

MANDENS VERDEN

NR. 7/8

JULI
AUG.

1966

KR.
2,85

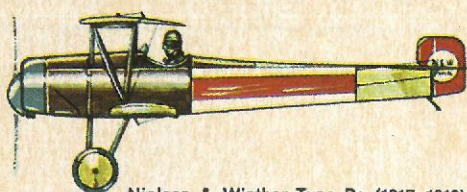
JULI-
AUGUST
NR.

HVAD ER BILERNE VÆRD
I EN OVERHALING? Se testen side 14

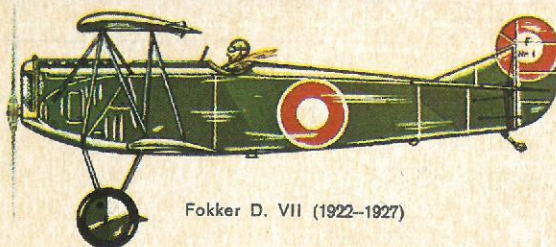


Kommer luftskibene på mode igen?

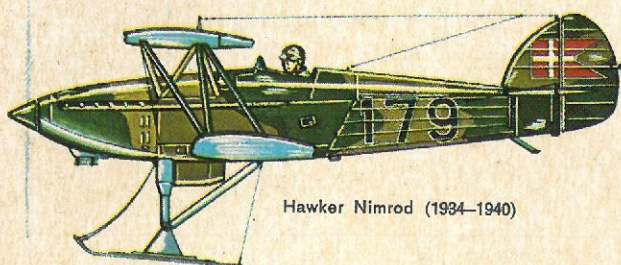
Prøvekørsel af den nye Fiat 124



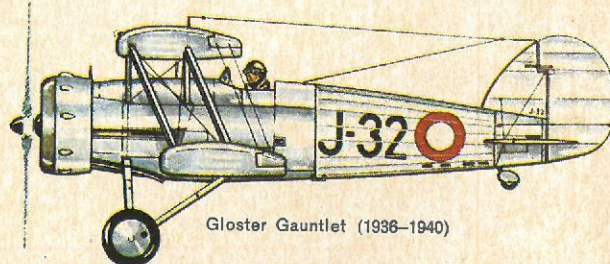
Nielsen & Winther Type Ra (1917-1919)



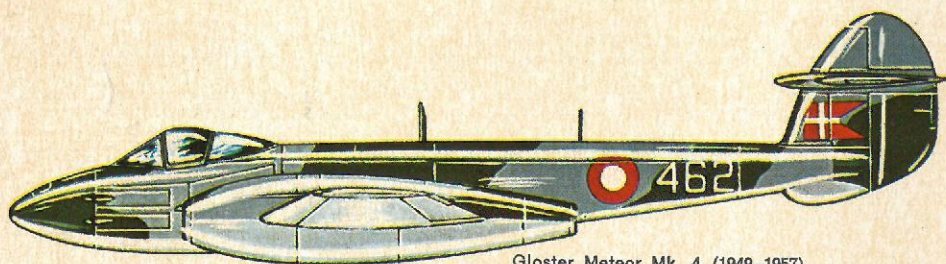
Fokker D. VII (1922-1927)



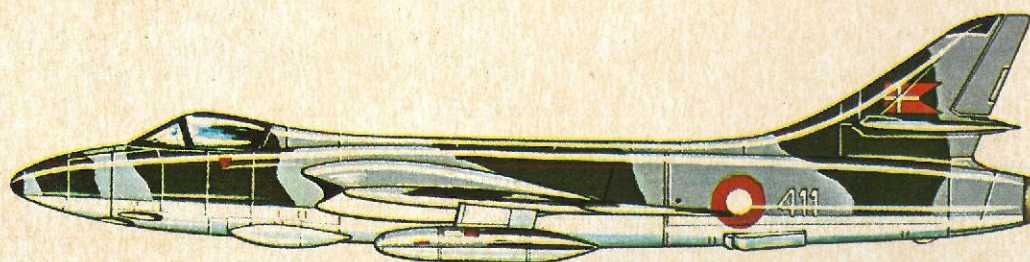
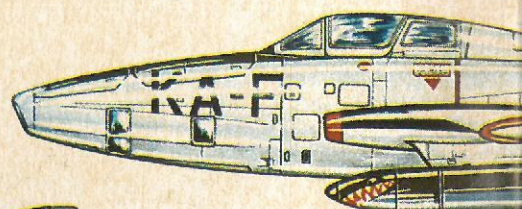
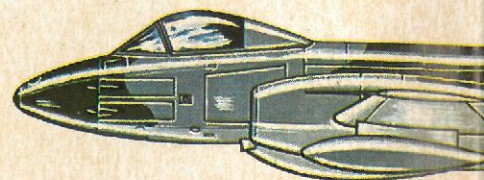
Hawker Nimrod (1934-1940)



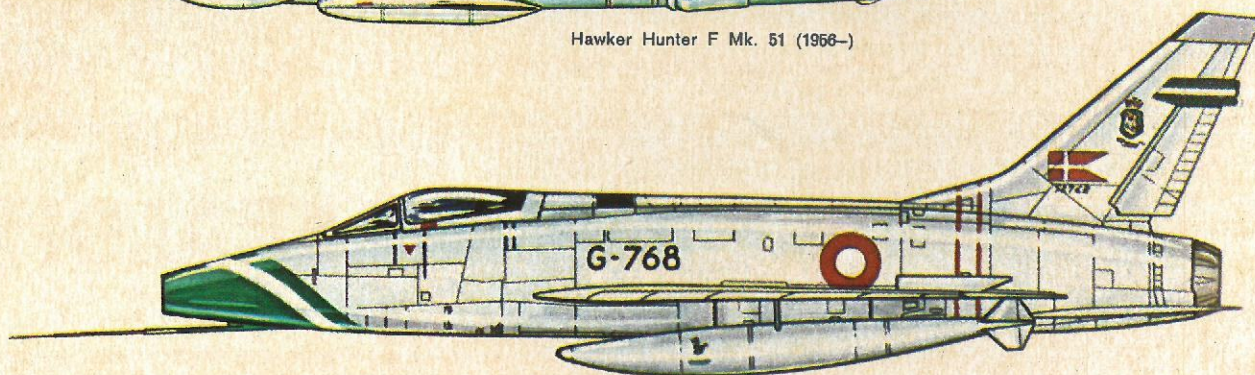
Gloster Gauntlet (1936-1940)



Gloster Meteor Mk. 4 (1949-1957)



Hawker Hunter F Mk. 51 (1956-)



North American F. 100 D Super Sabre (1961-)



Ansvarshavende udgiver:
Palle Fogtdal

Redaktør:
Bernhard Linder

Forlagsredaktør:
Kaj Paaskesen

Redaktionssekretær:
Lise Bech

Lay-out:
Preben Stegmann

Annoncedirektør:
Wencke Hansen

Hans Krojer
Bigårdavej 10, Ejby,
4070 Kibæk, Hillinge
Tlf. 03-40 54 63

MANDENS VERDEN

NR. 7/8 - JULI/AUGUST 1966 - 3. ÅRGANG

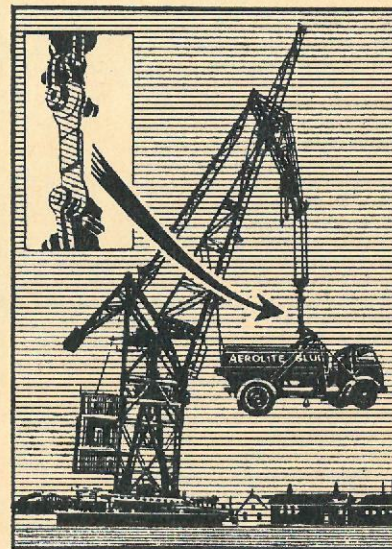
INDHOLD

FORSIDEN	1	Hvad er bilerne værd i en overhaling? Se testen med en række populære biler side 14.
MÅNEDENS FARVEPLANCHE	2	Danske jagerfly
BREVKASSE	4	Breve til MANDENS VERDEN
BIL-BREVKASSE	5	Hvad er der i vejen med min bil?
AKTUELT	6	Aktuelt fra hele verden
FISKERI	9	Peter Pirk
HUMORESKE	10	Kvinder og biler
BILNYT	12	Motoraktuelt
BILTEST	14	Hvad er bilerne værd i en overhaling?
FLYVNING	16	Gassen er endnu ikke gået af luftskibene
FOTO	20	De små er store nok
NATURVIDENSKAB	22	En skorsten i havet
PRØVETUR I EN DRØMMEBIL	26	En sjælden fugl
SHOPPING	28	Nyt på markedet
GØR DET SELV	31	Lav blink og pirke selv
PRØVEKØRSEL	32	Fiat 124
REPORTAGE	36	Grindedrab — verdens blodigste skuespil.
KRIMINALGÅDE	41	Hvor skarpsindig er De?
MAND OG MAND IMELLEM	43	Læserannoncer: Køb-Salg-Bytte
PS!	46	Klip og kommentarer
MÅNEDENS FARVEPLANCHE	47	Danske jagerfly

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.

Så godt limer man idag i industrien

Illustrationen viser, hvor fantastisk stærk en ARALDIT-klæbning er. I hjørnet ses to små metalplader, der er klæbet sammen med ARALDIT. Disse har man indsat som bindeled i kranens bærekæde — det er altså disse små ARALDIT-klæbede plader, der holder den 3,4 tons tunge lastbil.



- og De kan
gøre
det samme

• nu fås ARALDIT nemlig i små pakninger til private forbrugere.

**Alt bindes
ubrydeligt**

Metaller, porcelæn, glas,
læder, gummi, træ etc.

I licens for
Ciba A/G - Basel

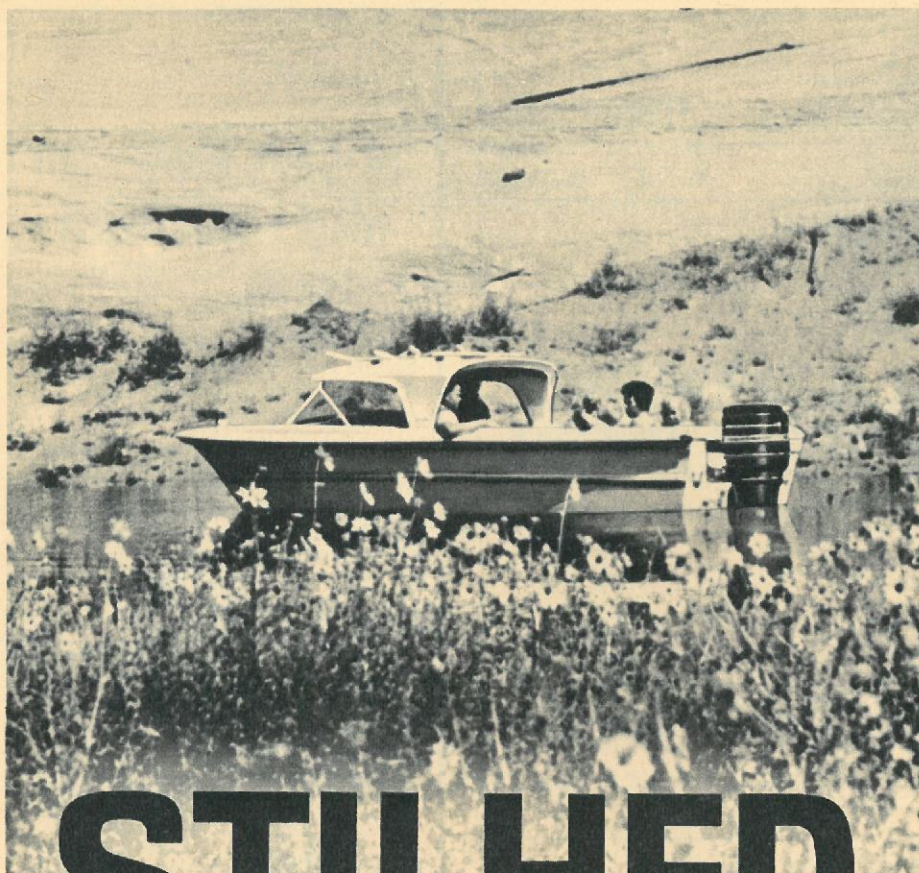
Fås hos Deres farvehandler

SIE LAK- OG
FARVEFABRIKER



ARALDIT®
KLÆBER

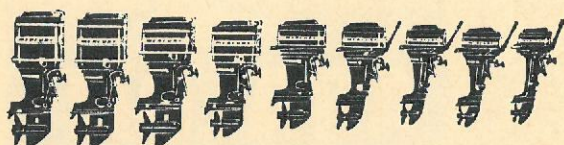
® Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke



STILHED

Mercury '66-markedets mest lydløse påhængsmotor

Giv fuld gas – og lyt til den mest lyddæmpede påhængsmotor – den lydløse nye Mercury '66. De kan sidde ved siden af motoren og tale sammen med normal stemmeføring! Og i år er alle de ny Mercury-modeller lyddæmpede – fra den stærke 6-cyl. 110 HK ned til den velbyggede 3,9 HK. Mercurys enestående lyddæmpning omfatter en aluminiumsramme, der isolerer for motorstøj og vibration, neopren gummipakninger, der lukker for den støj, som opstår omkring de interne kontrol- og brændstofforbindelser, samt en »vandkappe« omkring udstødningsrøret. Mercury er lyddæmpet i hele sin konstruktion med bl. a. Power-Dome forbrændingskamre, jetpropel-udstødning, dyna-float-ophængning og indsugning gennem stålbladsventiler i krumtaphuset. Se de ny Mercury '66 hos Deres Mercury-forhandler: 3,9, 6, 9,8, 20, 35, 50, 65, 95 og 110 HK



MERCURY '66



© International Mercury Outboards Limited
Subsidiary of Kiekhaefer Corporation,
Fond du Lac, Wisconsin, U.S.A.

Indhent alle oplysninger hos

**MARINE AFD.
AARHUS MOTOR
COMPAGNI A/S**

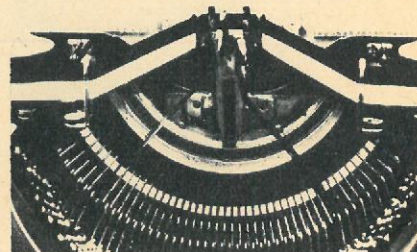


Havnen, Århus C Salg og Service:
Grenåvej v/9 km st. Tlf. (061-92111) 556

FORHANDLERE OVERALT I LANDET

BREVE

TIL
MANDENS VERDEN



Er gummibåde så dårlige?

I Deres i øvrigt gode og oplysende artikel om gummibåde i majnummeret af MANDENS VERDEN gives der vorde gummibådsejere et råd, som ikke er helt ulig, hvad admiralen synger i »Pinafore«: »Flyd med, men hold jer i enhver forstand til stadighed og altid fra det dybe vand«.

Nu skal jeg ikke være den, der opfordrer til dumdristighed, men når man tænker på, at gummibåden i sin tid blev skabt som redningsmateriel til brug på det åbne hav, er det så ikke lidt paradoksalt, at De nærmest giver læserne indtrykket af, at disse både helst skal holdes i farvande, hvis søgang og vanddybde næppe overgår, hvad man finder i et dansk landsbygadekær af gennemsnitsstørrelse?

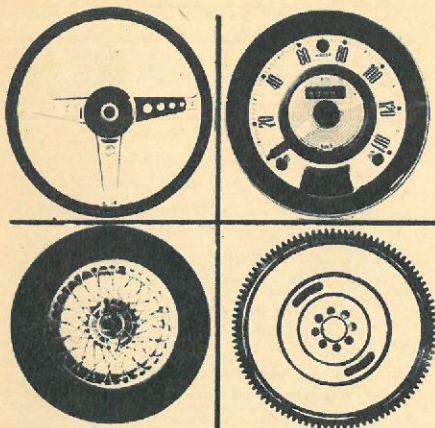
Gummibådsskipper fra Fyn

Umiddelbart forstår vi Deres forundring over artiklens manen til forsigtighed. Imidlertid må det understreges, at der her kun var tale om små både, så små, at de let kan transporteres i en bils bagagerum. De gummibåde, der anvendes som redningsmateriel er væsentlig større og som regel af en ganske anden type. I øvrigt er gummiredningsflåderne sjældent udstyret med motor, og netop motoren er et af risikomomenterne ved den lille gummibåd, da den under visse forhold kan give en lille båd en fartformåen, som ikke står i gunstigt forhold til ugunstigt vejr, høj sø o. l. Det må heller ikke glemmes, at når en gummibåd anvendes i en nødsituation, er udgangspunktet for dens anvendelse direkte livsfare, og sådan skulle det jo nødigt være, når den lille gummibåd skal gøre hobby-tjeneste!

rs.



Dansk Viking gummiredningsflåde fra Nordisk Gummibådsfabrik i Esbjerg.



HVAD ER DER I VEJEN MED MIN BIL?

En »vildmand«

Da jeg er meget interesseret i at gøre min vogn lydsvag, kom Deres artikel i januar-nummeret »Gør bilen lun og lydløs« særdeles tilpas. Nu har jeg fået en idé og kunne lide at høre en teknikers mening derom, inden jeg går i gang. Jeg havde tænkt mig at behandle udblæsningsrøret og de to lydpotter med en rustomdanner som f. eks. Ferrol og derefter pakke røret og lydpotterne ind i Rockwool og lægge plastic uden om af hensyn til fugt udefra. Jeg har tænkt mig at gøre det for dels at bevare udblæsningsystemet så længe som muligt og dels for at lyddæmpe. Jeg ved godt, at tæringen for størstedelen foregår indefra. Tror De, at jeg vil opnå noget godt ved det – eller er det en »vildmand«? Det drejer sig om en Cortina årgang 64.

Hans Dahl, Kbh., Brh.

Ideen lyder umiddelbart tiltalende; den duer bare ikke, for som De selv skriver, kommer tæringerne indefra. En rustomdanner på udblæsningsystemet har kun en begrænset virkning, idet systemet bliver temmelig varmt hver gang man kører og følgelig mister rustomdanneren i løbet af kort tid sin værdi. Indpakning af lyd-dæmperne i Rockwool og plastic vil kun fremme den uønskede rusttæring, idet der vil samle sig kondensvand på den udvendige side af lydpotterne. De opnår derved rustangreb fra ydersiden og syreangreb fra indersiden. Kort og godt, lad være med at bruge tid og penge på dette arrangement. (ai)



Når det dunker

Vi har en Opel Rekord 1700 model 1964, der har gået ca. 40.000 km, og som der aldrig har været noget i vejen med. Men nu har vi fået et problem. Når der sidder passagerer i bagsædet, og vi kører over bare en lille ujævnhed i vejen, giver det nogle ret irriterende »dunk«, der kommer nede fra baghjulenes affjedring. Vi har fået oplyst, at det er nylon-lejerne, det sikkert er galt med. Kan det være rigtigt? Er det almindeligt, at det giver sådanne »dunk« i nogle biler, og er der noget at gøre ved det? Til slut en tak for det gode blad, især for de meget fine farvebilleder og prøvekørsler, men også til alt det andet gode stof.

Børge Myrup, Blære

Dunke-lydene bør snarest lokaliseres og reparerer. Sådanne lyde kan forekomme, hvis en af fjederbøsningerne er blevet defekt, men lyden kan også komme fra en defekt støddæmperbøsning. Såfremt De har monteret stønkælper, kan årsagen også ligge her, idet øget belastning på bagsædet vil tynge bagvognen ned, og efter 40.000 km kørsel har bagfjedrene utvivlsomt sat sig noget.

Vi gætter på, at fejlen ligger et af disse steder – god jagt, og tak for de pæne ord i Deres brev. (ai)



Hvad kører en Velox på?

Tak for Deres gode brevkasse. Det er en fornøjelse at læse de altid saglige svar. Kan De oplyse mig om, hvilket oktantal en Vauxhall Velox fra 1958 skal køre på? Søren, Horne

En Vauxhall af ovennævnte årgang har et kompressionsforhold på 7,8:1 og skulle ifølge BP's oktantalskurve kunne klare sig med 90 oktans benzin. På nuværende tidspunkt er der måske en del aflejringer i forbrændingsrummet, så vi ville sikkert anvende 93 oktans benzin. Konstaterer De imidlertid ikke tændingsbanken ved brug af 90 oktans benzin, er der ingen grund til at anvende benzin med højere oktantal. (ai)



Porsche-motor i VW

Jeg er ejer af en VW 1200 årgang 1957, som jeg i nogen tid har anvendt til rallykørsel. Jeg har altid været glad for dens udmærkede motor; men nu har jeg i Tyskland fået tilbudt en 1300 ccm Porsche-motor, der lige er blevet hovedrepareret, og som har et hk-antal på 62 DIN. Mener De, det originale VW-bagtøj, der aldrig

under den tidligere motors ca. 50 SAE-hk har givet anledning til ubehageligheder, kan holde til den nye motors meget større belastning?

Endvidere har jeg tænkt at udstyre vognen med et sæt Porsche-fælg; kan det lade sig gøre på de gamle bremsetromler, og er det derefter lovligt at køre rally- og orienteringsløb med den? Kan det endvidere lade sig gøre at foretage en sænkning af karrosseriet som f. eks. på BMC's Mascot/Partner, og i bekræftende fald hvordan?

Jeg siger Dem på forhånd mange tak for Deres svar og endvidere mange tak for det udmærkede blad.

Bent Esbensen, Abenrå

Da vi ikke ved, hvor langt Deres VW 1200 fra 1957 har kørt, kan vi ikke svare præcist på spørgsmålet. Har vognen ikke kørt mere end ca. 100.000 km, skulle bagtøjet nok kunne holde, men det vil fuldstændig afhænge af Deres køremåde.

Men har De egentlig tænkt på de mange problemer, der vil opstå ved en sådan »ombygning«, som De påtænker? Bremserne kan ikke klare den øgede belastning, og det er ikke ret sandsynligt, at bilinspektøren vil godkende en sådan ombygning!

Når De anvender vognen til orienterings- og rallykørsel, ved De også, at til orienteringskørsel kan man udmærket køre med en gruppe 5-vogn, men i danske såvel som udenlandske rallies køres der kun i gruppe 1 og 2 for standardvognenes vedkommende, og De vil ved såvel montering af Porsche-fælg som Porsche-motor komme i gruppe 5.

Vi må altså fraråde de påtænkte ændringer, og en sænkning af karrosseriet – der kan foretages af ethvert VW-værksted – må vi også fraråde, når De kører OR-løb – her har man jo brug for den gode frihøjde. (ai)



Mere fart på

Jeg er ejer af en VW model 65. I særlige gunstige tilfælde kan den presses op på ca. 115 – ellers kun ca. 100. Kan De anvise mig en nem og billig måde at hæve farten på til mindst ca. 125? Jeg tror, at mange andre VW-ejere også kan få glæde af svaret. B. R., Grindsted

Er de angivne hastigheder aflæst på speedometeret, og er speedometeret kontrolleret? Et speedometer kan godt vise for lidt. Er de anførte maksimalhastigheder det maksimalt opnåelige i modvind eller hvordan? Som De ser, er der flere ubesvarede spørgsmål. Vi vil tro, at er motoren korrekt justeret i såvel karburator og tænding, vil vognen også kunne yde det fra fabrikken foreskrevne. Muligvis skal luftfilteret undersøges for eventuelle hæmmende luftpassager, karburatorens dyser skal kontrolleres og måske ombyttes – de er jo seriefremstillet og har forskellig tolerance. En nøje gennemgang af karburator og tænding vil ganske givet løse Deres problem. (ai)

(FORTSÆTTES SIDE 44)

**Kravlegård til søs**

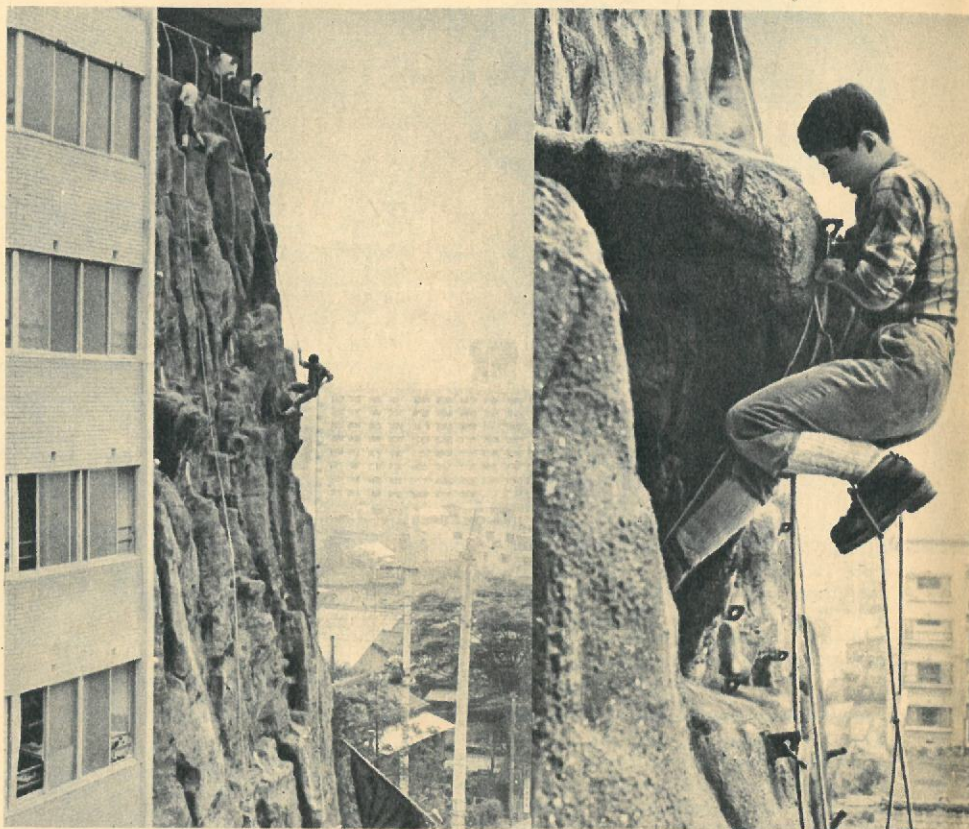
Et skotsk firma har lanceret en ny vandski-træner, en pontonbåd, der nærmest må betegnes som en slags »kravlegård« for vordende vandskiløbere. Instruktøren står på en platform bag eleven og giver sine instruktioner.

**Forretningsfly med forrygende præstationer**

Det franske firma Avions Marcel Dassault er specialister i hurtige jagerfly, hvilket tydeligt har smittet af på foretagendets første civile type, det 2-jet'ede forretningsfly Fan Jet Falcon, eller Mystere 20, som det oprindeligt hed. Vi havde for nylig lejlighed til at prøve dette forrygende fly på en 40 minutters flyvning over Danmark og det sydlige Sverige, og det var en fantastisk oplevelse.

Anbragt i en usædvanlig lækkert indrettet tryk-kabine med stilbare, rummelige stole, som hvad bekvemmelighed angår ganske savner sit sidestykke, lå vi sekunder efter starten i en stigning, der på rekordtid fik Sjælland til at skrumpes ind til det bare ingenting. I en højde af 7.600 m fladede vi ud, hvorpå vi prøvede, hvorledes det føltes at flyve med en Fan Jet Falcon's topfart på Mach 0.8 (g. 850 km/t) - og det føltes faktisk overhovedet ikke! Selv med de to kraftige General Electric motorer (hver 1.905 kg s.t.) gående med fulde omdrejninger var støjniveauet i kabinen blandt de laveste, vi mindes fra noget fly overhovedet.

Man fristes til at sige, at det mindst charmerende ved dette skønne fly er prisen, der sniger sig op i nærheden af 8 millioner kroner! Så man skal næppe regne med at få en repræsentant for denne type indlemmet i det danske luftfartøjs-register, hvor dejligt det end er. Den fuldstændige instrumentering, der bl. a. rummer det nyeste i radar og navigations-udstyr, tillader flyvning under alle forhold, og den travle forretningsmand og hans medarbejdere kan nå et og andet i løbet af en arbejdsdag, når man råder over en rejsehastighed på mere end 820 km/t og en non-stop rækkevidde på lige under 3.000 km ved 750 km/t!

**Bjergbestigning midt i byen**

I forbindelse med et nyt boligkompleks i Tokyo, er der opført et veritabelt bjerg af stål og beton! Arkitekten syntes, at et par stejle fjeldsider ville pynte i bebyggelsen, men bjerget, der er døbt Tokyo Rock, har nu også fundet praktisk anvendelse. For et gebyr af 200 yen (ca. 3.50 kr.) i timen kan enhver få lov til at lege bjergbestiger. Selv om »bjerget« ikke ligefrem er noget Himalaya, stilles de raske søndagsalpinister på en ret krævende klatre-opgave. Blandt andet er der - som vist på billedet - et vældigt »klippefremspring« at forcere.

»Redningsbåd« på luftpuder

Det franske firma Bertin, der er blandt de førende i luftpuddeforskningen, har for nylig demonstreret en fartøjstype kaldet Terraplane, der specielt vil kunne finde anvendelse som rednings-fartøj ved lufthavne. Ikke mindst lufthavne, der er omgivet af vand, sumpede områder eller på anden vis vanskeligt befærdet terræn vil kunne drage fordel af »Terraplane«s evne til at føre sig lige ubesværet frem.

Luften til fartøjets opdrift leveres af en Turbomeca jet-motor på 400 kg tryk og blæses ud gennem syv elastiske »klokker« på undersiden. Et par stilbare, turbinedrevne propeller sørger for fremdriften og giver det 2.350 kg tunge fartøj en topfart af 100 km/t over jævnt terræn, 80 km/t over vand og 50 km/t over et meget ujævnt terræn. Takket være Bertin's system med bløde »skørter« kan Terraplane passere forhindringer indtil 60 centimeters højde.



HELE VERDEN



Telefon, der tænker og husker

Utalige travle forretningsfolk, sælgere, mæglere, indkøbsfolk og andre, der tilbringer det meste af dagen hængende i en telefon, ville spærre øjnene op på vid gab og spekulere på, om firmaets investerings-konto mon kan stå for nok en lille ny-anskaffelse, hvis de havde set, hvad vi så holdt over dåben på årets Hannover Messe: En telefon, der både tænker og husker!

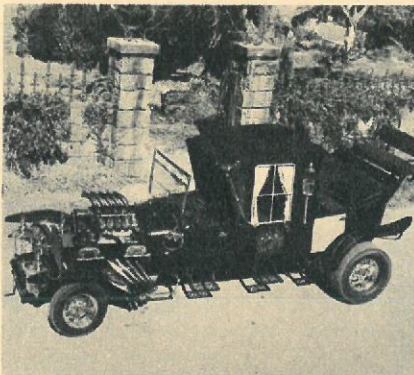
Den fikse lille Siemens-enhed skydes ind mellem telefonen og vægttilslutningen, hvorefter ens mest benyttede telefon-numre kan kaldes ved blot at trykke på en enkelt tast. 30 numre på indtil 16 cifre kan på denne måde kaldes op på lyn-tid, men ikke nok med det... apparatet »husker« også det sidste opkald, uanset om det er foretaget på denne måde eller ved normalt selvvalg, hvilket vil sige, at er direktøren optaget, bliver hans nummer automatisk stående i apparatets »husker«, indtil man kalder et andet nummer. Eller sletter det ved at trykke på en speciel annullerings-tast. Denne »oplagrings« af det seneste opkald gør det muligt, at man, så ofte man ønsker det, kan kalde nummeret igen blot ved at trykke på apparatets gentagelses-knap. Man behøver ikke engang at løfte røret hver gang, for apparatets akustiske signaler for »klar«, »optaget« etc. er forstærket så tilpas, at de tydeligt kan høres, uden at man løfter mikro-telefonen. Man behøver ikke at løfte den, for det opkaldte nummer melder sig! Foruden de 30 forvalgte numre kan ethvert andet nummer naturligvis også kaldes, enten via telefonens normale drejeskive eller ved at benytte Siemens-forsatsens hurtige vælger-tastatur. I øvrigt kan apparatets 30 »huske-numre« til hver en tid udskiftes uden medvirken af et tilkaldt teknisk geni. Abonn-

enten sletter ganske simpelt det ikke længere ønskede nummer og erstatter det med et mere aktuelt uden overhovedet at åbne apparatet.



Flyveskole med nye planer

Selskabet Dan-Air har overtaget den tidligere Transair flyveskole. Dan-Air, hvis direktør er den unge H. Bruun de Neergaard, har reorganiseret skolen og bl. a. udvidet med den nye Cessna 150, en type, der er særdeles velegnet til skoleflyvning. Dan-Air har hjemsted i Kastrup, men arbejder på at få en flyveplads i Sønderby ved Roskilde. Med et elevtal på ca. 100, deriblandt tre damer, er Dan-Air blandt landets største flyveskoler.



Verdens fornemste hot-rod

En opfindsom herre fra Chicago, Mr. George Barris, har specialiseret sig i mærkelige biler, og han har efter sigende fået en glimrende forretning ud af sin hobby. Blandt andet leverer han sælsomme køretøjer til TV- og filmselskaberne. Det mest ejendommelige produkt fra hans virksomhed er denne »Munster Coach«, som har kostet en bagatel af 18.000 dollars at fremstille. Til gengæld siges den at være verdens fornemste hot-rod. Motorens hovedbestanddele er hentet fra en Lincoln Continental, mens selve passagerkabinen ser ud til at stamme fra en fyrste-ekvipage fra det forrige århundrede.

Græs i ruller

For få år siden var det en vittighed at tale om at få leveret sin græsplæne fiks og færdig i ruller. I dag er det en realitet! Med amerikanske (naturligvis!) specialmaskiner kan man nu afskære en græsplæne i fuldstændig ensartet tykkelse og bredde til kæmpegræstørv, der kan ruller sammen som små tæpper og transporteres til det sted, hvor man i en fart ønsker en græsbelægning. Udlægningen går som lyn og torden, blot arealet er planeret i forvejen. På 3-7 dage vokser græsset fast og er klar til brug. Hvor effektiv metoden er fremgår af, at et engelsk fodboldhold for et par år siden skulle spille en kamp i et østland, hvor man kun havde grusbane. Det ville englænderne ikke spille på - ergo drog de af sted med en rullegræsplæne på flere lastvogne... og kampen kom således til at stå på det grønne. Mon ikke det var en idé for Idrætsparken i København, der jo ofte er genstand for hård kritik.

Ikke mindst til reparation af fodboldbaner og anlægning af skrænter, hvor der er fare for nedskylning er metoden fremragende. Men også til andre reparationsarbejder, til udstillingsarealer, golfbaner o. l. er rullegræsset en velkommen erstatning for den langsomme såmetode.

I Amerika findes der hundreder af græsfarme, der udelukkende beskæftiger sig med at fabrikere græs i ruller. I Tyskland er metoden bogstavelig talt også ved at finde grobund, og herhjemme har firmaet A. Hansens Amagerfrø kastet sig ud i den rullende, gode idé. Prisen for rullegræs varierer efter tykkelse og transportomkostninger fra 5,00 til 7,50 kr. pr. m².



Græsmaskinen skærer mætterne i helt ensartet tykkelse, der kan variere fra 2,5 til 7 cm. En græsmatte til et stadion skal have en alder af tre år, hvis den skal kunne holde til noget. Vort billede er hentet fra en næsten 800 tdr. land stor USA-farm, hvor græsset gødes, klippes og sprøjtes mod ukrudt, så det ved leveringen er i helt perfekt kondition.



Efter modens overvejelse



Efter moden overvejelse vælger Jørgen Ryg denne flotte Jardex habit i gun-club tern i brunlige nuancer. Jørgen føler sig helt på toppen i den nye mode... kort krave, langt bredt revers og slank buks. Habit-ten har ægte bøffelhornsknapper i jakke og vest.

MR. *Jardex*
er vel til mode i

® og reg. varemærke

Diolen

DEN MODERNE POLYESTER

JULI
PETER PIRK



FISKERI

Der er mange måder at feriere på. Nogle vil ikke drømme om at bestille andet end at fiske i sommerferien, andre siger: »Jeg fisker hele året, nu vil jeg holde fri og lade fiskestangen hænge på sin knage«. Endelig er der dem, der indlemmer grejerne i feriebagagen og tager chancen for fisk, hvor de kommer frem.

Hvis jeg ikke ligefrem skulle på ferie på en eller anden fiskeløs bjergtop, ville jeg ikke drømme om at rejse nogen steder hen uden stang, hjul samt spinnere, woblere og fluer i bagagen. Intet er så ærgerligt som pludselig at stå over for en skøn ørredstrøm, et indbydende geddevand eller en stenet kyststrækning og så vide, at alle grejerne ligger hjemme flere hundrede kilometer borte.

Man kan jo ikke altid være så heldig at fange fisk helt uden grejer – som da jeg engang fik min mindste sværdfisk på en fiskerestaurant i Marseille. Den savede sig ud gennem terrinen, da bouillabaisse blev serveret.

For nogle betyder fiskegrejer en kæmpemæssig rygsæk, et gevaldigt bundt strenge og tøj som til en nordpolsfærd. Prøv engang at vende bunden i vejret på rygsækken, så skal De bare se, hvor De vil kunne lette Dem selv for unødigt slæb og hold i skulderen hele ferien. Skal De f. eks. til Vesterhavet, hvor der er chancer for at spinne makrel fra kysten, eventuelt lidt skrubbefiskeri, behøver De jo ikke alle de store geddegrejer med store hjul og woblere samt en totenschläger af anselig vægt. Alt det rystes ud af sækken, og der følger sikkert også forfang, masser af blylodder, kroge og spinnere og gamle liner med, måske et helt bundt store pirke fra forårets tur på saltvand osv.

Jeg hørte også engang om en lystfisker, der havde undret sig over den mærkelige lugt, som bredte sig i hans kælder ved efterårstid. Da han om foråret rodede i rygsækken, kom en tør torsk i en plasticpose til syne.

Med andre ord: Undersøg i forvejen, hvis det er muligt, hvilke chancer der er for fiskeri på Deres ferierute og medbring så kun lige det allernødvendigste grej.

Den bugnende rygsæk er ikke alene betegnende for den ferierejsende lystfisker. Jeg har ofte truffet en sveddryppende lystfisker, der sled sig frem langs havstokken under ihærdig ka-

sten, og på ryggen havde han den generende sæk. Hvad han har brug for er en lille tynd plasticæske med nogle få reservepirke, en reserveline eller fyldt ekstraspole til hjulet og en fil eller hvæssesten samt en lille let fangstkrog. Krogen kan bæres i. eks. i en snor om halsen. Det øvrige kan man have i lommerne. Så har man det behageligt uden snærende skulderrem eller rygsæk, der generer, hver gang der kastes.

Det er en fuldstændig misforståelse at skulle slæbe rundt med samtlige sine fiskegrejer, mad, øl og regntøj, medens der fiskes. Find et godt skjul og læg bagagen fra Dem der, medens De fisker. Om aftenen vil De opdage, at det slet ikke er nødvendigt at være dødtæt efter en fisketur.

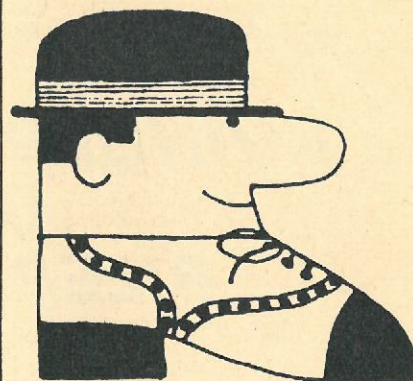
Til slut vil jeg blot helgardere mig ved at fortælle, hvad der kan ske, hvis det skjul, De finder til bagagen, er tilgængeligt for løsgående køer eller heste – også selv om De skjuler Deres ejendele i et tæt buskads.

Dyrene har en fantastisk evne til at finde ens sager, og hvor utroligt det end lyder, så kan de sætte det hele til livs. En af mine venner fandt kun jernstativet af sin store mejs-rygsæk, hvori alt hans grej og ekstra tøj lå. Heste havde ædt det hele, og jernstativet, der ikke kunne fortæres, var oversavlet. At dyrene formentlig et andet sted kaster de ufordøjelige ting op, hjælper næppe ejermændene.

Selv har jeg fået en frakke frygtelig tilredt af en flok kvier og en tyr. Jeg reddede dog de sørgelige rester, hvad tyren tog meget ilde op. Jeg er siden den dag overbevist om, at jeg sidder inde med et uofficielt verdensmesterskab i 100 m løb.

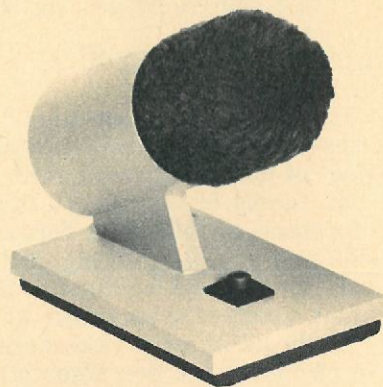
Endelig oplevede to af mine fiskekammerater, at deres stangfutteraler, som de havde hængt på en gren ved Mörrum, sporløst forsvandt. Senere på dagen gylpede en tyr det hele op, så de øvrige medfiskende blev rensat for mistanke.

Skal De blive i Danmark i juli og har tid til at prøve havørreden i saltvand, kan jeg betro Dem, at de største havørredfangster, jeg har deltaget i gennem et langt fiskerliv, har fundet sted i juli. Pladserne må De selv finde. Det er en del af sporten; men det er steder med smalle render, dybt vand og stærk strøm, og sådanne steder vrirler det med i Danmarks øhav. God ferie.



–gå i blanke sko

Jeg kan godt lide blanke, velplejede sko og hvem kan ikke det? Derfor har jeg en Shoe-Boy polermaskine både hjemme og på kontoret til glæde for min familie og mit personale. Shoe-Boy en ny dansk skopolermaskine, De har brug for hver dag, praktisk, hurtig og let at betjene. Et tryk på fodkontakten – en kvik spray – og Deres sko er blanke på få sekunder, uden besvær og snavsedede hænder. Pris kr. 198,-. 5 års motorgaranti. Ekstra børster kr. 15,-, kan bruges til pudning af sølv- og kobbertøj. Henvend Dem til nærmeste isenkram eller el-installatør.



Torsana A/S
Skolegade 19, København-Valby
Tlf. (01) 30 44 00

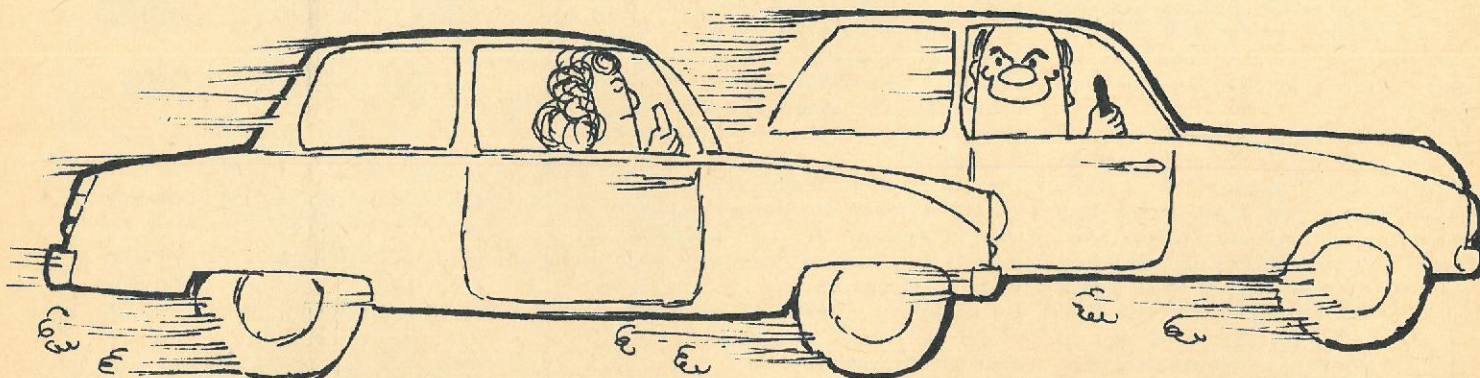
Torsana A/S
Afdeling: Nørreport 28, Aarhus C.
Tlf. (061) 3 05 44

Shoe-Boy

Intet i verden kan ændre mænds opfattelse af kvindelige bilister. Sådan siger vor kvindelige medarbejder, og efter hendes oplevelser at dømme, ser det heller ikke ud til, at vi mænd behøver at have så ondt af vore kvindelige medskabninger i trafikjungen.

Tekst: Kirsten Bundgaard - Tegninger: Torben Nielsen

KVINDER OG BILER



Jeg tilhører en kreds af medborgere, som man kunne kalde for de privilegerede bilister.

Bytrafik eller landevej, det er mig uden forskel. Jeg er helt problemfri, hvad bilkørsel angår. Det skyldes ikke, at jeg har fundet en ny måde at snøre skattevæsenet på, eller at jeg har valgt det rigtige mærke i smøreolie.

Det skyldes noget medfødt. Jeg er kvinde.

Jeg skal nok forklare mig udførligere senere; men først må vi have fastslået et par kendsgerninger.

For det første er drenge jo født med forstand på biler. De formår allerede i en ung alder at sige tuk-tuk-tuk til deres legetøjsbil. De mekanisk ubegavede småpiger kan højst finde ud af at trykke deres dukke på maven, så den siger mama. Og netop derfor forærer man

naturligvis biler til drengene og dukker til pigerne.

For det andet er ethvert ordentligt mandfolk selvfølgelig fantastisk dygtig til at køre bil og føler det som sin pligt at gribe enhver lejlighed til at demonstrere det. Alt dette i den skarpe modsætning til kvinderne, der jo, som Gud og hvermand ved, altid opfører sig som hjælpe- og hjerneløse høns bag et rat.

Det er muligt, at der engang kunne rådes bod på disse to ting, skønt jeg ikke tror det. Til gengæld står den sidste kendsgerning aldeles og urokkeligt fast:

Der er endnu aldrig ført et virkelig slagkraftigt bevis for, at kvindens intelligens står på højde med mandens.

Jeg beder til, at der heller aldrig bliver det. Det ville nemlig stikke

en grusom kæk i det frihjul, som vi kvinder i øjeblikket kører på.

Thi:

selv om statistikken viser, at kvinder laver færre færdselsulykker end mænd, også forholdsvis; selv om det er yderst sjældent at træffe en kvindelig spritbilist, og selv om en mand som Duurloo hæveder, at kvinderne kører udmærket, så ved man da, at kvinder er ulogiske, og hvorfor skulle man så lægge logik til grund for en vurdering af dem?

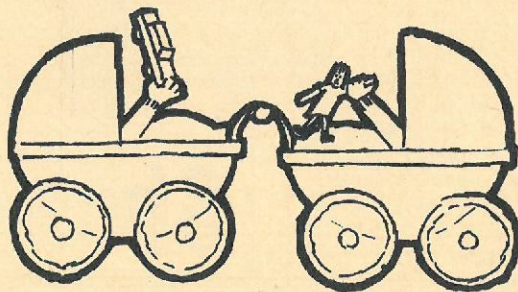
Næh, af en mand bag et rat har man lov til at vente, at han er en knagende dygtig fyr med magt over tingene.

Af kvinder venter man sig intet eller eventuelt det værste.

Kan De se ideen?

Altså, hvis en mand f. eks. skal køre fra København til Roskilde, så vil man vente, at han ved sin ankomst fortæller alt om, hvor hurtigt han gjorde det, hvor mange dumme svin, der aldeles uforvarsligt overhalede ham undervejs, og hvor mange klumrede skildpadder han selv havde besvær med at komme udenom.

Hvis en pige kører samme tur, vil hun blive hilst med håndklap og muntre tilråb, bare hun overhovedet når frem. På den måde spares en masse overflødig snak.



Hvis en mand kommer til at stå på tværs i en trafikknude i den indre by, så skal han nok af de andre trafikanter få en hel del interessante ting at vide om sig selv, sit udseende og sine køreegenskaber. Jeg har på fornemmelsen, at mænd ligefrem samler på nye og opfindsomme udtryk, netop til brug i en sådan situation.

Er det en pige, der sidder på tværs, så vil de rutinerede han-chauffører højst gøre den bekendte bevægelse med fingeren op til panden, mens de hovedrystende kikker på hinanden. Men de vil hverken tude i hornet eller råbe udtryk. Det ville jo kun gøre den stakkels moster endnu mere forvirret, end hun er i forvejen.

Imens kan man altså i fred og ro finde ud af, hvor man skal bakke hen for at kunne slippe inden om mælkevognen, så gaden kan blive fri.

Og trækker det op til virkelig krig om placeringen i et vejkryds, så er samtlige mandlige bilister enige om at få vinket den kvindelige væk, enten hun har vigepligt eller ej. Hun har jo ikke forstand på dyst mellem mænd, skærm mod skærm.

På den måde kommer man ret hurtigt gennem byen.

Altså lutter fordele.

Samtidig ved man, at alle mænd venter af én, at man parkerer dårligt, lukker døren op mod kørebanelen uden at se sig for, glemmer at slå vingen ind og kører langsomt midt på vejen, mens man tænker på, hvor man nu skal køre hen.

Det er hjertegribende at se de venligt forbavsede øjne og de søde små overraskede smil, der møder én, når man gør det modsatte af det, der ventes af én.

Enhver tilværelse, den være sig nok så smuk, har dog sine bagdele. Der findes visse ting, som en kvindebilist skal holde sig fra, hvis hun vil bevare sine privilegier.

Hun må aldrig nogen sinde afsløre, at hun har så meget som det fjerneste kendskab til motorer.

Går hun ind og siger til sin mekaniker:

- Altså den gør somme tider så underligt, når jeg trykker på den dip-pedut der, som får den til at køre, og ved De hvad, så er det, som om vinden er imod hele tiden og gi'r nogle mærkelige ryk i vognen og... Og så vil mekanikeren venligt rense hendes karburator.

Men går hun ind og siger:

- Ventilatorremmen er smuttet af. Vil De være så venlig at sætte den på?

Tja, så hænger hun på den. For mekanikeren vil automatisk begynde at undersøge vognen for alt andet end netop det, hun har sagt. Hun vil højst sandsynlig blive nødt til at køre den hen om hjørnet og ødelægge ikke alene sine negle, men også sin kvindelighed ved i fuldt dagslys selv at mokke remmen på plads.

Hårdest går det ud over de piger, der har motoren anbragt bag i vognen. Jeg ved det, jeg har selv været i den situation. Mindst én gang om måneden hændte det, at man kom ind til en ny tank. Og det samme skete hver gang. Når tankpasseren havde løftet hjelmen, stak han et skælnsk hoved frem og sagde med fryd i stemmen:

- Hvad er den af, lille dame? Der er da vist nogen, der har hugget Deres motor?

Dertil havde jeg så at svare:

- Jamen det var da frygteligt... men heldigvis har jeg en reserve-motor i bagagerummet.

Yderligere var det min pligt at deltage i den efterfølgende latter.

Det kunne undertiden være lidt af et nervepres, men jeg ville ødelægge mit gode forhold til den danske tankpasserstand, hvis jeg nægtede at tage del i legen. Men i stedet købte jeg en bil med motoren foran, hvor den ifølge de sagkyn-dige bør og skal være.

Men fordelene er i overtal for den kvindelige bilist.

For eksempel slipper jeg for at spille mange gange ti minutter, mens en tankpasser kommenterer min nye/gamle, morsomme/elegan-

te, dyre/økonomiske vogn. Det eneste jeg formodes at vide om den er farve og nummer.

På samme måde kan jeg tillade mig at sidde med store, blanke, uvidende øjne, hvis et par motorgale mænd ved et selskab begynder at udbrede sig om deres yndlings-emne.

Jeg kan oven i købet rejse mig og forlade dem, idet jeg er i min gode ret til at betragte krumtap som et uartigt ord. Vil jeg endelig tage del i bilsnak, så kan jeg fortælle historien, om dengang jeg punkterede inde på Strøget lige foran et bus-stoppested. Om myldretid og sne-sjap og den rare betjent, der hentede en donkraft henne på stationen og skiftede hjul for mig.

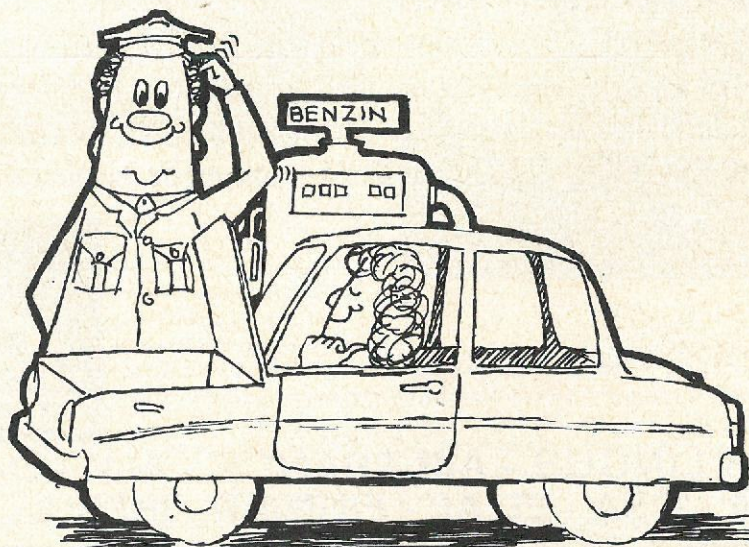
Jeg bliver øjeblikkeligt selskabets applauderede midtpunkt. Tænk Dem en mand, der havde været i samme situation.

Han ville føle sig skandaliseret på livstid, og han ville tage varig skade på sin sjæl og sin stolthed, hvis nogen af hans venner skulle få nys om sagen. Tøsedreng, ville man sige om ham, og han ville aldrig mere få adgang til at deltage i en rigtig mandesnak om kompres-sion og slagvolumen.

Næh, hver eneste dag, når jeg - nej, ikke kører bil, for det kan piger jo ikke - men når jeg transporterer mig selv rundt i byen, så takker jeg det nådige forsyn, der lod mig blive født som kvinde.

Og tro endelig ikke, at jeg har mistet min sunde fornuft, fordi jeg her har afsløret tingenes rette sammenhæng.

Intet i hele verden kan ændre på mænds opfattelse af kvindelige bilister. Heldigvis. ■





Vil De holde
et løfte om
et møde i Zürich
trods ferien?

SAS
FERIE

- så skal De
holde ferie
på netop denne
måde!

Kun SAS FERIE bygger på Deres individuelle ønsker om feriemål, ferieform og ferietidspunkt. Den giver Dem den højeste familierabat med rejsemål efter ønske, så De tillige kan afbryde ophold eller indpasse en ekstra »rejse i rejsen«. Desuden får De mulighed for bil til disposition, frit valg mellem hoteller, opholdsvarighed og hjemrejsetidspunkt efter ønske o.s.v. Alt dette har gjort SAS FERIE til Danmarks Rejsebureauforenings kvalitetssymbol for moderne, individuelle ferierejser til reducerede priser. Spørg efter det nye SAS FERIE KATALOG hos Deres autoriserede rejsebureau. Glæd Dem til et væld af feriemuligheder.



AER LINGUS - AIR FRANCE - ALITALIA - AUSTRIAN AIRLINES -
BEA - CSA - EL AL - FINNAIR - IBERIA - ICELANDAIR - JAPAN AIR
LINES - JAT - KLM - LUFTHANSA - SABENA - SAS - SWISSAIR

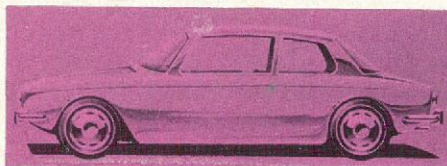
MOTOR AKTUELT



Hvermands-racer« fra Opel

På den internationale biludstilling i Frankfurt sidste efterår viste Opel en grand tourisme coupé, der blev betegnet som en eksperimentbil. Interessen for den har været enorm, så GM har nu besluttet at sætte bilen i serieproduktion.

Den har været prøvekørt med en tunet 1,9 liter Opel Rekord-motor og præsterede her en tophastighed på ikke mindre end 210 km/t! Denne version tør GM ikke slippe ud i trafikken som »hvermands-bil«, hvorfor coupéen - når den engang kommer i handelen - antagelig får en 90 hk 1900 S motor, der vil give en topfart af 170-180 km/t. Til trods for at vognen er meget lav, er siddekomforten god. Bag konstruktionen står dr. W. K. Strobel, der i sin tid var med til at udvirke trediversnes berømte 3-liter racer fra Auto Union. Den lækre coupé menes at komme til at koste ca. 40.000 kr.



SAAB med firetaktsmotor

I det tyske blad »Stern« har vi fundet denne tegning, der er resultatet af gætteri om, hvordan den nye SAAB med firetaktsmotor kommer til at se ud. Rygterne fortæller, at vognen får den tværstillede firetaktsmotor, som Triumph 1300 har. Samtidig mener man, at SAAB til glæde for sine mange totakts-tilhængere også fremover vil tilbyde en udgave på totakts-basis.



Sensation fra Tyskland

Dette »spionbillede« fra en forsøgsbane i Lommel, Belgien, giver et indtryk af de nye linjer, som Ford Taunus 12 M vil køre frem med. Ifølge velunderrettede kilder

præsenteres vognen for offentligheden omkring 1. september. Den nye 12 M kommer sandsynligvis som 1200 og 1500 model samt i tre afarter: en TS'er, en coupé og en stationcar.



Ny Ferrari

Italiens dyreste bilmærke Ferrari er kommet i en ny udgave, der nærmest må karakteriseres som en blanding af modellerne 275 og 330. Pininfarina har svunget linjerne på den sædvanlige måde og dermed dækket over det mest interessante, nemlig at man har lagt en 300 hestes 4-liter motor fra 330 GT i det meget mindre chassis fra 275-modellen og derved skabt en 2-personers coupé, der er mere kompakt, lettere og hurtigere end den hidtidige 330. Den nye model, der hedder 330 GTC, vil herhjemme koste rundt regnet 170.000 kr.



Usædvanlig terrænbil

I Schweiz er der kommet en helt ny type brugskøretøj på markedet. Det er beregnet til at transportere eller slæbe tung last gennem dyb sne, over is, gennem vand, slam og knudret terræn. Fronten skråner op efter, så køretøjet kan forcere op til 60 cm høje forhindringer, og stigninger op til 70 pct. klares i overlegen stil.

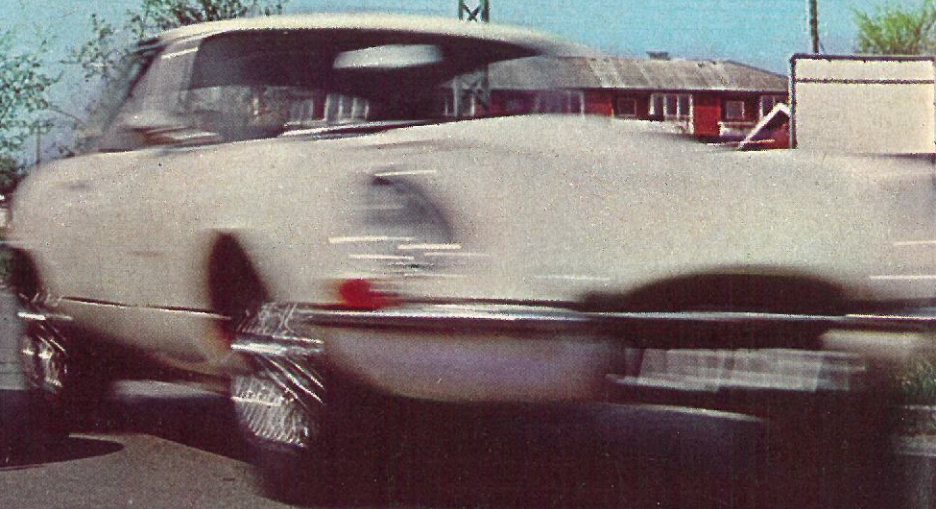
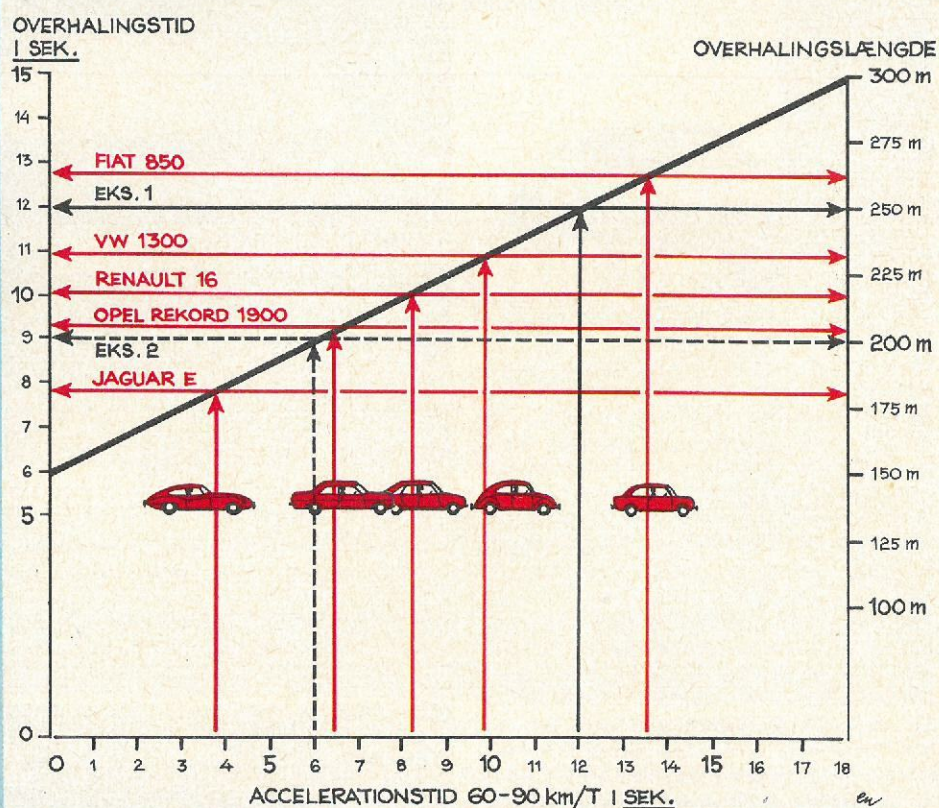
PRØVEKØRSEL

Jo hurtigere des bedre er mottoet i den moderne trafik, når det gælder overhalinger. Og evnen til at overhale hurtigt og sikkert afhænger af, hvor godt bilen accelererer i de midterste hastighedsområder - f. eks. fra 60 til 90 km/t. Ved prøvekørsler er denne acceleration målt, og vi har konstrueret et eksempel, der viser, hvordan nogle populære biler klarer en overhaling af to lastbiler, der kører ganske tæt med en hastighed på 60 km/t.

Tekst: Arne Forsberg Clausen - Tegninger: Erling Nederland

HVAD ER BILERNE VÆRD I EN OVERHALING?

De to overhalings-eksempler, der er nævnt i teksten. Eks. 1. Den mindre bil er 12 sekunder om at accelerere fra 60-90 km/t og kører i denne tid 250 meter, mens de to lastbiler, den overhaler, tilbagelægger 200 meter. Eks. 2. Den større bil accelererer fra 60-90 km/t på 6 sek. svarende til 125 meter og må køre endnu 3 sekunder med 90 km/t (75 m) for at vinde 50 meter i forhold til lastbilerne. ♦



Overhalingen er en af de farligste manøvrer i trafikken – om ikke den allerfarligste. Som regel skal man ud i en bane, hvor man risikerer at møde modgående trafik, og desuden skal hastigheden være ret høj. Man er i fare for meget hurtige vogne bagfra og for at den, man overhaler, er uopmærksom og f. eks. trækker ud for at svinge til venstre.

Det gælder derfor om, at den tid, overhalingen tager, bliver så kort som mulig – og dermed også den strækning, hvor man befinder sig i den farlige bane, der på 2-sporet vej ligefrem tilhører de modkørende eller ved 3-sporet vej er den livsfarlige midterbane – et ingenmandsland, der bruges fra begge sider.

Det er indlysende, at jo kraftigere bilen er, jo hurtigere kan overhalingen ske, men for at få et klart billede af, hvad de forskellige biler er værd i en overhaling, må vi se på et konkret eksempel:

Vi tager en meget almindelig situation på landevejen, hvor man ligger bag to lastvogne, der kører ganske tæt og med en hastighed på 60 km/t. Når der viser sig plads til overhaling, lægger man ud og accelererer fra de 60 km/t og så langt op, som det er nødvendigt for at komme forbi lastbilerne, f. eks. til 90 km/t. Det vil sige, at ens bil i dette tilfælde skal kunne accelerere hurtigst muligt fra 60 til 90 km/t.

En mindre familiebil, der bruger ca. 15 sekunder fra 0-80 km/t, vil normalt være ca. 12 sek. om 60-90 accelerationen i 3. gear og 4-5 sekunder længere i 4. gear.

I disse 12 sekunder vil lastbilerne tilbagelægge 200 meter. Selv om det ikke er helt korrekt, kan vi tilnærmelsesvis regne med, at den overhalende familiebil under accelerationen gennemsnitligt kører 75 km/t, hvorved den tilbagelægger 250 meter på de 12 sekunder. Den vinder altså 50 meter, hvilket normalt vil være passende for passage af de to lastvogne.

En større familiebil med 0-80 acceleration på under 10 sek. vil kunne klare de 60-90 km/t på ca. 6 sek.

I denne tid kører lastbilerne 100 meter. Med 75 km/t som gennemsnit når overhaleren 125 meter frem i de 6 sekunder. Men med de opnåede 90 km/t vindes derefter ca. 8 meter pr. sek. i forhold til lastbilerne, og de sidste 25 meter kan derfor nu klares på 3 sekunder.

Den større vogn kan altså overhale de to lastvogne på 9 sekunder over en strækning på i alt 200 meter. Hvor forholdene tillader det, vil den kraftige vogn dog i

praksis accelerere videre og vinde de 50 meter på ca. 8 sekunder og ca. 160 meter i modsætning til den lille vogns 12 sekunder og 250 meter. Der er altså betydelig forskel på bilernes evne til at overhale, og hvert sekund har betydning for færdselssikkerheden. Derfor er det også vigtigt, at accelerationen starter i det rigtige gear. Den lille bil vil som nævnt være 4-5 sekunder og dermed næsten 100 meter længere om overhalingen, hvis den udelukkende foretages i 4. gear.

Perioden i den kritiske overhalingsposition kan i praksis ofte afkortes ved en anden teknik, som desværre alt for få bilister bruger.

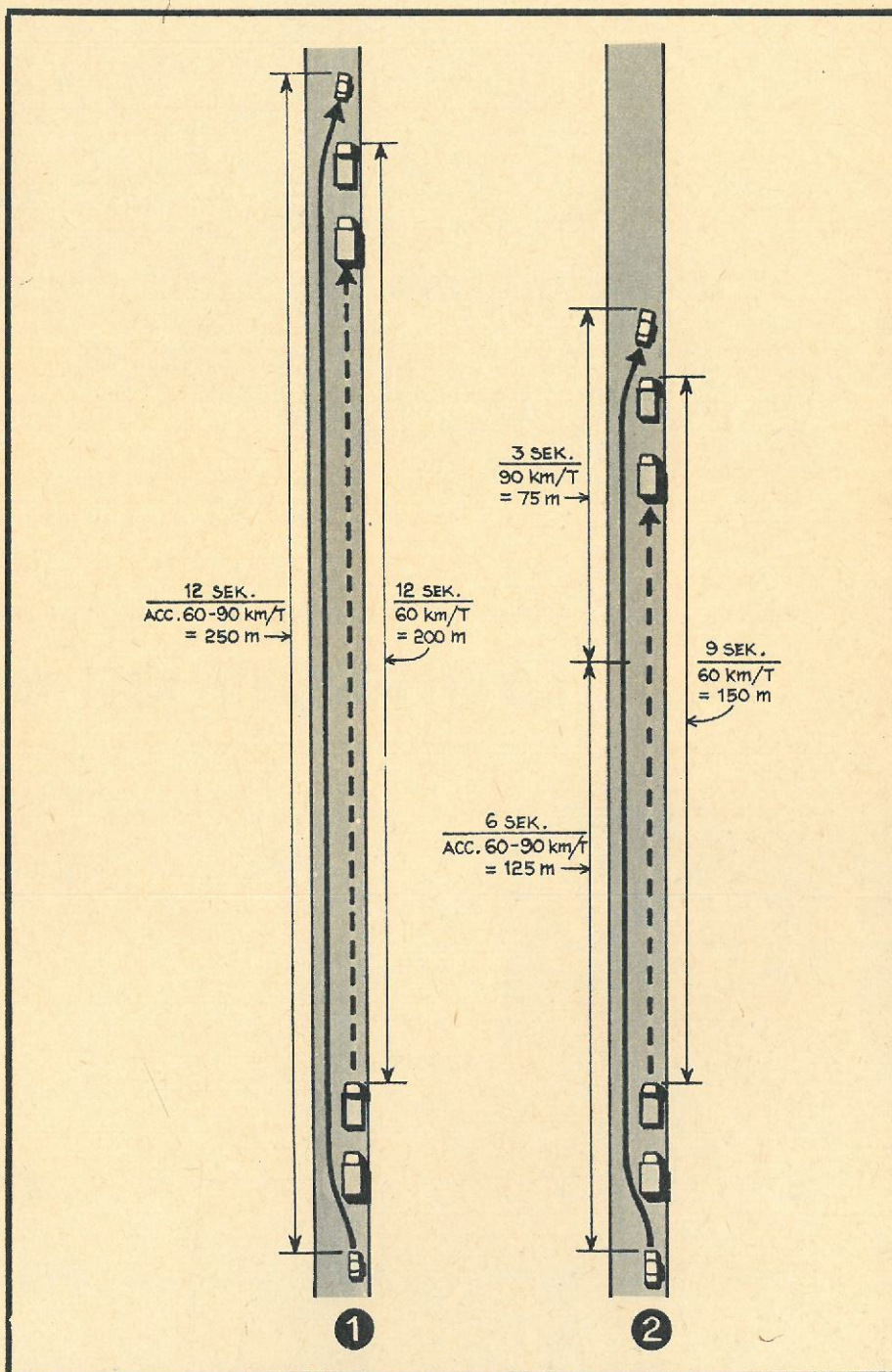
I stedet for at ligge lige bag det eller de køretøjer, man vil overhale, bør man

holde så stor afstand, at man kan nå at accelerere til en passende hastighed, inden man lægger ud i den anden bane. Det vil med de to nævnte biltyper sige henholdsvis godt 50 og godt 25 meter bag lastbilerne.

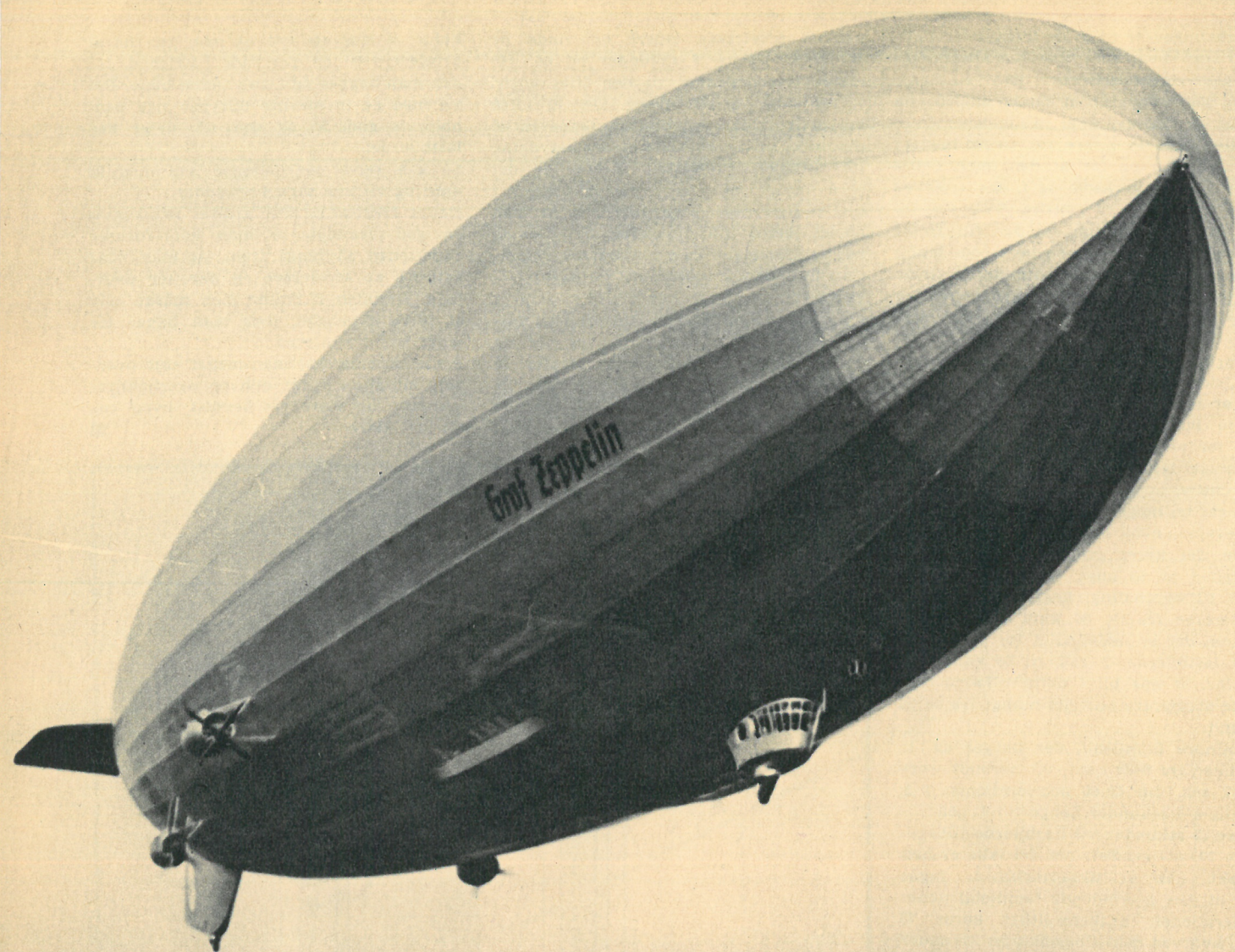
Så kan selve overhalingen ske med 90 km/t og vil kun tage 6 sekunder.

Denne fremgangsmåde kræver naturligvis en god oversigt, så man kan forudse situationen så langt frem, at man både kan nå at accelerere og derefter overhale. Desuden risikerer man måske selv at blive overhalet, hvis man ligger for langt bag lastbilerne.

I alle tilfælde skal man meget nøje overveje situationen før enhver overhalingsmanøvre og være sig bevidst, hvad ens bil kan klare.



I dette skema kan man aflæse, hvordan en bil klarer den overhaling, der er omtalt i artiklen, når man kender tiden i sekunder for vognens acceleration fra 60-90 km/t. På den vandrette akse forneden findes dette tal, man trækker en linje op til den retlinjede kurve og fra skæringspunktet vandret ud til begge sider. Til venstre kan man nu aflæse, hvor lang tid overhalingen vil tage – og til højre, hvor mange meter fri vejbane, der kræves.



«Zeppelinerens uhyre dimensioner og majestætiske skønhed gjorde altid dybt indtryk på tilskuerne. Billedet viser »Graf Zeppelin L.Z. 130«, det forliste »Hindenburg«s søsterskib, der kun nåede at udføre nogle få prøveture, før det blev hugget op.

Luftskibenes tid er forbi – hvor ofte hører man ikke den opfattelse gjort gældende! Med »Hindenburg«-katastrofen 6. maj 1937 på Lakehurst-basen 100 km fra New York blev der tilsyneladende sat et punktum.

Lige siden er der ikke i noget land bygget et helstift luftskib efter grev Zeppelins geniale ideer. Ulykken krævede 35 døds ofre (heraf 13 passagerer) blandt de i alt 92 ombordværende, og den vakte så stor opsigt, at den stadig drages frem som skoleeksempel på, hvor livsfarligt det var at flyve med luftskib.

Men man glemmer eller overser, at tyske zeppelinere før katastrofen i regelmæssig rutefart og uden et eneste uheld havde befordret over 20.000 passagerer mellem den gamle og ny verden. Hvis »Hindenburg« ikke havde været fyldt med højeksplosivt brint, men med helium (der ikke kan brænde), og hvis den anden verdenskrig ikke var brudt ud kort efter – ja, så blev en stor part af den transoceanske trafik sandsynligvis i dag besørget hurtigt, sikkert, billigt og fremfor alt komfortabelt af endnu større zeppelintyper.

Mens »Hindenburg« krydsede Atlanten på ca. to døgn, sad passagererne ikke – ligesom i passagerfly – i rad og række ved små klapborde, klemte inde mellem stole-sæderne. Nej, de sov i egne kahytter og kunne gå frit omkring... slå sig ned i læsesalonen, spadserer på de fornemme udsigtsloggia'er, nyde måltiderne i en rigtig spisesal med hyggepianist og bagefter sidde behageligt i luftskibets rygesalon eller ved den velforsynede bar.

Det var luftfart 1936 i luksusklassen A! Selv de største af nutidens jetlinere kan

ikke tilnærmelsesvis byde passagererne samme bekvemmeligheder, som en zeppeliner kunne allerede for tredivetallet. »Hindenburg« (L.Z. 129) var en gigant – verdens største luftfartøj til dato. Den målte 244 meter i længden (Rådhusårnet i København er 107 m) og 40,5 meter i diameter. Volumen: ca. 200.000 m³ brint fordelt i 16 celler. Drivkraften var fire 6-cyl. Daimler-dieselmotorer à 850 hk (i alt 3400 hk), og marchhastigheden lå på 125 km/t. Der var i alt 72 passagerpladser og en forholdsvis stor besætning – 65 mand i treholdsskift.

Luftskibet nåede at foretage 63 flyvninger, deraf de 37 over Atlanten med fuld belægning, og præsterede en total flyvetid på 3.088 timer, inden ulykken skete.

Selv i Tyskland, zeppelinernes hjemsted, gjorde ulykken et så dybt indtryk, at søsterskibet L.Z. 130, beregnet til 100 passagerer og 8. juli 1938 døbt »Graf Zeppelin II«, året efter blev hugget op tillige med den gamle og veltjente »Graf Zeppelin«.

Det må understreges, at de flyvende skibes epoke ikke sluttede, fordi de var urentable eller usikre; men at de blev slået ud af tidens ugunst. Under 2. verdenskrig egnede flyvemaskinen sig bedst som våben og kom derfor ind i en riven-de konstruktiv udvikling, medens det store og sårbare luftskib gik i glemmebogen. Virkelig imponerende var de sejre i kampen mod afstandene, som zeppelinerne vandt allerede før 1914, mens flyvemaskinen endnu var et bardunafstivet skelet beklædt med krydsfiner og lærred og med piloten siddende i et snævert,

(FORTSÆTTES NÆSTE SIDE)

Gassen er endnu ikke gået af luftskibene

AF V. J. BRØNDEGAARD

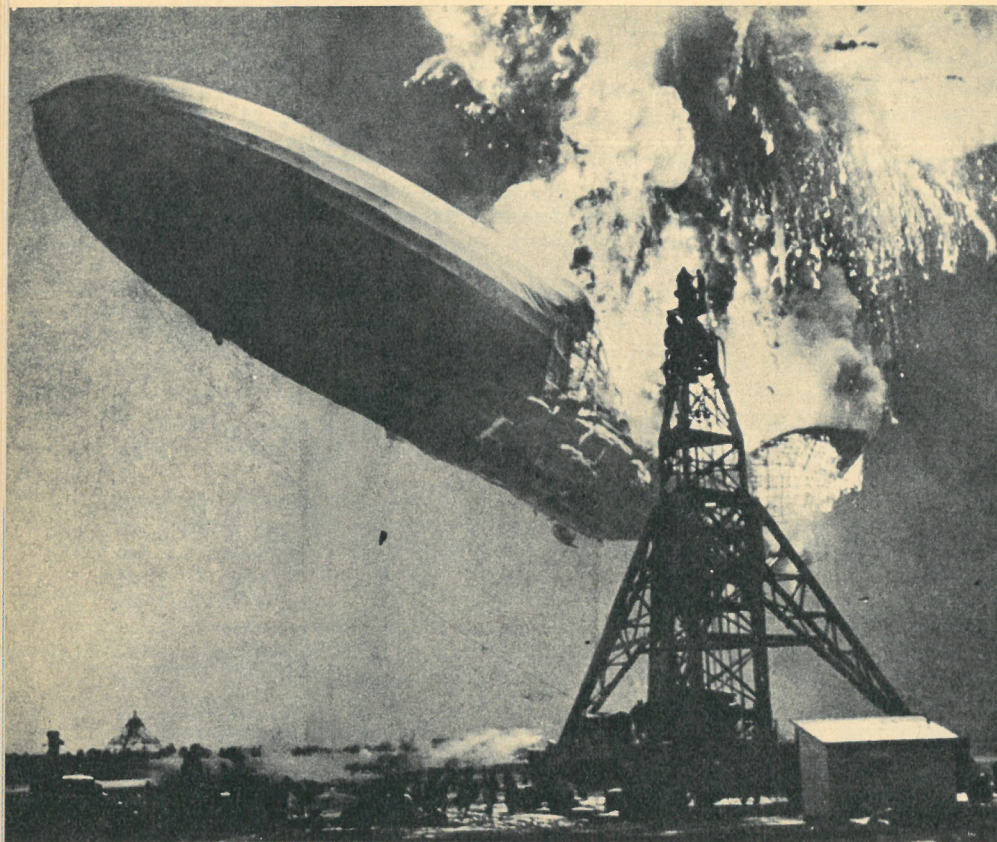


FLYVNING

I snart tredive år er luftskibe blevet betragtet som fortidslevn, men nu spår sagkyndige, at en stor part af fremtidens gods- og passagertrafik sandsynligvis vil blive overtaget af de gasfyldte giganter.

Der findes næppe en smukkere, mere sikker, behagelig og oplevelsesrig måde at rejse på, siger en hjemlig luftskibs-entusiast, der på Sydlyn bygger modelsæt af luftskibe

- men som i høj grad også har rigtige luftskibe i tankerne.



Gassen er endnu ikke gået af luftskibene (FRA FORRIGE SIDE)

åbent cockpit. Tyske luftskibe gennemførte i flyvemaskinens barndom 1.600 passagerer over 160.000 km med 9.200 passagerer, der sad i magelige kurvestole ved små borde og nød udsigten, medens der blev serveret vin til varme retter.

I England og USA »overlevede« kun de mindre og bløde luftskibe, såkaldte blimps, der – bortset fra en kegleformet afstivning i forenden – ikke har noget indre »skelet«, men blot er en stor aflang ballon fyldt med helium og påmonteret stabiliserings- og rorflader.

Medens det helstive luftskib trimmes med vandballast i gummitanke, har blimp'en for og agter en stor luftsæk. Indholdet af disse »ballonets« reguleres manuelt eller automatisk. Med indpumpning af mere luft eller åbning af ventilerne trimmes fartøjet til vandret stilling. Under opstigningen spilder man ikke den kostbare helium; i samme grad som helium udvider sig med tiltagende højde, kvitteres blot luft fra de to ballonets.

Det amerikanske gummifirma Goodyear har siden 1937 bygget i alt 296 blimps. Af dem er nu kun to tilbage, men begge højt udviklede og velflyvende. De vigtigste data er: Længde 57 m, rumfang 4.170 m³ helium, drivkraft: 2 stk. Continental-motorer à 175 hk, besætning 2 mand og 6-8 passagerer.

Blimps bruges til bl. a. vejrværslings-tjeneste, eftersøgninger, u-båds-rekognosceringer og afløsning af mandskabet på hangarskibe og krydsere i rum sø. Privat-ejede blimps lejes til at flyve omkring som store reklameskilte.

Under Anden Verdenskrig var over to hundrede blimps i indsats. Til kystbevogtning og patruljetjeneste blev der bygget 130 af K-typen, 66 m lange med 12.800 m³ helium og to 500 hk motorer. De endnu større M og XM – 20.600 m³ – benyttedes mest til konvojledsagelse og patruljefarter. Typen N har 24.800 m³ gas og 2×800 hk – et sådant satte 1959 verdensrekord i flyvning uden mellemlanding: 15.200 km i over 11 døgn. Til sammenligning kan nævnes, at omtalte »Hindenburg« kunne klare ca. 13.000 km.

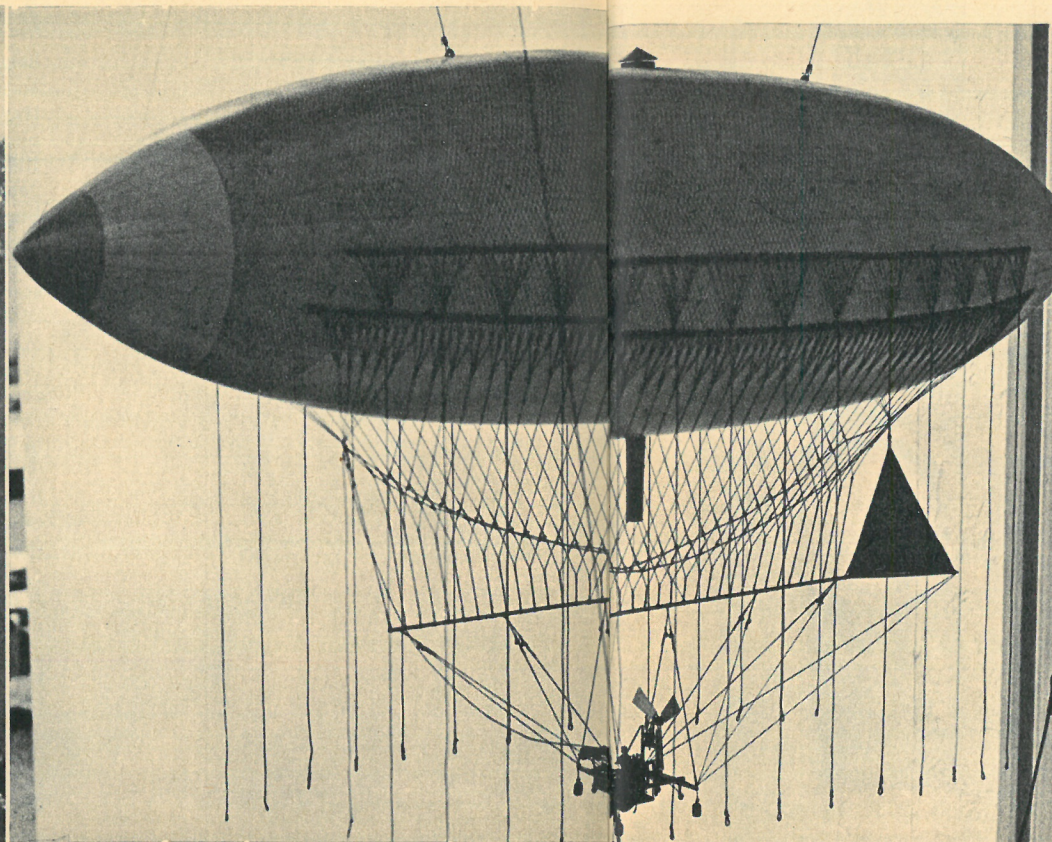
Indtil 1962 brugte den amerikanske marine bl. a. en 121 m lang og 35,4 m høj blimp med 42.450 m³. Luftskibet havde 25 mands besætning og bar en kæmpe-mæssig radar-antenne.

Goodyears to blimps har de sidste fire år befordret ca. 35.000 passagerer mellem staterne. Men før 1942 udførte firmaets lille blimp-flåde ikke færre end 152.000 flyvninger med i alt 407.000 passagerer... uden et eneste havari!

Alt dette beviser, at luftskibet ingenlunde er mere livsfarligt end flyet. Men af en eller anden grund har offentligheden stirret sig blind på »Hindenburg«-katastrofen. Sagkyndige verden over er derimod begyndt at få øjnene op for de ubestridelige fordele, der knytter sig til luftskibstransporten, og meget tyder på, at luftskibene langt om længe får et come-back.

Den danske erhvervsflyver Erik Malm-mose er blandt dem, der spår en ny, strålende epoke. »Luftskibet vil vende tilbage«, siger han, »så snart turisterne op-

(FORTSÆTTES SIDE 45)



1. Det dramatiske øjeblik, da »Hindenburg« eksploderede ved New York. Arsagen til katastrofen, som i årtier standsede luftskibenes konstruktive udvikling, er aldrig blevet fuldt opklaret.

2. Luftskibenes historie begynder den 24. september 1852 med Henry Giffards første styrbare flyvning fra hippodromen i Paris – et halvt århundrede før brødrene Wright fløj en snes meter i deres bevingede cykelstel. Ballonen var 44 m lang og

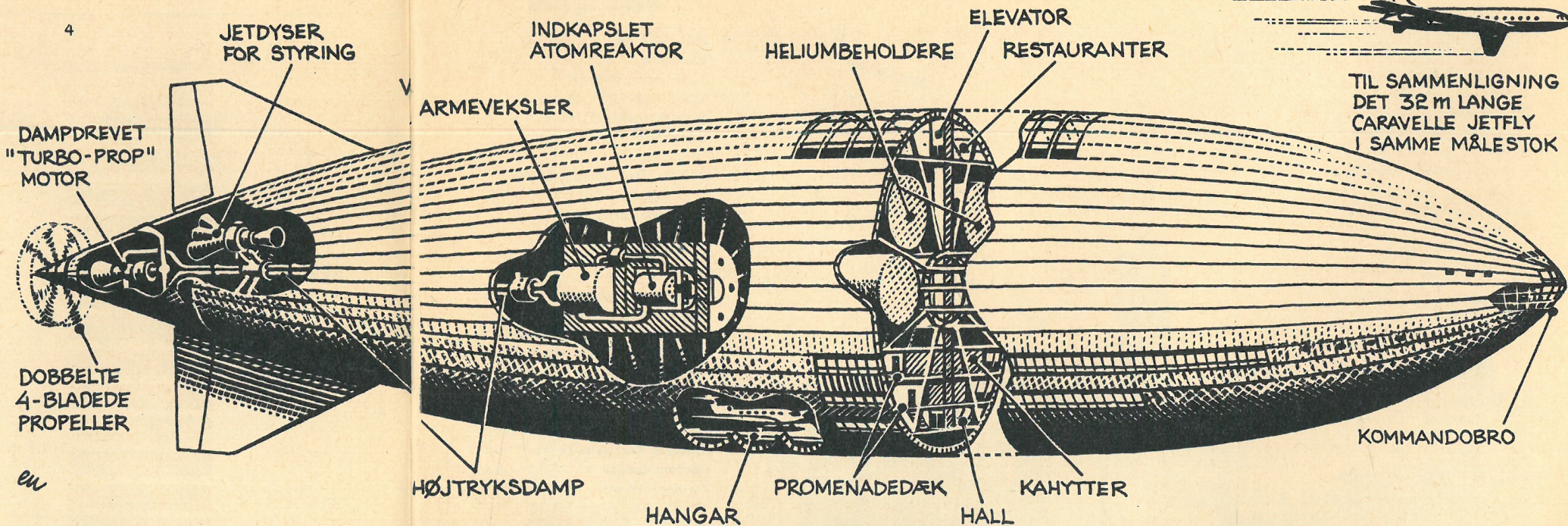
indeholdt 2500 m³ gas. Luftskruen blev trukket af en 150 kg tung dampmaskine, der ydede 3 hk – svarende til en knal-lertmotor.

3. Luftskibet vil vende tilbage for at blive, erklærer Danmarks første civile erhvervs-pilot Erik Malm-mose, medlem af en ame-rikansk og en tysk luftskipper-forening. Han præsenterer her den meget nøjagtige og elegante model (1:250) af Graf Zeppe-lin L.Z. 127, som hans værksted fremstil-

ler i byggesæt. Det koster komplet 47 kr. og er kun til dekoration. En flyvende model ville blive 6-7 meter lang.

4. Vore passagerfly vil i de kommende år blive afløst af kæmpefly med plads til ca. 400 mennesker. Men når det gælder passagerkomfort, er luftskibene de hurtige, men trange jetfly overlegne. Tegnin-gen viser den amerikanske professor Francis More's udkast til et atomdrevet luftskib, der skal flyve på helium i stedet

for det højeksplosive brint. Atom-luft-skibet vil byde på en komfort på linje med atlant-linerne. Der bliver promena-dedæk, forretninger, dansesalon og mange andre adspredelser. Foruden promena-dækket i luftskibets bund, er der planlagt et »sky-room« med restauranter og natu-rigvis elevatortransport mellem de to sek-tioner. Luftskibets marchhastighed bliver godt 150 km/t, og fartøjets samlede læng-de 300 meter. Diameter 54 m. Vægten anslås til ca. 380 tons.



DE SMÅ ER STORE NOK

Tekst og fotos: Arne Forsberg Clausen

Her hænger spionværktøj på rad og række. Vi har prøvet seks miniature-kameraer for at fastslå, om man kan få tilfredsstillende billeder med så små apparater.

FOTO Spionkameraerne - de meget små fotografiapparater, der kan gemmes i en lomme, og som kan benyttes i al ubemærket, er omgærdet af en vis interesse og mystik, men betragtes samtidig med den største skepsis. Man ser dem anvendt i populære agent-film, og ofte fremvises de som en del af det fundne »værktøj«, når en rigtig spion er blevet afsløret. Men hvordan er de egentlig? Kan man med så små apparater få ordentlige billeder?

Svaret er både ja og nej. De er ikke alle lige gode, og der kræves stor omhyggelighed, men billeder i album-størrelse kan de dog alle klare i en passende kvalitet.

Vi tog ind på Rådhuspladsen i København med de seks mindste kameraer, der fås herhjemme, og fra samme sted fotograferede vi hele pladsen. Billederne blev alle forstørret op til ca. 10×15 cm - omkring 100 ganges forstørrelse af negativerne. Det gav i alle seks tilfælde en acceptabel kvalitet. Vi bringer her et udsnit med Rådhusårnet fra hvert af disse billeder, så De selv kan bedømme skarphed og detaljengivelse (dog må De tage i betragtning, at det trykte billede altid bliver ringere end originalen).

Hvis man ikke ligefrem kræver professionel kvalitet, må man sige, at alle disse billeder er tilfredsstillende, men de to første - optaget med de dyreste apparater Rollei og Minox - ligger dog en klasse over de andre.

Man kan altså godt få hæderlige billeder, og selv om man ikke ligefrem vil være spion, kan

man godt benytte disse små, nemme kameraer, når man gerne vil kunne fastholde en situation eller detalje fotografisk uden at skulle slæbe rundt på tungt og besværligt udstyr.

Man kan også benytte farvefilm, og i det rigtige udvalg af tilbehør findes specielle små projektorer, der kan give et meterstort billede på få meters afstand fra sådanne mini-dias.

Rollei 16 giver langt den bedste billedkvalitet, men er også både det dyreste og største af de seks. Det er meget nemt at betjene, fuldautomatisk og med en stor, klar søger med signal efter lysforholdene.

Filmene fås i kassette til 8 kr. for to stk. sort/hvid film til 18 optagelser. Det er enkeltperforeret 16 mm film, som man med fordel kan købe i større partier og selv lægge i kassetter. Disse skal blot lige lægges ind i kameraet, hvorefter filmen automatisk føres rigtigt frem, når søgeren trækkes ud.

Efter 18 optagelser er der stop, hvorpå filmen spoles tilbage i kassetten med et lille håndsving. Kameraet virker helt igennem som et kvalitetsprodukt, men er også så stort, at det egner sig bedre til en dametaske end som spionkamera, hvilket det nok heller aldrig har været beregnet til.

Minox er derimod det klassiske spionkamera - lille og lydløst. Det blev udviklet i 1943 til den tyske efterretningstjeneste, men er også senere brugt flittigt til spionage. Det må jo allerede borge for en vis kvalitet, og skarphed og op-

(FORTSÆTTES SIDE 39)

ROLLEI 16

Vesttysk

Vejl. pris: 842 kr.

Stør.: 11×3,5×4,5 cm

Negativformat: 12×17

Objektiv: Tessar

2,8/25 mm

Automatisk eksponering

(1/30 sek. bl. 2,8 -

1/500 sek. bl. 16)

Afstandsindstilling:

40 cm - ∞

◀ Rådhuspladsen i København fotograferet med Rollei 16 på Ilford FP 3 (125 ASA/22 DIN). Trods den ret følsomme film og store forstørrelse er skarphed og detaljengivelse fin. Til højre ses udsnit af tilsvarende billeder optaget fra samme sted med de fem andre kameraer. Her er dog benyttet film på 14 og 15 DIN (20 og 25 ASA).

MINOX B

Vejl. pris: ca. 800 kr.

Negativformat: 8×11

Objektiv: Complan 3,5/15

Indbygget lysmåler

koblet til tidsindstilling

(1/2 - 1/1000 sek.)

Fast blænder 3,5

Afstandsindst.: 20 cm - ∞

YASHICA ATORON

Vejl. pris: ca. 550 kr.

Objektiv: 2,8/18

Negativformat: 8×11

Indbygget lysmåler.

Efterfølgingsviser koblet

til tid/blænder

(1/45 sek. bl. 2,8 -

1/250 sek. bl. 16)

MINOLTA 16 PS

Vejl. pris: ca. 125 kr.

Negativformat:

10×14 mm

Objektiv: Rokkor

3,5/25 mm

Fast tid 1/100 sek.

Blænderindstilling efter

vejrsymboler (3,5-16)

MINOLTA 16 II

Vejl. pris: ca. 185 kr.

Negativformat: 10×14

Objektiv: Rokkor

2,8/22 mm

Tidsindstillinger:

1/30-1/500 sek.

Blænderindstilling:

2,8-16

MINOLTA 16 EE II

Vejl. pris: ca. 325 kr.

Negativformat: 10×14

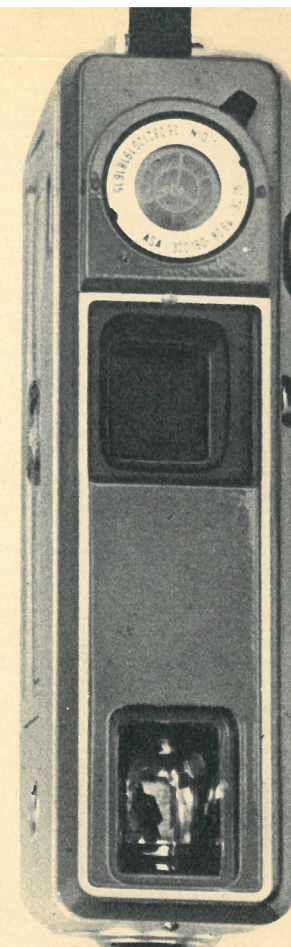
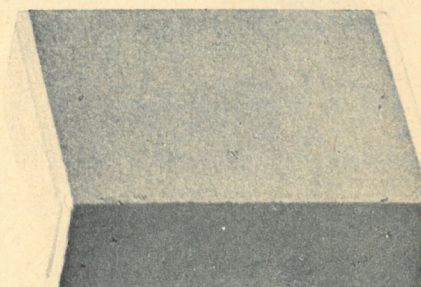
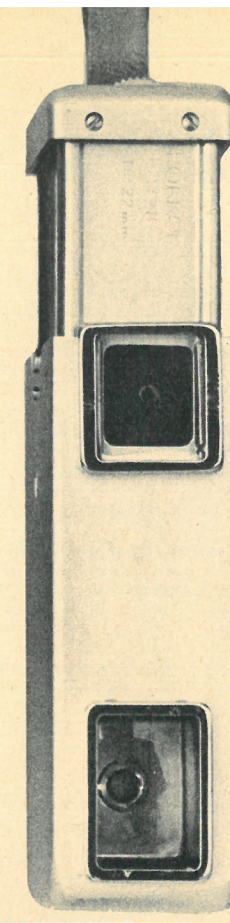
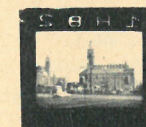
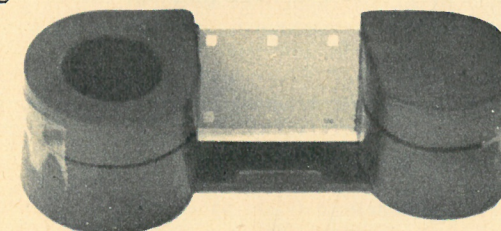
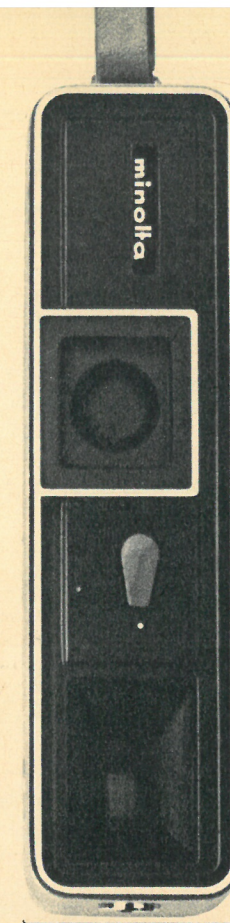
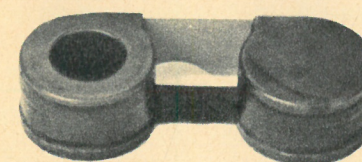
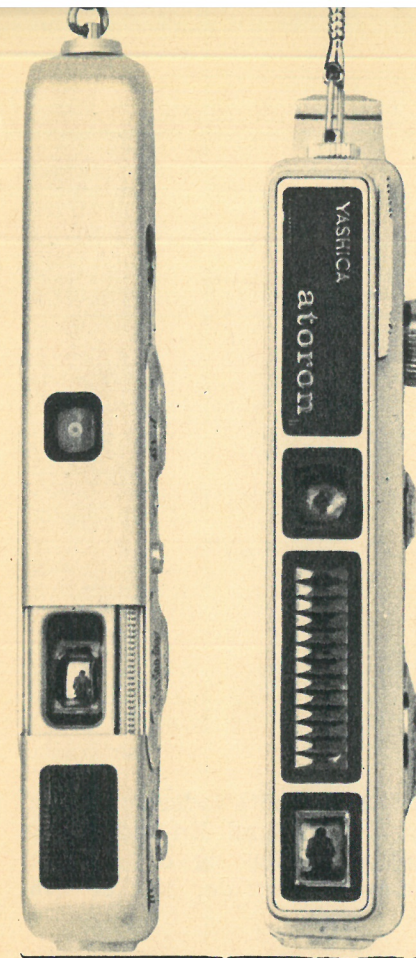
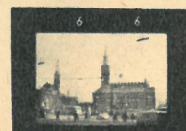
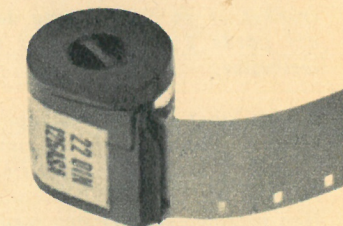
Objektiv: Rokkor 2,8/25

Automatisk eksponering

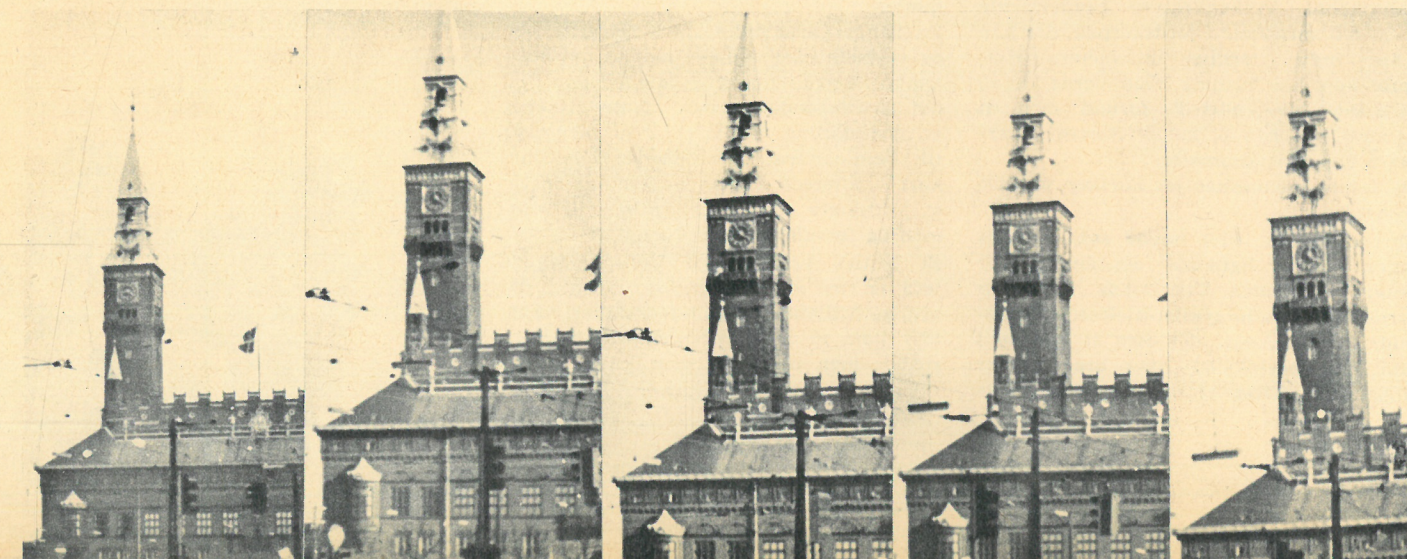
med CdS-lysmåler

Tidsindst. 1/200 & 1/50 sek

Afstandsindst.: 1 - ∞



De seks kameraer med tilhørende filmkassetter, aftryk af negativ-formaterne samt en tændstikæske til sammenligning. Alt sammen i naturlig størrelse.



EN SKORSTEN I HAVET

*En fontæne af hvidglødende lava blænder
synet og farver dampskyerne
orangerøde. Lynild flakser gennem
infernoet, og øredøvende tordenbulder
afbryder nu og da Moder Jords
hvæsende åndedrag.
Askeregnen er blæksort, svovldunster
bider i næsen. Mod vulkankeglen
brydes et oprørt hav, grønt som
ærtesuppe. Hele natten belyses
stedet af et fantastisk fyrværkeri...*

Tekst: V. J. Brøndegaard - Foto: Solarfilma

Sådan har en amerikaner beskrevet det betagende natursceneri, når havet barsler og føder en ø – i dette tilfælde efteråret 1957 nær Azorerne.

For et par år siden gentoges det sydvest for Island.

Den 14. november 1963 formærkedes himlen atten kilometer fra Vestmannaøerne, der er Islands forpost i dette hjørne. En undersøisk vulkan skød op gennem havets overflade og begyndte at danne en ø, der allerede førstedagen fik en højde af 10 meter og strakte sig nogle hundrede meter i bredden.

Øen blev opbygget af enorme mængder lava – dette sted er havet nemlig 126 meter dybt. Halvtreds tons lava væltede ud af krateret... hvert sekund! Lavablokke fór som raketter over to kilometer op i luften. Havet blev omdannet til damp søjler, der strakte sig op til ni kilometer over udbruddet og kunne ses fra Island 50 kilometer borte.

Selve Island blev efter alt at dømme skabt på samme måde i forhistorisk tid, de mange hede kilder vidner om, at jættekrafterne endnu ikke er faldet til ro. Fra 1300-tallet og til 1934 har der været adskillige vulkanske udbrud, de fleste heldigvis langt fra beboede områder. Det var derfor ikke mærkeligt, at man på Vestmannaøerne blev bange for naboskabet. Vulkankratre bryder ofte frem fra sprækker i jordskorpen, der kan måle indtil tredive kilometer. Hvis sprækken har retning mod øerne, hvad så? Der blev udstedt forbud mod at komme den nye ø, kaldet Surtsey, nærmere end fire kilometer.

De første mennesker på Surtsey var tre franskmænd.

Ekspeditionens leder havde seks år forinden under lignende omstændigheder besøgt vulkanøen Capelinhos ved Azorerne. Iført motorcyklist-hjelme og gummidragter lykkedes det dem at komme i land det eneste sted, hvor bredden var tilgængelig. Efter at have taget fotogra-

fier vendte de retur til fiskerbåden, der dansede som en prop på Atlanterhavet. Med et nyt vældigt drøn og en lodret dampsky tog øen afsked med sine første uindbudne gæster.

Efter et par uger faldt Surtsey nogenlunde til ro. Der kom ikke flere eksplosioner; men lavastrømmen fortsatte og gjorde øen endnu større og højere. En måned efter øens fødsel barslede havet igen – halvanden kilometer borte viste sig en ny ø, der fik navnet Surtling og nu er 170 meter over havet.

Ingen véd, om Surtlings fremkomst danner den dramatiske finale på et imponerende naturskuespil eller kun slutningen på første akt. Men normalt har den slags øer ikke nogen særlig lang levetid. Man kender adskillige eksempler på sådanne »franske visitter«.

Øen Ferdinandea syd for Sicilien blev »født« i juli 1831. En solrig eftermiddag så fiskere i farvandet, at havet pludselig begyndte at koge – der løftede sig en 50 meter høj vand- og damp søjle, og dagen efter ragede et vulkankrater som en kæmpemæssig skorsten langt op over vandspejlet.

Vulkanøen voksede og var i løbet af tre døgn, blevet fem kilometer i omkreds. Under et særlig voldsomt udbrud løftedes hele øen ikke færre end 300 meter mod himlen.

Englænderne skyndte sig at besætte øen og regnede med at have fået et nyt kærkomment støttepunkt i Middelhavet. På det nærliggende Sciacca tjente fiskerne en god skilling ved at sejle turister over til Ferdinandea. Men glæden var kun kort – allerede i oktober samme år fik et jordskælv øen til at synke helt sammen og forsvinde under havet.

Et britisk krigsskib »Falcon« opdagede 1865 en ny ø ved Tonga-gruppen i det sydlige Stillehav og gav den skibets navn. 1877 kom et andet engelsk krigsskib til stedet; men nu fandt man kun en røg-

(FORTSÆTTES SIDE 24)

Sådan begyndte fødselen af den nye ø ved Island. En undersøisk vulkan skyder sig op gennem havoverfladen, der her er 126 meter dyb.



søjle, hvor øen havde ligget. Året efter havde undersøiske kræfter hævet Falcon hundrede meter fri af havet. Tre år senere forsvandt den igen, men kom 1927 atter til syne – nu som en stor vulkan, der i månedsvis hostede lava og aske fra sig. Indfødte gik i land og plantede »kongeriget Toga's« flag. Ved juletid 1928 gik øen endnu engang til bunds, og siden har den ikke vist sig.

Ved Azorerne begyndte fødselen som i de fleste andre tilfælde med en række kraftige lokale jordskælv. Aske og damp brød frem fra havbunden, og i løbet af en uge skabtes en nyreformet ø, som døbttes Capelinhos. Øen forsvandt natten mellem den 29. og 30. oktober 1957, nye udbrud 4. og 6. november dannede en ny, mindre ø. Under fortsatte voldsomme eruptioner kom den store ø igen til syne, og et halvt år senere var den smeltet sammen med nabøen Fayal.

De store vulkaner er altid – og med rette – blevet betragtet med mistro og ængstelse. Siden Kristi fødsel dræbte de langt over 100.000 mennesker (alligevel kun en brøkdel af dødsfaldene under jordskælv i samme periode). Vulkanernes historie er én lang række frygtelige naturkatastrofer, som vi her ikke skal opholde os ved. Men for at De kan få i det mindste en forestilling om de umådelige

kræfter, som udløses under et vulkanudbrud:

Vort århundredes største skete til alt held langt fra beboede egne i Alaska. Efter et jordskælv, der kunne mærkes 900 kilometer borte, kom vulkanen Katmai i udbrud fra 4. til 8. juni 1912 med den største eksplosion 6. juni om eftermiddagen. Askeregnen faldt så tæt og vidt omkring, at byen Kodiak 170 kilometer fra vulkanen blev hyllet i bælgmørke.

Da den første ekspedition flere måneder efter nåede frem, havde Katmai et fem kilometer bredt og 1100 meter dybt krater. Røg og damp hvædede frem tusinder af steder i den nærliggende 52 kilometer lange og tre kilometer brede dal – ved dens ende stod en ny vulkankegle, i hvis åbning en prop størknet lava siden pressedes 60 meter op mod himlen.

(FORTSÆTTES SIDE 39)

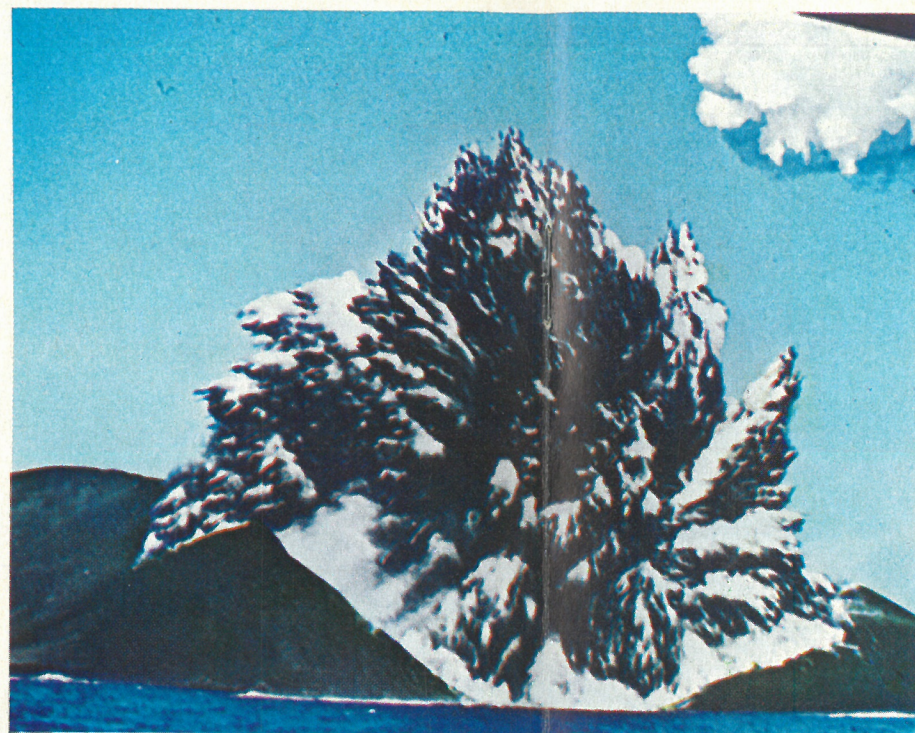
Til højre: En regn af aske og lavablokke slynges ud af krateret – denne kæmpe-skorsten fra Jordens indre.

Yderst til højre: Havet omkring vulkan-øen kommer i kog og omdannes til damp-søjler, der ses et halvt hundrede kilometer borte.

Herunder: Hvert sekund vælter halvtreds tons lava ud fra krateret. Det sydende inferno er naturens største skuespil.

EN SKORSTEN I HAVET

(FRA SIDE 22)



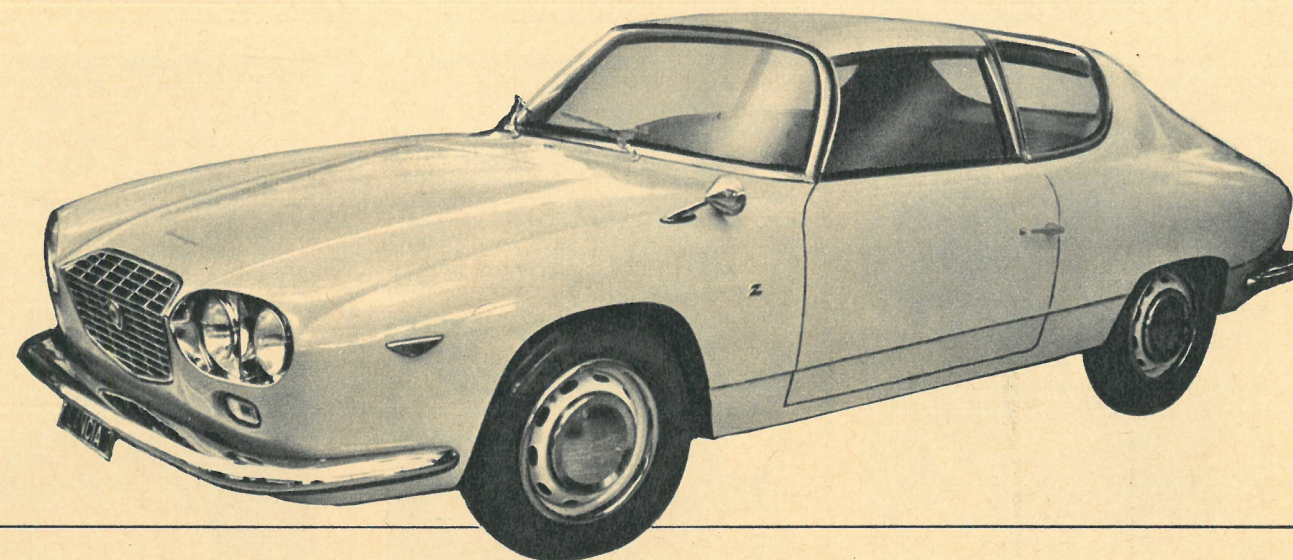
EN SJÆLDEN FUGL...

AF M. O. TORSEN
FOTO: ARNE FORSBERG CLAUSEN

Lancia er en sjælden fugl på vore breddegrader. Mærkets ypperste repræsentant er Lancia Flavia Zagato Sport, en fastback-coupé i den lækreste italienerstil. Blandt dens særegenheder i sportsklassen er forhjulstræk og karrosseri af letmetal.



Om man finder Zagato'en køn eller ej er en smagssag; men det er en bil, der bliver lagt mærke til. Som provokerende blikfang overgår den næsten alt, hvad der findes på markedet.



Det er visse en vogns køretekniske egenskaber, der må komme i første række under beskrivelsen af en prøvekørsel. Men i tilfældet Lancia Flavia Sport er det alt for fristende at begynde med det ydre og dvæle et stykke tid ved det. Lancia har som andre af Italiens store bilfabrikker det prisværdige princip at udvide sortimentet i deres årgangs-kataloger ved at lade nogle få skræddersyede modeller blive til hos berømte karrosserimagere.

Da special-modellerne kun tegner sig for beskedne tal i produktionen, må prisen uvægerlig blive eksklusiv. Den sportsmodel, som Zagato har tegnet karrosseri til, kommer til at stå en dansk køber i ca. 70.000 kr., hvis han en dag melder sig. Han har ikke meldt sig endnu.

Zagato er et ganske lille familiefirma i omegnen af Milano, og det har en lang tradition bag sig med uforglemmelige sportsbiler. En åben, to-sædet »spider«, der blev bygget til Alfa Romeo i trediveerne, er således gået over i bilhistorien som en absolut klassiker.

Selv de største beundrere af italienske bilkunstneres trylleri med metal og glas skal nok kikke mere end én gang for at kunne kapere den overbygning, Zagato har sat på det chassis med en akselafstand på 2,48 meter, som Lancia har leveret.

Men det er et karrosseri, som man finder stadig nye skønhedsværdier ved, jo længere man får lejlighed til at sætte sig ind i vognens fortrin. Som provokerende blikfang overgår formgivningen næsten alt, der findes på bilmarkedet i dag. Den påstand er vist ikke spor for dristig. Og selv om det – som Ebbe Rode siger i sin berømte tale til bruden – ikke er det ydre, det kommer an på, og selv om det æstetiske, som indrømmet, har forholdsvis lidt med en prøvekørsel at gøre, så har karrosseriets rent funktionalistiske

egenskaber i høj grad noget med den sag at gøre. Især i dette her tilfælde.

Zagatos højst usædvanlige letmetal-skrog har for det første rent aerodynamiske kvaliteter af højeste karat. Man kan pile gennem atmosfæren med vognens størst mulige fart på knap 180 km/t uden at høre den mindste fløjten eller bare en hvisken fra uønskede lufthvirvler. Dernæst bydes der på et nyt og bemærkelsesværdigt effektivt ventilationssystem.

Det er morsomt med et ovenlys, der forundes bagsæde-passagererne til erstatning for den plads til ben og hoved, som kun tiltænkes dem i begrænset målestok. Blandt karrosseriets mangler er et højst begrænset overblik over, hvad der sker bag ved vognen. Den indad-buede bagrude giver mange reflekser og dækkes kun mangelfuldt af bakspejlet. Desuden er de bageste tagstolper bygget bredt ud, så den blinde vinkel øges betydeligt.

Fremsæder og til siden fra førersædet er udsynet fortræffeligt, og man kan jo sige, at med en sådan vogn mellem hænderne spiller det mindre rolle, hvad der ligger af problemer agterude, for dem ruller man bort fra.

Når man linder på kølerhjelm for at se, hvilke tekniske perler, den flotte skal gemmer, finder man en firecylindret, vandkølet motor på 1800 kubikcentimeter med to karburatorer. Den udvikler 100 DIN-heste, hvis galop der skal et fintmærkende stopur til at registrere. På 8,8 sekunder er man fra nul oppe i 80 kilometers fart, efter 15 sekunder passerer man de hundrede, og på 30 sekunder ligger man på 140 km.

Et godt pedal-arrangement med en kvik og præcis kobling hjælper til at gennemføre den slags accelerations-præstationer og samtidig med, at der er levnet god plads til venstre fod, er bremse og speeder fint afpasset i layoutet til hæl-og-tå kørsel, som sportskørere jo bruger det.

Forhjulstrækket i en så kraftsvulmende vogn medfører, at man er usædvanlig afhængig af et korrekt lufttryk i dækkene. Og i stedet for at have ens tryk hele vejen rundt, som fabrikken anbefaler, skal hviskes andre heldige Lancia-kørere det råd i øret at vælge et noget lavere tryk foran end agter. Så suger vognen sig super-pålideligt gennem selv de skrappeste kurver.

I betragtning af den usædvanlige lydløshed, der råder i de større Flavia familievogne, forbløffes man over alt det spektakel, der udvikles under Zagato'ens motorhjul under skrappe accelerationer. Det lyder næsten, som om man har en luftkølet motor at arbejde med – men man må naturligvis ikke glemme, at mange sportskørere, ikke mindst i Syden, godt kan lide at kappes med turbinerne på en DC-8 jet i phon-styrke. Gearstangen kommer køreren næsten vandret i møde under instrumentbrættet og er en drøm af præcision.

Fire fuldkommen ens sort-hvide kontakter dirigerer vinduesviskerne, det lange lys, varme-ventilationen og parkeringslyset – i nævnte rækkefølge. Det er mindre heldigt, for det er alt for let at komme til at slukke lyset, når man tror, at man standser viskerne.

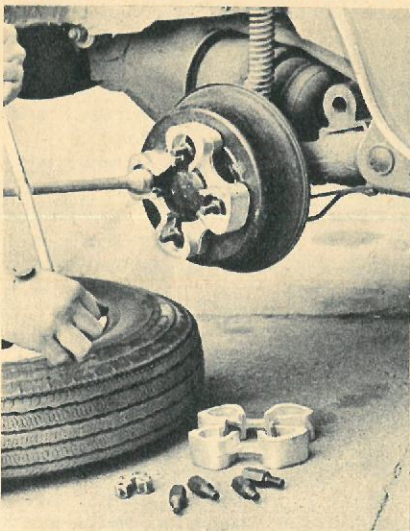
Men mange flere indvendinger kan man vanskeligt rette mod udvalget på instrumentbrættet, og man lærer hurtigt at sætte særlig pris på en kontakt, der dirigerer en elektromotor, der åbner eller lukker bagruden nogle tommer. Man behøver blot samtidig at åbne for friskluft-indtaget foran – at sætte blæseren til er helt overflødig undtagen i sneglende trafik – og så får man alle tiders trækfri udluftning i vognen.

Således mildnes luften for det misundelsesværdige får, der lader sig klippe for 145 plovmand til en Lancia Flavia Zagato Sport. ■



Bucket-sæde som overtræk

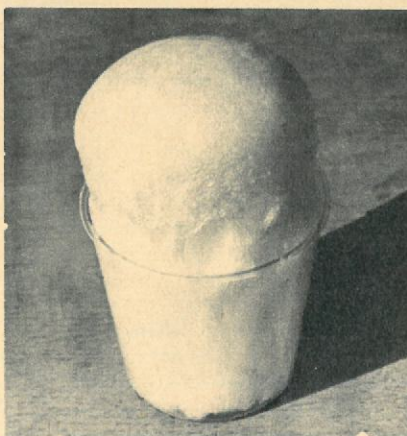
Vi har fundet et nyt, meget kraftigt sædeovertræk i kunstlæder med indbyggede, faste, men skumgummi-polstrede vulster i siderne og lårstøtte i forkanten. Det fås »skræddersyet« til næsten alle europæiske bilmærker og er lige til at trække på og binde med bændler forneden. Man skal kante sig ned i stolen, men overtrækket er så velformet, at når man sidder der, sidder man godt og fast som i et rigtigt bucket-seat. Med en smule ekstra lændestøtte vil dette bucket-overtræk være ideelt for sportskørere og andre bilister, der kræver et godt og rigtigt sæde. Det kan benyttes i standardvogne til kørsel selv i gruppe I, hvor udskiftning af sæde ikke er tilladt. Set hos Ellekær Racing Center, Kbh. Prisen er 225 kr. til Morris/Austin Mini, som overtrækket her er vist på. (afc)



Forøger sporvidden

Disse såkaldte Unispacers forøger bilens sporvidde med hele 6,3 cm ved en ganske nem montering. Man skruer blot de medfølgende forlængerbolte på vognens hjulbolte, skyder en godt 3 cm tyk, profileret letmetalplade ind over boltene og skruer hjulene udenpå.

Det er en nyhed herhjemme; men de har længe været benyttet og er velanskrevne i England, idet de skulle give vognen større stabilitet, bedre kurveegenskaber og vejbeliggenhed samt bedre køling af bremserne. Unispacers fås foreløbig til næsten alle engelske bilmodeller og kommer snart til Volvo og VW. Set hos Ellekær Racing Center, Kbh. Pris pr. sæt (til 2 hjul) 89,50 kr. (afc)



Hæld sikkerhed i båden

Under dette slogan lanceres nu et nyt plastskum Chemifoam, der er særlig velegnet som opdriftsmiddel i både, idet det leveres som to væsker, der røres sammen og kan hældes ned i hulrum, hvor man ellers ikke kan få faste materialer ned. I løbet af nogle minutter skummer væsken op og udvider sig ca. 25 gange. Skummet hælder på et kvarters tid og er derefter modstandsdygtigt over for både vand og olier.

Vi har prøvet med to ganske små flasker, der svulmede op til en ordentlig »paddehat«, som det ses på billederne. Af én liter – eller rettere 2 gange en halv liter af de to komponenter – fås ca. 25 liter hårdt plastskum med en bæreevne på ca. 24 kg. Prisen for en sådan portion er 25 kr. eller omkring en krone pr. kg ekstra opdrift i båden. Chemifoam fås hos farvehandlere, bådudstyrsforretninger eller direkte fra fabrikken Chemitan A/S, Pedersborg, Sorø. (afc)



Alle tre gange er gode

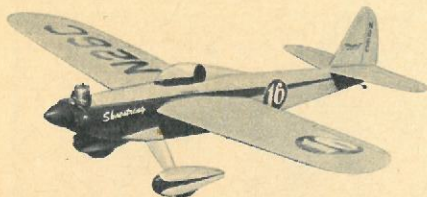
Med dette lidt bagvendte ordsprog hentyder vi til den nyhed, at Palle Granlund har startet sin tredje forretning med smart og eksklusivt herretøj; denne gang i det nye, store Rødovre Centrum. Butikken er noget for sig selv, idet den er indrettet sådan, at alt har relation til heste. Prøverummene er hestebokse, der er hestedækken på gulvet, pyntet op med gammelt seletøj, hestesko og lignende, og som vinduesopstilling finder man en gammel genemskåret charabanc.

Vi har ved besøget udvalgt lidt hygetøj til de lune sommeraftener: En skotsk, strikket cardigan i bananfarvet shetlandsuld af mærket McGeorge til 138 kr. Under den en let rullekravepullover i lambswool til 75 kr. Benklæderne er af engelsk kamgarn i klanmønsteret Black-watch i den slanke, franske model Bernardo, og prisen er 185 kr. (afc)



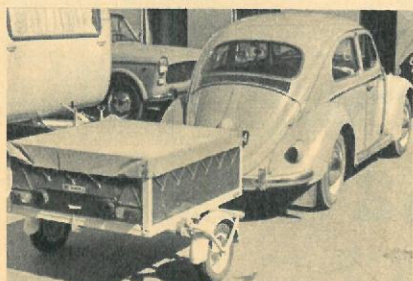
Shaver til rejsebrug

Braun har lanceret en ny shaver: Braun parat-bt. Den er uafhængig af lysnettet, idet den kan tilsluttes en batteriboks med 4 stk. 1,5 volt tørrelementer, der giver energi nok til en måneds daglig barbering. Desuden har shaveren et autostik, så man kan barbere sig ved strøm fra bilens akkumulator. Stikket tilsluttes bilens cigartænder, og findes en sådan ikke, kan man i en biludstyrsforretning købe mellemstik eller et autostikdåse. Shaveren er fortræffelig til rejsebrug – i bilen, båden, teltet eller campingvognen. Med etui, batteriboks og autostik-ledning koster den 150 kr. (bl)



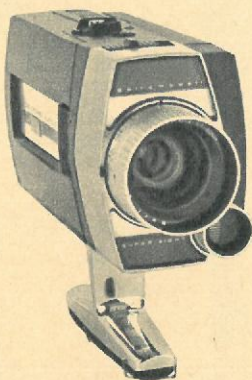
Ny model af gammelt fly

Carl Goldberg Models i Amerika har glædet mange radiostyrings-flyvere ved at sende denne smukke model af et gammelt Goodyear racerfly på markedet. Den er beregnet for 6 ccm gløderørsmotor og vil kunne styres med et 6, 8 ell. 10 kanal radiofjernstyringssæt. Bæreplanets spændvidde er 137 cm og hele flyets længde 110 cm. Byggesættet til »SHOESTRING«, hvis dele er udstandsede i balsatræ, koster 179,50 kr. Set hos Bodholdts Hobby, Kbh. (lb)



Anhænger og campingskab i et

For campister er der kommet en fiks lille anhænger, der løser problemerne med bagagepladsen, og som samtidig kan benyttes som køkkenskab på turen. For- og bagstykke flyttes ind som to hylder, og vognen vipres op på højkant, så man har det nydeligste gasbord med lækant omkring og et plastic-forhæng for. Tilmed kan anhængerens på et øjeblik foldes sammen, og hjulene skrues af med fire bolte, så den næsten intet fylder ved opbevaring. Ladfladen er 100x110 cm, lastevnen 175 kg og egenvægten kun 52 kg. Den er godt afbalanceret og meget letløbende, så kørselen ikke bliver noget problem. Anhængerens hedder Erka og er en fransk model, der nu importeres af Campi i Vejle. Set hos Iku Auto-udstyr, Kbh. Prisen er 1145 kr. med fuldt elektrisk udstyr. (afc)



Ny Super 8-optager med øl-styret skarphedsindstilling

Model 432 er Bell & Howells friske hilsen til fotosæsonen 1966, en optager, der flunkende ny, som den er, naturligvis arbejder med det nye Super 8 storformat, hvor filmen indlægges og vendes i en kassette... og i en håndvending.

Den store nyhed ved denne optager er det såkaldte Focus-Tronic objektiv. Når man på en knap oven på optageren indstiller til »focus«, virker zoom-knapperne som skarphedsindstillere. Ved omstilling til »view« styrer knapperne den egentlige zoom-bevægelse - alt elektrisk. Zoom-objektivet F. 1,85:1 dækker brændvidder fra 9-45 mm.

Håndgrebet, der ligesom på B & H-modellerne 430 og 431 er formet som et liggende H, har sin eksponeringsudløser bagudrettet, og ved fuldt eller halvt indtryk disponerer man over to hastigheder, normal og slow motion. Fremføringen er elektrisk og drives af samme element, som leverer strøm til linsen. Der er automatisk batterisignal, så man ikke midt i en optagelse bliver overrasket af et udrændt batteri. Batteriets levetid svarer til optagelsen af ca. 40 film. Pris 1.490 kr. hvortil kommer en kombitaske til 105 kr. (rs)



Nyt »kasseapparat«

Kameraer har ligesom biler ikke fulgt den almindelige prisstigningstakt. Førkrigstidens boxapparat kostede 30-40 kr., i dag kan man få et apparat i denne klasse for kun ca. det dobbelte... og med mindst firedobbelt ydeevne og betjeningsomgængelighed. Et eksempel herpå er Ilfords nye Instacora til 80 kr. Der er intet tilbage af kasseapparatets ufikse formgivning. Naturligvis har teknikken sin begrænsning, men underordner man sig den,

kan Instacora'en præstere udmærkede billeder. Der er to hastigheder i lukkeren, 1/100 og 1/40 sek. (den sidste kræver en rolig hånd - eller stativ). Objektivet åbner ikke adgang for de store lysmængder, naturligvis, det er et to-linset Colar Subitar. Apparatet har endvidere lysrammesøger, indbygget blitzanordning og hurtigoptræk. Alt i alt et let betjent apparat, som oven i købet er konstrueret til Kodak-kassetter, der selv af en uøvet kan indsættes på et øjeblik og ikke kræver tilbagespoling. (rs)



Genial fiskevest

I en ny specialforretning, Jagt- og Fiskeribeklædning A/S på Jarmers Plads, Kbh., fandt vi denne utrolig gennemtænkte og praktiske sommer-vest for lystfiskere. Den er fransk af mærket L'Esquimaux i 100 % bomulds-poplin, gennemforet og med 4 store indvendige lommer. Udvendig er der foran 2 store sidelommer med lynlås og 2 brystlommer med trykknapper. I ryggen en stor indvendig lomme i hele bredden med lodret lynlås i venstre side, og helt bagpå en slags grejtaske med ventilation. Der er 2 op-hæng til fangstnet og ved højre brystlomme finesser som »indbygget« saks og en lille skindbesætning til at sætte fluer til tørre på.

En strop forneden og en overknapning ved venstre brystlomme kan - som det ses på billedet - holde fiskestangen, når man gerne vil have begge hænder frie.

Har man denne vest på, behøver man ingen tasker med grej, madpakke, og hvad man ellers slæber med på en fisketur. Alt kan være i de mange lommer, og så er det altid lige ved hånden. Prisen for vesten er 168 kr. Den tilhørende lette sommerhue med skygge både for og bag og i samme stof koster 45 kr.

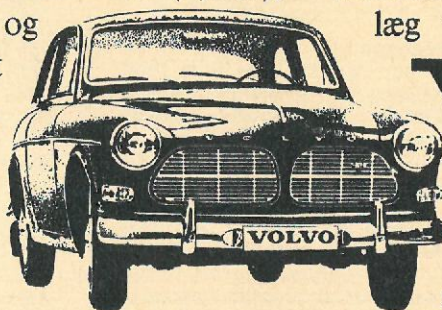
Fiskestangen er glasfiberrør og beregnet til fluefiskeri efter ørreder. Fiskehjulet, der hører til, er i størrelsen »The Princess«. Begge dele af det engelske mærke Hardy og priserne er henholdsvis 250 kr. og 145 kr. Venligst udlånt af Jagt- og Fiskerimagasinet, København. (afc)



Hvorfor er Volvo Amazon så populær hos det »svage« køn?

—fordi den er maskulin..!

Maskulin styrke og vital kraft. Robust stålkarosse, accelerationsglad motor og gedigen finish. Bomstærk - og alligevel let at tæmme. Selv i den tætteste trafik. Med lille vendediameter (9,5 m), let gearskift, præcis styring og stopsikre bremses. I tilgift individuel komfort - f. eks.



i forsæderne med de talrige indstillingsmuligheder (også i lænden). Maksimum af sikkerhed - blandt andet med fabriksmonterede 3-punkts-sikkerhedsseler. Oplev selv Volvo Amazon - læg vejen forbi Deres Volvo-forhandler.

VOLVO

De kan få en ny Amazon fra kr. 24.784,- excl. lev. omk.

LAV BLINK OG PIRKE SELV

- det er meget billigere og tilmed et morsomt hobbyarbejde.

En af læserne, tandlæge J. Vestermark, Ringsted, giver det gode råd, at lave blink og pirke selv. Så kan man for næsten ingen penge få dem, som man vil have dem, og tilmed er det et nemt og hyggeligt hobbyarbejde.

Man kan ganske billigt skaffe sig en stump kobber- eller messingplade fra et smedeværksted eller købe det i en hobbyforretning. Bly, tin og zink kan også bruges. Tykkelsen kan være 1-2 mm alt efter, hvor tungt blinket skal være.

Allerførst glødes pladen, hvis det er hårdt metal, i en flamme og afkøles straks i vand, hvorved den bliver lettere at bearbejde.

Man tegner blinkets figur på pladen, eller endnu bedre kan den klippes ud i klisterpapir, som derpå sættes på pladen. Papirkanten er nemmere at følge end en streg, når man derpå med pladesaks eller tang skal klippe faconen ud. En løvsav er her et godt værktøj til vanskelige figurer. Med en fil rettes kanten til.

Klisterpapiret kan nu fjernes i vand, og mens pladen endnu er flad, bores de fornødne huller til krog og svirvel - evt. med et tilspidset søm.

Så skal blinket have sin form, bøjes eller vrides eller bankes i ske-facon. Dette gøres bedst ved at udskære en passende fordybning i en træklods, lægge pladen over og derpå slå med en afrundet genstand - f. eks. med en hammer oven på filens runde træskaft, som vist på billedet.

Nu kan man lakere blinket med den eller de ønskede farver - rens først alt fedtstof væk - eller man kan pudse det blankt med fint ståluld og et metalpudsemiddel og derpå give det klar lak, så overfladen holder sig blank.

En nem måde til sort mattering af kobber- og messingblink er, at dyppe dem i en opløsning af lidt svovllever i varmt vand. Svovllever fås ganske billigt hos farvehandleren eller på apoteket, og der skal kun bruges et lille stykke hver gang. Det lugter ikke godt, og man skal passe på ikke at få pletter på tøjet.

Blanke striber eller mønstre i det sorte kan fås ved først at polere blinket og derefter klistre beskyttende papirstrimler på før svovlbadet. Cellotape kan ikke bruges, da væsken siver ind under. På større partier eller måske hele den ene side kan sortmatteringen fjernes igen med ståluld.

Til sidst monteres krog, svirvel og hvad man ellers vil have på. I fiskeudstyrs-

forretninger fås mange slags finner, duske osv.; men man kan nemt selv finde egnede materialer. For eksempel kan man omkring krogen sætte en halv plastic-murpløk, der findes i alle mulige farver. Er det pirke, man har brug for, benyttes en helt anden teknik. De skal være tunge og massive og må derfor støbes. Man fremstiller først en model i den ønskede facon, f. eks. af modellervoks eller udskåret i træ. Måske har man i forvejen en pirk, man gerne vil kopiere.

I en passende kartonæske, som man eventuelt selv kan klistre sammen, laves nu en støbeform af gips. Æsken fyldes halvt op, og mens gipsen endnu er blød, presser man forsigtigt modellen, som skal være indsmurt med et tyndt lag vaseline eller lignende fedtstof, så langt ned, at omkring halvdelen er under overfladen. Ved siden af trykkes et par små fordybninger, der kan virke som styrehuller, så formen kun kan samles rigtigt.

Når gipsen er stivnet, smøres overfladen med fedtstof - også lidt ned i styrehullerne, og med en ny portion gips fyldes æsken op.

Når denne gips er stiv, pilles kartonen af, og støbeformens to halvdele kan skilles ad. Vil de ikke slippe, kan man sætte en skruetrækker i samlingen og give den et let slag med en hammer. Modellen tages ud, og med en kniv skæres støbehul og nogle luftkanaler, som det ses af gips-formen på billedet.

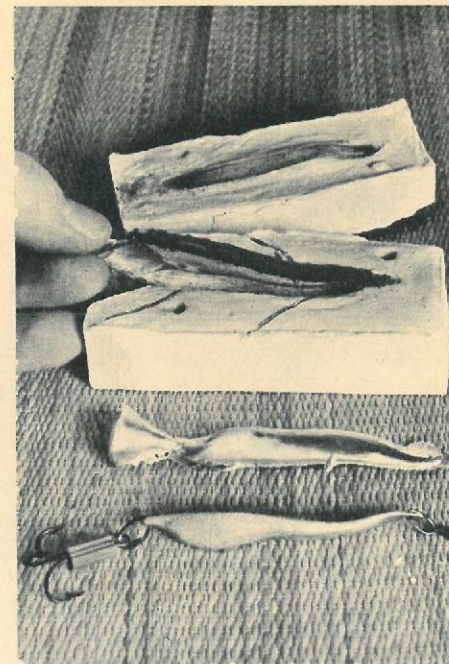
Formen samles igen og fastholdes med snor, kraftige gummibånd eller forsigtigt i en skruestik. Nu kan der støbes, og et passende metal smeltes i en gammel kasserolle eller lignende. Rent bly duer ikke som støbemetall, det skal være tilsat noget tin. Loddetin er en god legering. Et øjeblik efter, at metallet er hældt i formen, er det størknet, og det rå støbeemne kan tages ud, klippes til og files og slibes, hvis det skal være meget flot.

Der bores hul i begge ender, og pirken kan nu lakeres efter ønske eller eventuelt forkobres. Dette gøres ved at forbinde en stump ren kobberplade til den positive pol på et 1,5 volt element og pirken til den negative pol. Begge dele sænkes ned i et glas med en opløsning af 100 g kobbersulfat i en halv liter vand, tilsat en smule svovlsyre (pas på tøjet)! Efter et par timer er pirken overtrukket med et solidt lag kobber og kan pudses med ståluld og metalpudsemiddel.

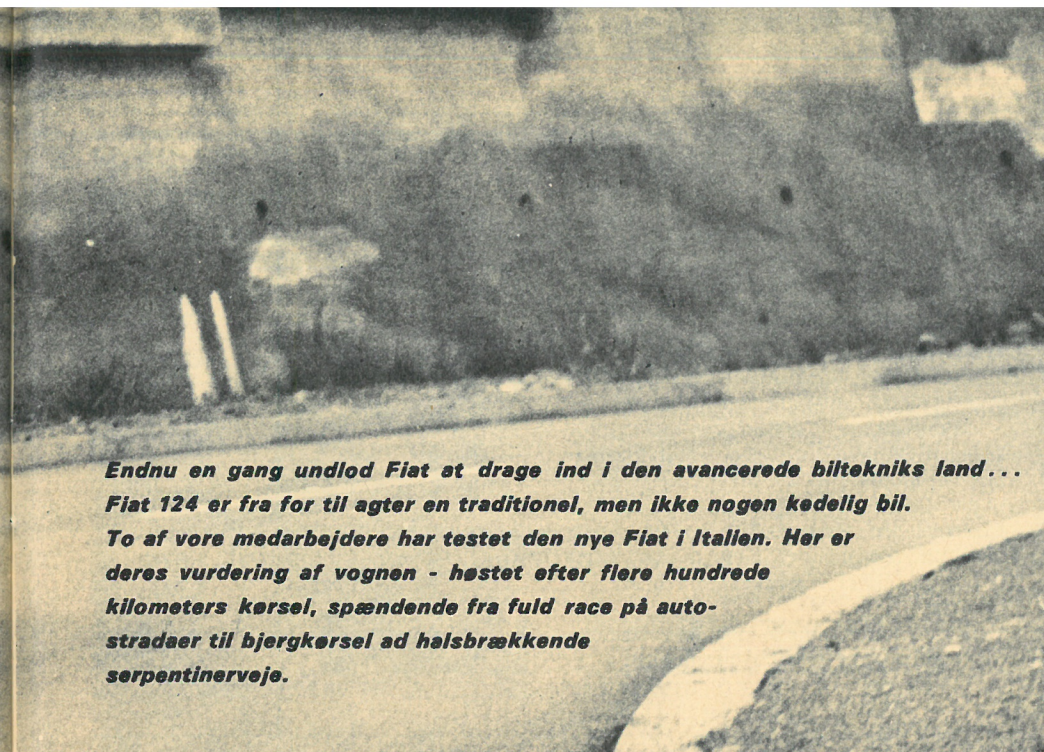
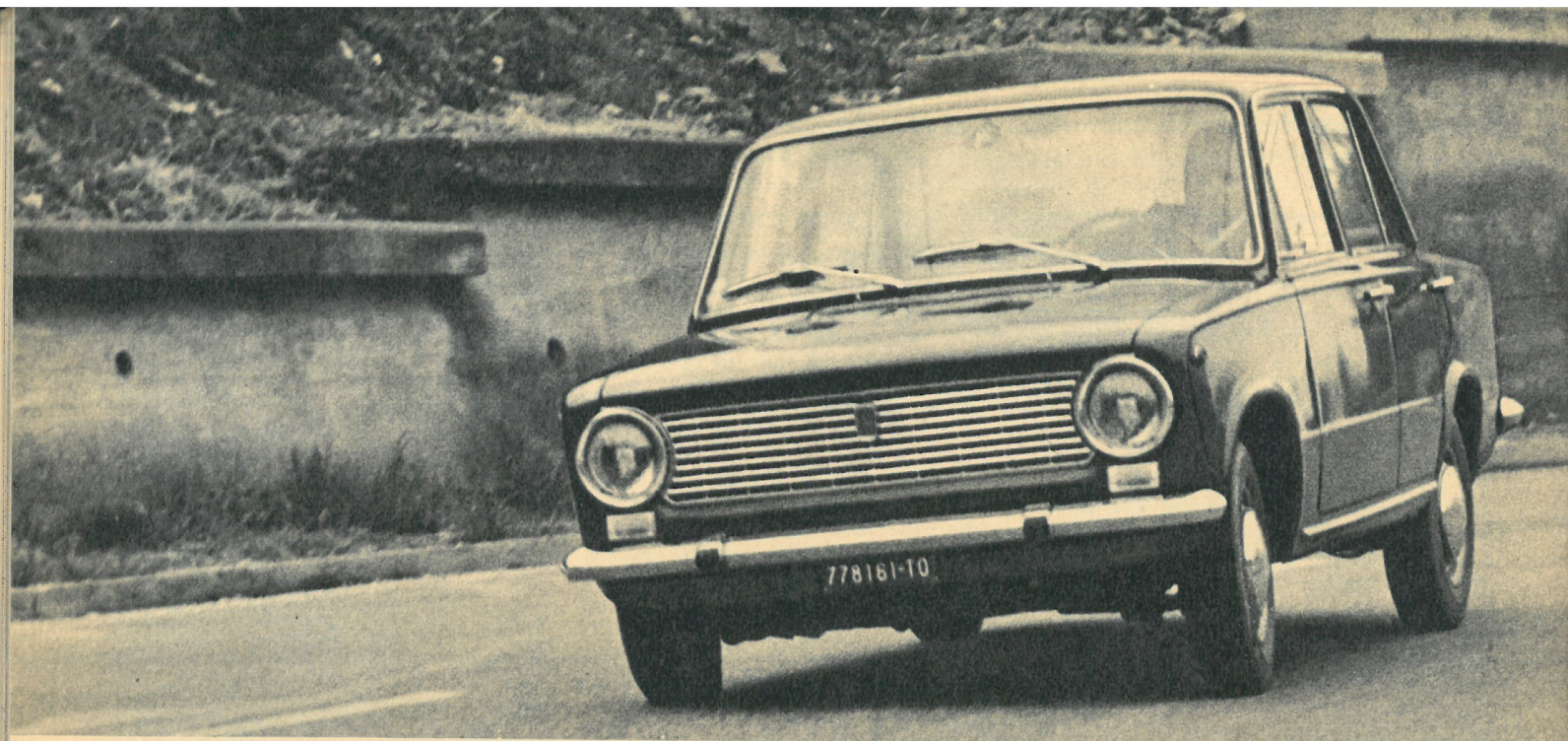
Endelig monteres krog og svirvel, hvorefter pirken er klar til brug.



Sådan giver tandlæge Vestermark blinket ske-form. Over en udhuling i en træklods bankes pladen ud med en rund genstand. Her slås med en lille hammer på filens runde træskaft. I forgrunden ses forskellige stadier i arbejdet, fra venstre en utilklippt pladestump med en papirskabelon påklistret. Derefter en faconskåret, blankpoleret plade med huller, og endelig et blankt og et stribet blink færdige til brug.



Her ses et støbeemne i den adskilte form, og ved siden af ligger endnu et rå støbeemne og en færdiggjort pirk. På formen ser man støbehullet foroven og de skrå luftkanaler.



Endnu en gang undlod Fiat at drage ind i den avancerede biltekniks land... Fiat 124 er fra for til agter en traditionel, men ikke nogen kedelig bil. To af vore medarbejdere har testet den nye Fiat i Italien. Her er deres vurdering af vognen - høstet efter flere hundrede kilometers kørsel, spændende fra fuld race på autostradaer til bjergkørsel ad halsbrækkende serpentinerveje.

VI PRØVER FIAT 124 I ITALIEN

Testrapport og
fotos: Rogers Søgaard

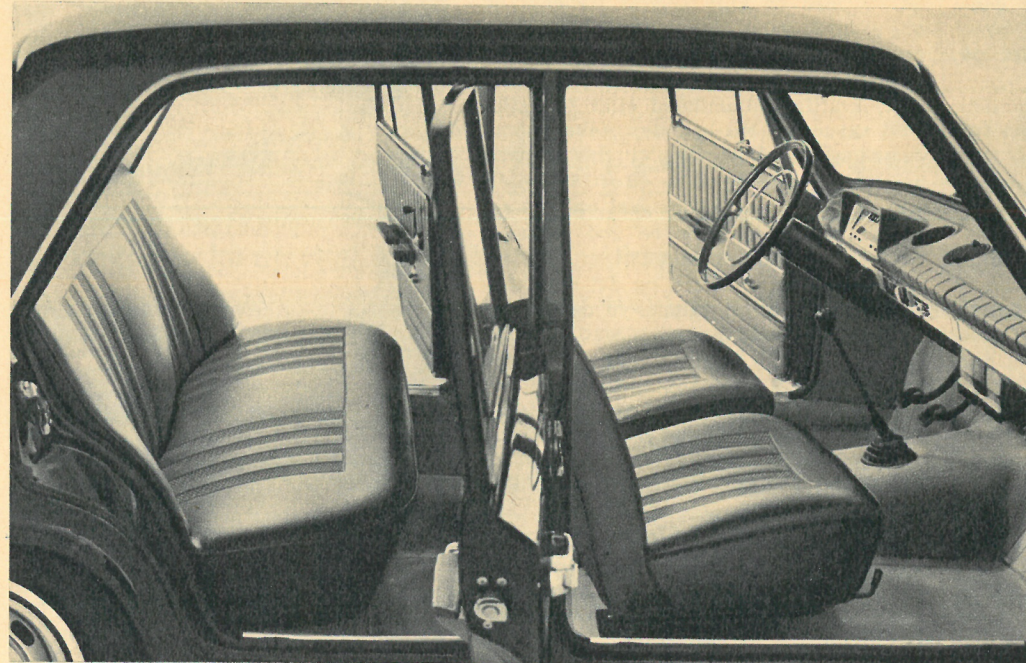
Gad vide, om admiralens vise fra »Den gode fregat Pinafore« blev sunget, da den nye Fiat 124 blev holdt over dåben i Torino. I alle tilfælde må man konstatere, at sammenlignet med de tekniske landvindinger, bilindustrien har gjort de sidste år, har Fiat med denne model nok en gang holdt sig »til stadighed og altid fra det dybe vand«. Hertil vil passionerede Fiat-kørere nok indvende, at 124'eren da byder på hele tre brud med den gængse Fiat-manér at gøre tingene på: der er både skivebremser og skruefjedre ved alle hjul, og sandelig om ikke også der er kommet synkronisering til 1. gear. Jo vist, men ærlig talt kære Fiat-venner, var det ikke noget på linje med BMC's Hydrolastic-affjedring, tværvendt motor,

forhjulstræk og sligt, som vi drømte om? Nå, men i alle tilfælde skal disse ønskes små tåredryp fældet ved præsentationen, vi overværede på et agtværdigt til formålet lejet slot uden for Torino, ikke tilhylde den kendsgerning, at den nye Fiat, der albuer sig ind mellem model 1100 R og 1500, er en virkelig dejlig bil. Efter sigende kommer den herhjemme til at koste 20-21.000 kroner, og holder det stik, skal den i salgsmæssig henseende nok få både kors og bånd og stjerner på. Under prøvekørselen i de norditalienske alper, lod vi ikke 124'eren æde mange hårnålesving, før det stod os klart, at dens fordøjelse i så henseende er perfekt. Sving for sving lod vi farten stige, og den kompakte vogn drønedes gennem hår-

nålene med højere og højere jamrende dæk, hvorimod krængningen forblev moderat. Først adskillige oktaver oppe på dækkenes hyleskala blev lyden afløst af en kontant, træg og uhyre let kontrollerbar firehjulsudskridning. Jo, sandelig er 124'eren en ægte Fiat med alt, hvad dette indebærer i henseende til positive kurveegenskaber. Styretøjet fungerer præcist og med en dejlig fornemmelse af vejkontakt; men sportive kørere vil sikkert ønske, at udvekslingen var mere beskedent. Vognens kørekarakteristik minder på mange måder om Fiat 1500's, men takket være det nye bagtøj med skruefjedre, stiv bagaksel samt såvel tvær- som langsgående stabilisatorer, er der ikke under

nogen forhold tendens til baghjulsefterstyring eller anden form for bagaksel-unoder, og fremfor alt er kørselskomforten forbedret ganske væsentligt. Populært sagt er 124'eren blødere og behageligere at køre i end 1500'eren, og den øgede komfort er ikke betalt med forringede køreegenskaber. I bremsesystemet er der indskudt en reduktionsventil til baghjulene. Herved sikres, at der ikke ved lav bagvognsbelastning opstår risiko for baghjulsblokering, og vi konstaterede netop under den hårde kurvekørsel, at systemet virkede perfekt efter hensigten. Bremseevnen er fin selv ved et moderat pedaltryk, og der var ikke trods flittig brug af bremserne under

(FORTSÆTTES NÆSTE SIDE)



Øverste billede: Vore medarbejdere sparede ikke den nye Fiat under prøvekørselen i de norditalienske alper. Her runder testvognen med stor fart et hårnålesving. Yderst til venstre: Dørene har store åbningsvinkler, der sikrer let indstigning til alle pladser. Vognen er forsynet med sikkerhedslåse, der skulle gardere mod dørøpspring ved kollision. Der er armlæn på alle døre og automatisk lystænding uanset hvilken dør, man åbner. Over alle passagerpladser er der holdegreb. Til venstre herfor: Fiat hævder, at benzintankens placering i »skærmsiden« skulle være en sikkerhedsmæssig fordel - under henvisning til, at tanken her ikke vil være så tilbøjelig til under en sammentrykning af karosseriet at komme i klemme. Vi betvivler dog i nogen grad denne teoris holdbarhed... ikke mindst når bagagerummet er pakket som her - for slet ikke at tale om den sammentrykningsmulighed der f. eks. kan opstå ved et harmonikasammenstød. Efter vor opfattelse er benzintanken bedst placeret på det »klassiske« sted over bagakselen.

TEKNISKE DATA

MOTOR

4-cylindret 4-takts med topventiler. Vandkøling.
Boring: 73 mm.
Slaglængde: 71,5 mm.
Slagvolumen: 1197 ccm.
Kompressionsforhold: 8,8:1
Max. effekt: 65 SAE (60 DIN).
Max. drejningsmoment: 9,6 kgm.
Litereffekt: 54,3 hk/l.
Karburator: Solex C 32 PHH/6.

TRANSMISSION

Baghjulstræk.
4-trins gearkasse, fuldt synkroniseret.
Udvekslingsforhold: 3,75 - 2,30 - 1,49 - 1 - bak 3,87.
Gulvgearstang.
Hydraulisk fodbremse.
Skivebremser.
Mekanisk håndbremse til baghjulene.

OPBYGNING

Selvbærende karosseri med 4 døre. Bagagerum bagtil. Forhjulsophængning: Triangelarme med skruefjedre.
Baghjulsophængning: Stiv bagaksel med skruefjedre.
Krængningsstabilisator. Teleskopstøddæmpere.
Snekke/rulle styring.
2 3/4 ratomdrejninger mellem fulde styreudslag.

MÅL OG VÆGT

Længde: 403 cm.
Bredde: 162 cm.
Højde: 136 cm.
Akselafstand: 242 cm.
Sporvidde: for/bag: 133/130 cm.
Vendediameter: 10,7 m.
Dæk: 155-15 S.
Tankindhold: 39 liter.
Kolerindhold: 6 liter.
Oliesump: 3,8 liter.
Elsystem: 12 volt.
Dynamo: 230 watt.
Batteri: 48 Ah.
Vægt: 850 kg.
Totalvægt: 1255 kg.
Vægt/effekt: 12,9 kg/hk.

PRIS:

Ca. 21.000 kr.

IMPORTØR:

Nordisk Fiat A/S,
Gl. Køge Landevej 78-80,
København, Valby.

bjergkørsel tendenser til bremsetræthed. Uanset hastigheden er den nykonstruerede 4-cylindrede, 65 hk's motor beskeden i sin lydudfoldelse. Kun omkring 110 km/t opstod der i prøvevognen en svag resonanslyd, som forplantede sig til det i øvrigt støjmæssigt veltæmmede karrosseri. For første gang har Fiat fremstillet en firecylindret motor med fem hovedlejer, og det er højst sandsynligt den væsentlige årsag til, at man vibrationsmæssigt har følelsen af en fin balance og harmoni i drivaggregatet. Trækraft savner man ikke i Fiat 124. Som alle Fiat-motorer føles også denne nye 1200'er smidig og omdrejningsvillig. Den kan køres langt ud i gearene, uden at ventilerne begiver sig til svømmehallen, lige så lidt som vi efter langvarig bjergkørsel med store omdrejninger kunne konstatere

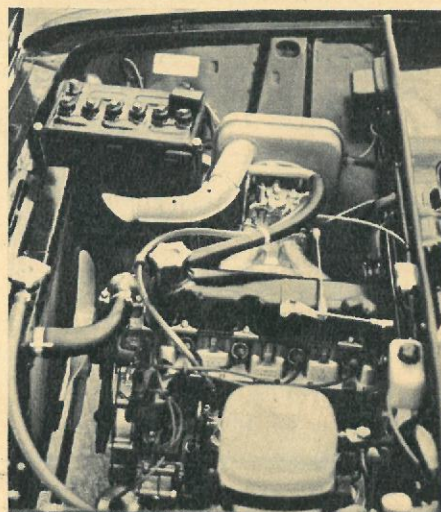
træthedsfornemmelser - motoren kunne straks efter et virkeligt hårdt race præstere en kultiveret, taktfast tomgang.

I 3. gearet kan man med fordel accelerere op til små 100 km/t, og som det fremgår af vore målinger vil Fiat 124 i sin pris-klassse indtage pladsen blandt de ypperste, både hvad accelerationsevne og top-hastighed angår. I højgearet føles vognen temmelig langbenet - der er ikke meget skud i den, hvis man i dette gear vil foretage en overhaling med udgangshastigheder under 50-60 km/t.

Ligesom den modificerede model 1100 R har 124'eren bundgear med ret korte skiftbevægelser. Synkroniseringen er glimrende.

I almindelighed anses det for hensigtsmæssigt at søge visdom hos myren. Dre-

(FORTSÆTTES SIDE 38)

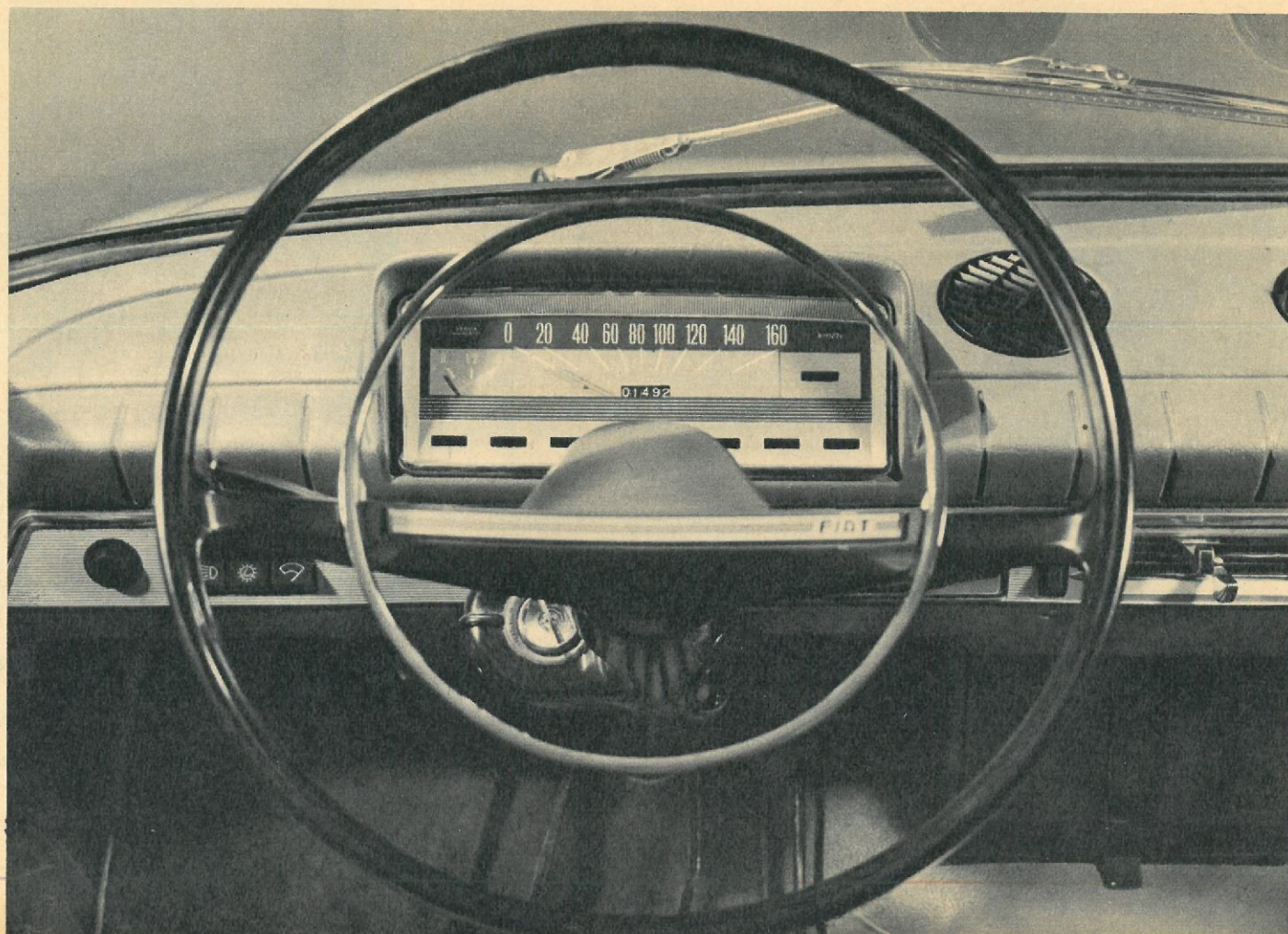


Billedet herunder: Instrumenteringen er for en 21.000 kroners vogn ret spartansk. Kun et speedometer med en ret forvirrende uensartet skala-inddeling, en kilometertæller uden 100 metertal endsige triptæller. Intet fjerntermometer eller ur. Derimod er der - som sædvanligt i en Fiat - godt med kontrollamper, deriblandt én, der viser, hvornår man går over på reservetank og én, der sladrer om den så ofte glemte choker. Yderst til venstre sidder trykgummibolden til vinduesvaske-ren, derefter følger tre tryktaster for lys, instrumentlys og vinduesvisker. I alle tilfælde burde man have holdt hovedlys-

afbryderen uden for denne gruppe, da en fejlbetjening, som let kan forekomme, kan resultere i, at man simpelt hen mørklægger hele fartøjet. Den egentlige lysregulering fra positions- til lavt og kørselslys sker som på alle Fiat-vogne via en kontakt til venstre på ratstammen. Over denne sidder en mindre arm, som dirigerer blinklyset. Alt i alt et fint system, der også omfatter overhalingsblinklys. Til venstre for ratstammen, ret ubekvemt, sidder den kombinerede tændingsstart-kontakt og ratlås. Til højre, helt tæt ind på ratstammen har vi askebægeret, og det er jo ikke nogen særlig galant placering

for den forreste passager. Derefter følger kontakten for blæsermotoren og endelig de traditionelle skydegreb for varme- og friskluft. Midt i panelet ses de to drejebare luftindtag, og helt til højre er der et stort handskerum.

Billedet herover: Der er god plads omkring motoren i Fiat 124... så god plads, at motoren sagtens kunne have stået på tværs. I forgrunden ses ekspansionsbeholderen til køleren. Luftfilteret er placeret lodret, og indsugningsmundstykket kan om vinteren drejes ned over udblæsningsmanifolden, så den kan indsuge varm luft.





I testvognen, som vore medarbejdere benyttede i Italien, var der, som det fremgår af vort billede, installeret et omfattende elektronisk udstyr. Under hele kørselen »sladrede« elektronikken til et magnetbånd om prøvens forløb. Dette magnetbånd blev senere »oversat« til en prøvekurve, der til mindste detalje gav oplysninger om, hvilke accelerationstider, tophastigheder, bremselængder og brændstofforbrug Fiat 124'eren havde gjort sig skyldig i.

0- 40 km/t: 2,5 sek.

0- 60 km/t: 5,2 sek.

0- 80 km/t: 9,1 sek.

0-100 km/t: 14,1 sek.

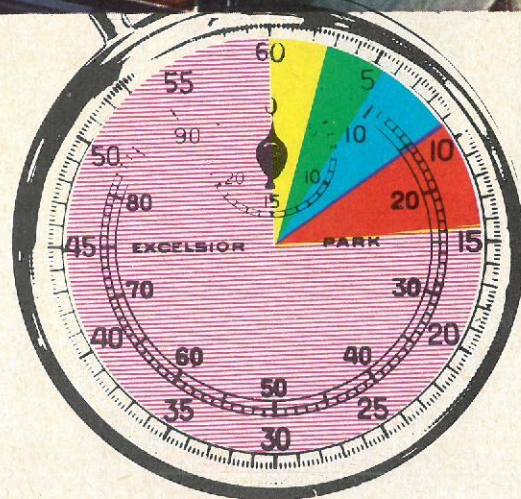
0-120 km/t: 24,6 sek.

Tophastighed: 145 km/t.

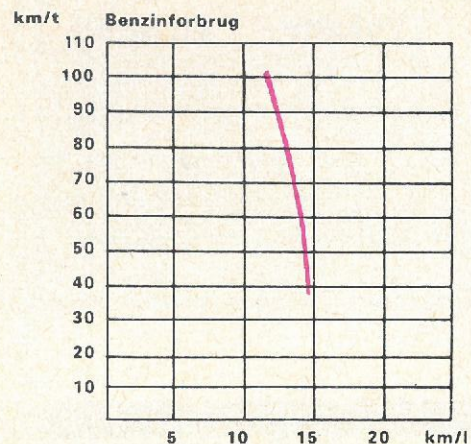
Benzinforbrug:

Normalt forbrug ved blandet kørsel: 10,5-13,5 km/l.

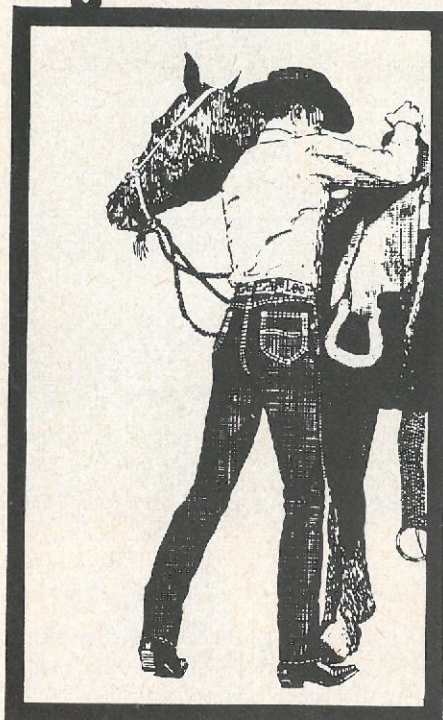
Landevejskørsel ved 80 km/t: 13,2 km/l.



	Acc. 0-80 km/t				Tophast km/t			
	14	12	10	8	130	140	150	160
FIAT 124								
FIAT 1300								
FORD CORTINA 1,2								
MORRIS MARINA								
NSU 110								



otte af ti
amerikanere
går med Lee



Lee
COWBOY BUKSER

Vejledende udsalgspris
Voksne ... kr. 49.50
Junior ... kr. 42.50

Prøv også de nye slanke
Lee Leens
de er smarte ... de er skønne!

GRINDEDRAB - VERDENS BLODIGSTE SKUESPIL

Tekst: WILLY BREINHOLST - Foto: ANDERS NYBORG

Med de to faste flyforbindelser til Færøerne, er disse ellers så fjerne atlantøer rykket det øvrige Norden betydeligt nærmere, og dermed er opstået et nyt turistland, der tilmed kan byde på det mest hårrejsende, mest bloddryppende skuespil i verden - grindedrab! MANDENS VERDEN har fulgt det sidste store grindedrab i Tórshavn på nærmeste hold...

Et grindedrab er ikke noget, den færøske turistforening kan ordne, ikke noget, der leveres på bestilling, et grindedrab er noget, turisten skal være endog særdeles heldig for at få lejlighed til at overvære; men er han så heldig, at der meldes grindedrab netop på det sted, hvor han opholder sig, og han får lejlighed til at følge hele dette gammelnordiske, blodige, lige så ejendommeligt som gruopvækkende drama fra først til sidst, ja, så vil han få en oplevelse, der vil få alt andet, som turisten kan opleve inden for Nordens grænser til at blegne. Grindedrab må i dag nærmest henføres under begrebet folkeforlystelse - eller skal vi sige sport. I tidligere tider stillede sagen sig betydeligt anderledes, da var grindedrab simpelt hen en nødvendighed for færingen, hvis han ville opretholde eksistensen. Men selvfølgelig bruges kødet og spækket stadig. Grindedrab har været en del af færingens liv, så langt tilbage, som der har eksisteret noget, der hed færing. Der findes optegnelser om hver eneste grindedfangst, der er gjort på Færøerne i de sidste 382 år! Grindedrab er ikke noget, man sådan uden videre kan fratage færingen retten til... selv om der rejser sig flere og flere røster om det inhumane i denne fangstform, også blandt færingerne selv.

Det største antal hvaler, der nogen sinde er dræbt i én grind, er 1200. Drabet fandt sted i Klakksvik i 1947, og blodbadet skal have været så voldsomt, at selv færingerne fik lede ved hele foretagendet, endnu før man var halvt igennem det. Blodbadet i Klakksvik er noget, man helst ikke vil tale om.

Til de mindst egnede grindedrab-pladser på Færøerne i dag regnes Tórshavn. Dels er det vanskeligt at få hvalerne hevet på land, når de er dræbte og dels deltager der lidt for mange og lidt for ivrige unge mennesker, der ikke helt mestrer kunsten, men tilføjer hvalerne alt for mange stik, før de får dem dræbt.

Men nu har det danske inspektionsskib *Skarven* meldt grind i farvandet mellem den lille ø Hestur og Streymoy-bygden Valbastadur og grinden er på vej mod Tórshavn. De både, der ligger bagest, smider ustandselig store sten i havet for at skræmme hvalerne og drive dem frem, stenene er fastgjort til et langt tov, så de kan bruges igen og igen. Man råber og skriger og hamrer årer og hvalkroge mod bådsiderne - skuet er helt fantastisk, forrest de mange hvaler, endnu elegant, graciøst skyder de frem gennem vandet, så kommer de mange forfølgende både, formandsbåden med det hvide færøflag med det rød-blå kors blafrende fra den høje bådstav - det er, som kommer man støvende os i møde fra en længst svunden tid, lige ud af vikingetiden, man nægter at tro, at et sådant syn kan være rigtigt i vor tid.

Nu står grinden i rasende fart ind gennem havneindløbet, piskende vandet til skum under farten, og fra den tusindtalige tilskuerskare modtages den af et begejstringsbrøl, der formeligt flænses luften, synet af de mange glinsende, glatte hvalkroppe, skydende gennem vandet som kæmpemæssige torpedoer, indefter, direkte mod en nådeløs, brutal og grusom død, virker vildt og ophidsende på alle. Der er ingen vej tilbage nu, hverken for hvalerne, tilskuerne eller de mange i bådene, mændene, der skal gennemføre myrderiet med deres mordsvåben, det lange, bredbladede hvalspyd, den blanke, skarpe grindekniv og den store, tunge, tykke jernkrog, der skal hugges dybt ind i den sårede hval for at den ikke skal synke, før man får den i land. Man når lige akkurat at notere sig, at ens hjerte hamrer vildt og ukontrollabelt, så går det løs - under ekstase-agtige råb fra tilskuerflokkens begynder man at hugge ud efter hvalerne, sekunder senere står blodet i kaskader ud af kroppen på de fortvivlet kæmpende, nu dødsskræmte dyr. Gang efter gang hugges spyddene i kroppen på dem. De





Når først dyrene er kommet ind i havnen, har de ingen mulighed for flugt. På mindre end en time udryddes en flok på over 100 grindehvaler

pisker vandet til en tyk, rød vælling af deres eget blod med vældige slag af de kraftige haler. De kaster sig mod bådene. Der hugges, stikkes, råbes og skrives. Både tippes rundt, og mænd kastes ud i det blodige søle. Jubelen stiger til et larmende begejstringsbrøl, da en hval med et enkelt velrettet slag af halen knuser en båd, som var det en æggeskal, og den slår over i ren Harold Lloyd-farcelatter, da båden et sekund senere går ned og mandskabet søger at redde sig i land uden at blive ramt af stikkende spyd eller desperat kæmpende hvaler. Nogle af de ivrigste blandt bådenes besætninger kaster sig nu i vandet for i deres dræberus ligefrem at tage livtag med hvalerne samtidig med, at de søger at få dødsstødet ind med den store grindekniv.

Sådan fortsættes en halv eller hel time, mere tager det hele ikke, pludselig er det forbi, der bliver sært stille blandt tilskuerne, man begynder at trække vejret ligesom lidt mere regelmæssigt, ånder dybt ind og langsomt ud, prøver at blive sig selv igen. Nogle går hjem, afslappede, lettede, men de fleste bliver for at følge anden fase af det forunderlige spil - parteringen.

Så snart selve drabet er forbi, begynder man at bakse de store hvaler på land. For at kødet ikke skal fordærves, gælder det om så hurtigt som overhovedet muligt at få hvalerne parteret. Man lægger først et par snit hen over hvalens bug, hjertet og andre af hvalens ædle dele, regnes for særligt kræse, også tungen er særdeles eftertragtet. Selve parteringen kan dog ikke finde sted, før fangsten er optalt, målt og mærket og antallet af *skinn*, det vil sige vægten, er bestemt. Et *skinn* rummer 5 kg kød plus 25 kg spæk. 107 hvaler er, hvad det samlede resultat viser. De fleste ligger på 500-600 kg, enkelte når op på 1 ton, længden varierer fra omkring 3 meter op til 7-8. Der er også en lille fyr på ca. en meter. Den kom ud af sin mor, da man skar hende op.

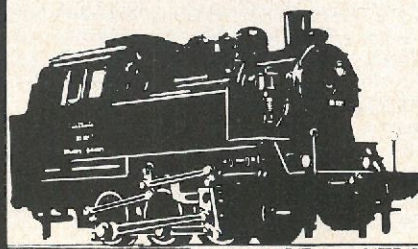
Tidligere fordeltes kødet og spækket på samtlige Tórshavns beboere, men efterhånden er byen vokset så stærkt, at denne fordelingsmåde ikke mere kan praktiseres. I stedet holder man en slags auktion under opsyn af borgmesteren, dog ikke sådan, at hvalerne går til den højstbydende, da prisen ligger fast, 15 kroner pr. *skinn*, en pris, der blev fastsat under krigen, og som man har holdt fast ved lige siden. Vi kan ikke detaljere redegøre for auktionssystemet, men så vidt vi kunne finde ud af, da vi overværede denne gripende del af festen på pladsen foran kommunekontoret, så går de største hvaler til de af de tilstedeværende grindedræbere, der kan råbe højest og true med at lave ballade, hvis der ikke snart kommer mere gang i det hele!

Adskillige har måttet styrke sig med lidt ildvand og andre stærke læskedrikke efter de voldsomme begivenheder, og auktionen er bestemt ikke den kedeligste del af et grindedrab! Men nogen øretæver så vi ikke noget til, selv om man et par gange strejfede tanken, når en eller anden følte sig mindre retfærdigt behandlet. Der var dog for megen latter, for megen opstemthed og for megen glæde over den heldigt gennemførte aktion til, at man for alvor kunne koncentrere sig om uddelingen af de til forskellig side udlovede tærsk - og desuden var der også det, at hvalerne dernede i havnen lå og ventede.

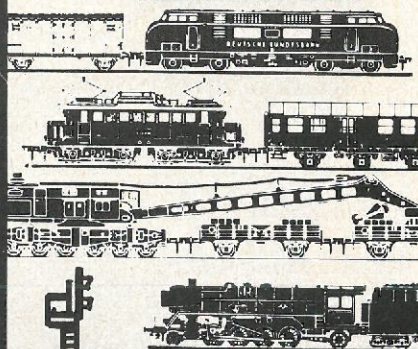
Alt kan bruges på en grindehval, kun selve skelettet, hovedet og lufferne bliver kørt væk. Resten går hjem for at indgå som led i den daglige ernæring.

Når den sidste hval er parteret, tager den store glædesfest sin begyndelse, vel nok den mest ægte og uforfalskede form for fest, man kan opleve i Norden i dag. Hele natten danses kædedans i Sjønleikarhúsid, der er ingen ledsagende musik, ingen servering, man danser bare, syngende den gamle grindevise med de mere end hundrede vers: Raske drenge, grind at dræbe - det er vor lyst.

GIV
DERES
SØN
OG
DEM SELV
EN



Fleischmann
HO
INTERNATIONAL



Fleischmann
HO

DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR

jer det sig imidlertid om at lære lidt om, hvordan man kreerer et nobelt bilinteriør, kan vi foreslå adskillige bilproducenter, at de gækker til Fiat! Model 124 er et skoleeksempel på, hvor nydeligt det kan gøres. Indtrækket er i smukke, diskrete farver, afstemt til de gedigent udseende sæder. Instrumentpanelet tager sig også godt ud, om end det har adskillige minuspunkter, som vi senere vender tilbage til. Bagagerummet er i størrelse ikke det mest imponerende, man i forhold til prisklassen kan træffe på. Til gengæld er der mulighed for at udnytte pladsen godt. Rummet er dybt bagtil, fordi benzintanken ikke ligger i rummets bund, men er placeret lodretstående i højre »skærm-side«. I modsatte side står reservehjulet, der ligesom donkraft og værktøj er pænt opspændt med remme. Den slags har Fiat vældig sans for.

Foran er der enkeltstående og således kun plads til to, mens man bagi kan være tre af letvægtsstørrelse. Selv når forsæderne er skudt helt tilbage, er der god benplads for en langbenet bagsædepassager. Vort »medbragte« prøvehold bestod således af to stk. 180 centimetre ... og på alle pladser havde vi rigelig plads - også opefter - selv med hat på! Også udsynet er fra alle pladser tilfredsstillende.

Selve sæderne ligger derimod ikke over den bløde middelvare, hvad komfort angår. Stopningen er fast og giver en glimrende dæmpning mod de stød, som affjedringen ved en sjælden lejlighed lader

smutte igennem, hvorimod det er småt bevendt med lændestøtten, ligesom sæde- dybden er for ringe til at give den skandinaviske overstørrelse tilstrækkelig lårstøtte. Betydende nok er ryglænene ikke indstillelige. Ratstillingen er derimod helt Fiat-Fiat: høj, lodret og grebsrigtig. Speederens placering er den samme som i Fiat 1100, alt for høj og ubekvem for folk af blot dansk middelbenlængde. Selv med sædet skudt helt tilbage skal højre fod brækkes unaturligt bagover, og det trætter naturligvis hurtigt. Men, som en Fiat-mand betroede os: »Det har ingen praktisk betydning, for i denne vogn vil folk føle så megen køreglæde, at de simpelt hen altid vil køre med speederen i bund på de lange stræk ... og så skal anklen jo ikke bøjes så meget!«.

Fiat 124, båret og født i 1965/66 ... og trods det et så underudviklet varme- og friskluftssystem! Her er så at sige på rad og række alle de klassiske kuldegysninger. Man har forsynet vognen med drejbare friskluftventiler midt i frontpanelet. Herigennem kan man »dreje sig« til friskluftindpustning i ansigt eller på hænder; men ligesom i Fiat 850, hvor præcis samme system er anvendt, vil vindstrømmen fra den venstre drejeventil ramme instrumenthuset og dermed ikke kunne reguleres ordentligt til føreren, der netop har størst behov for regulerbar friskluft. Og hvad endnu værre er: systemet arbejder ikke uafhængigt af varmeanlægget, hvilket betyder, at man f. eks.

ikke kan køre med lidt lunelse til ben-tøjet, alt mens man svaler en køretræt hjerne med friskluft fra ventilerne. Dertil kommer, at selve varmeapparats kapacitet er ret beskeden, og udstrålingen sker til dels ned over de foransiddendes fødder, mens passagererne bagi som sædvanlig må regne med en langsommelig fodopvarmning. Endelig har vognen ikke friskluftsudtag ved bagruden, men i stedet de alt andet end trækfrie vippevinduer i fordørene. Igen Fiat!

Helhedsindtrykket af vognen: Bundtraditionel. Men den er det spillemet med manér og i en dejlig velafbalanceret form, selv om visse detaljer nok kunne have tålt en mere tilbundsående ajourføring. Fiat 124 er en vaskeægte Fiat, den er lebendig, pænt forarbejdet (og forhåbentlig godt rustbeskyttet). Den står solidt på sine »fødder« og giver megen køreglæde. Endelig har Fiat takket være den nye bagaffjedring kunnet servere en væsentlig bedre kørselskomfort, end den man finder i modellerne med langsgående bladfjedre.



Fornemme køreegenskaber. Fine retningsstabile bremses. Gode pladsforhold. Kraftig, lydsvag og vibrationsfri motor. Komfortabel affjedring.



For ringe sædekomfort. Underudviklet varme- og friskluftssystem. Trættende speederplacering. Ingen ryglænsindstilling foran. »Tynd« instrumentering.

De kan
ikke
undvære

Black & Decker 2 hastigheder

205.-

- mere behøver De ikke at give for en kraftig kvalitetsboremaskine med to hastigheder ■ Black & Decker er robust el-værktøj med stort udvalg i praktisk tilbehør, så De kan bore, save, slibe, klippe hæk og meget, meget mere ■ Maskinerne fås med en eller to hastigheder fra kr. 148.- til kr. 320.- (ill. model 820) ■ Der er ingen tvivl: I hjemmet, i huset, i haven, til bilen og båden - De kan ikke undvære ...

Black & Decker - verdens største fabrik for el-værktøj

løsningsevne er da også imponerende til trods for, at kameraet ikke har blænderindstilling, men altid fuld åbning (bl. 3,5). Negativformatet er det mindste eksisterende 8x11 mm, så der skal anvendes finkornede og dermed mindre følsomme film. Med special-fremkaldelse og omhyggelig kopiering kan man til gengæld lave gode forstørrelser på 18x24 cm og endda mere. Filmene købes i æsker med to små dobbeltkassetter (ingen tilbagespoling) med film til i alt 100 optagelser til ca. 13,50 kr. for sort/hvid film. Indlægningen af kassetten og indstilling af apparatet i det hele taget er ret besværlig og tager sin tid. Filmen køres frem, når søgeren trækkes ud - uanset om det forrige billede er taget, så man spilder et negativ, hver gang man fortryder en optagelse.

Yashica Atoron er konstrueret til Minox-film og -kassetter. Optrækket foregår her med en udtrækspal i den ene ende. Tællerværket er ikke automatisk, og der er ingen afstandsindstilling. Den indbyggede lysmåler har efterfølgingsviser, der er koblet til tid/blænder-kombinationer. Kameraet leveres i en flot æske og med læderetui, blitzaggregat, to filtre og en kæde.

Minolta 16 PS. De tre sidste kameraer er alle fra Minolta, og der benyttes samme type dobbelt-kassette, som kan lades med almindelig 16 mm film til 20 optagelser. Model 16 PS er det billigste kamera, men giver alligevel acceptable billeder under passende lysforhold og arbejder lydløst

og tilforladeligt. Det har ingen afstandsindstilling, fast tid på 1/100 sek. (dog 1/30 sek. ved indstilling til blitz) og kun indstilling efter fire vejr-symboler, der alt efter filmens følsomhed giver blænder-værdierne 3,5-16.

Minolta 16 II har fine data med tiderne 1/30-1/500 sek. og blænder 2,8-16, men udførelsen og forarbejdningen er ringe. Op-træk sker ved udtrækning af søgeren.

Minolta 16 EE II er automatisk med indbygget CdS-lysmåler. Tiden skal man dog vælge ved at indstille på H (high) eller L (low) efter lysforholdene, hvilket giver henholdsvis 1/200 og 1/50 sek. Desuden er der en flash-indstilling F svarende til 1/30 sek. bl. 11. I søgeren findes et gult klar-signal, når lyset er tilstrækkeligt. Der er to afstandsindstillinger med symboler, 1-3 meter og 3 m - uendeligt.

Disse seks kameraer er som nævnt alle anvendelige, men skal man anbefale, må det blive de to dyreste Rollei 16 eller Minox for dem, der virkelig skal bruge billederne til mere krævende formål, og det ret billige Minolta 16 PS for dem, der nærmest skal have et stykke fotografisk legetøj og nemt snap-shot-kamera uden at stille for store krav til billederne. Filmene til Rollei og Minolta kan man passende og med fordel selv oplade, fremkalde og kopiere, hvorved denne form for fotografering kan gøres meget billig, mens Minox-fotografer bør benytte de konfektionerede film og helst også de specielle Minox-fotolaboratorier. ■

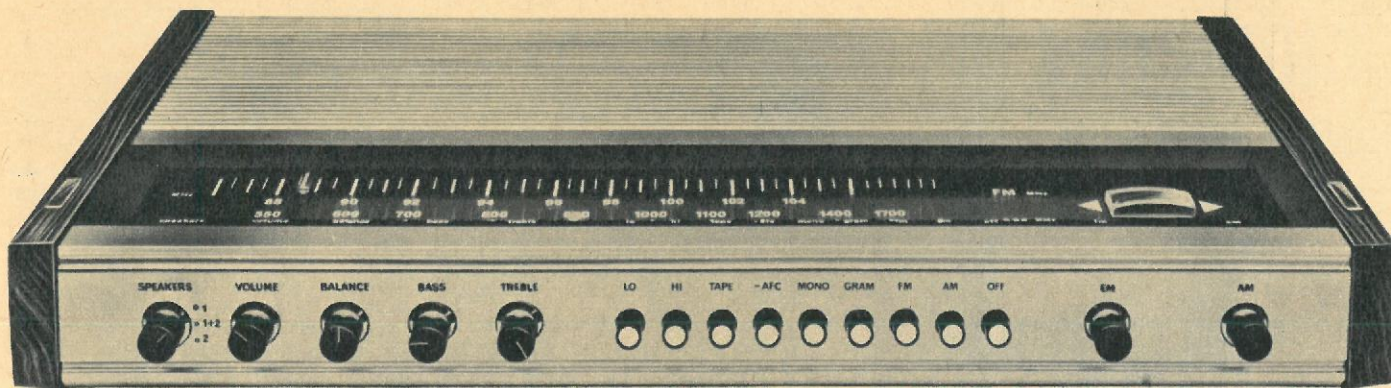
Hvis vulkanudbruddet havde fundet sted dér, hvor Århus ligger, var virkningerne blevet endnu frygteligere end efter en brintbombeeksplosion. Ild- og røgsøjlen ville kunne ses fra Kristianssand og Lübeck, eksplosionsbragene høres tydeligt på Færøerne og i Milano 1200 kilometer borte. Dampskyen ville have bredt sig over hele Europa - så langt væk som i Cairo blev blankt messing anløbet; tøj hængt til tørre sædes af svovlsyren og gik itu under strygningen. I Oslo og Berlin gav den syreholdige regn smertefulde brandsår på ansigt og hænder, på Falster lå asken 20 centimeter tykt, og der rådede i Nykøbing 60 timers absolut mørke - man kunne ikke se et gadelys i armslængdes afstand.

I en radius 30-50 kilometer fra Århus var der næppe nogen overlevende. Hvor byen havde ligget sås nu et hul fem kilometer bredt og mere end en kilometer dybt med en sø af smeltet, kogende sand og grus i midten. Alt ville være et kaos af glødende lavastrømme, der pludselig brød frem i nye spalter, af røg og aske, kogende vand og uhyre dampmasser. Der gik mange måneder, før man kunne komme udbrudsstedet nærmere end Randers, Silkeborg og Horsens.

Katastrofens følger trodser vor fatteevne, men er ikke fri fantasi. De var netop sådan i de nævnte afstande fra vulkanen - blot hed byerne ikke Milano, men Dawson, ikke Nykøbing Falster, men

(FORTSÆTTES SIDE 40)

Alle tiders radionyhed...

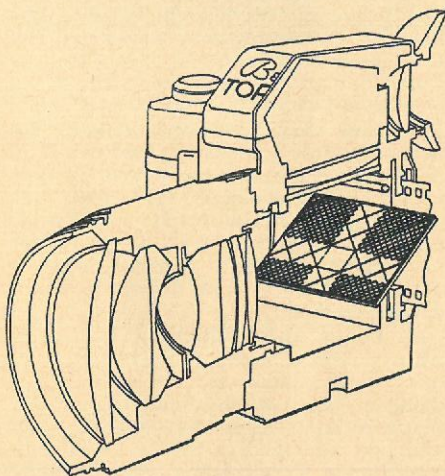


XPL 15 - fremtidens radio - har en udgangseffekt på 34 W mono eller 2x17 W stereo samt en absolut forvrængningsfri gengivelse. Uovertruffen som gramofonforstærker eller i forbindelse med båndoptager - mono såvel som stereo. XPL 15 har det hele - også mellembølger - og den er forberedt for FM-stereo. 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

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.-

CHURCHILL
- der er mere cigar i



CHURCHILL CERUT 71 1/4 ØRE

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
E. NOBEL
CIGAR- & TOBAKSFABRIKKER



En skorsten i havet (FRA SIDE 39)

Kaidak, ikke Cairo, men San Francisco... Hvad er egentlig årsagen til, at jordklo-den »punkterer«? Hvorfor sker det netop dér? Kan vi risikere, at en vulkanø pludselig dukker frem for eksempel i Kattegat eller Øresund?

Den sidstnævnte mulighed kan ikke helt afvises, men er dog højst usandsynlig. Nordeuropas sidste store vulkan slukkede allerede for 9000 år siden, og selv om ingen véd, hvor og når den næste vulkanø dukker frem, vil det temmelig sikkert ske, hvor der i forvejen findes virksomme vulkaner. Af sådanne kendes nu cirka 250, og langt de fleste ligger i zoner med hyppige og kraftige jordskælv.

En række af Jordens »bløde punkter« går nord-syd gennem Atlanterhavet, en anden langs Stillehavets kyster og en tredje krydser de første øst-vest gennem Middelhavet, det mellemste østen og Indien til Kina, Mongoliet og den malajiske ø-verden. I disse bæltter eller »sømme« foregår til stadighed forskydninger og bevægelser, og ind imellem baner glødende stenmasser - magma - sig frem til overfladen gennem de skakter, der kaldes vulkaner.

At der også indtræffer vulkanudbrud på havbunden er for så vidt ikke mærkeligt... dér er jordskorpen jo tyndest, afstanden til klodens »centralvarme« mindre. Mod oceanernes gennemsnitsdybde 4420 meter står kun 480 meter gennemsnitlig højde på landjorden.

Et udbrud efterlader et helt bjerg, flere hundrede millioner kubikmeter stenmasser, der i havet bliver liggende som en ø - indtil en ny forskydning måske får den til at forsvinde igen. Azorerne er det øverste af for længst udslukte under-søiske vulkaner, også Færøerne blev til af lavastrømme, de islandske vulkaner lå engang på et meget større område.

Desværre véd vi stadig mindre om jorden under vore fødder end om Månens overflade. Og så længe det er sådan, kan vi ikke stort andet end kortlægge Moder Jords »bylder« - jordskælv og vulkanudbrud kommer altid helt bag på de omkringboende. Men engang bliver det måske muligt at forudsige dem ligesom regn og storm. Tusinder af menneskeliv og vældige materielle ødelæggelser vil da kunne spares.

Det dybeste borehul (i Texas) går cirka 7,5 kilometer ned. Det lyder imponerende, men svarer så nogenlunde til, at vi med en nål prikker gennem papiret om en globus. Vulkanernes og jordskælvenes hemmelighed ligger meget længere nede i globussens pap, for at blive i billedet.

Temperatur og tryk stiger med dybden - det bliver gennemsnitlig en grad celsius varmere for hver 100 meter lodret skakt. I for eksempel 40 kilometers dybde skulle der altså være 400°, 100 kilometer nede 1000° og et tryk svarende til 30.000 atmosfærer - osv.

Men regnestykket må give et galt facit. Fortsætter vi på den måde, kommer vi ved centrum til over 600.000 graders varme og et så uhyre tryk, at hele planeten for længst var sprængt i stumper og stykker. Vulkanernes lava er da heller aldrig varmere end cirka 1500 grader.

Målinger i det geofysiske år 1957/58 viste, at den faste jordskorpes tykkelse svinger mellem 16 kilometer under oceanerne og

(FORTSÆTTES SIDE 42)

Hvor
skarpsindig
er
De
?

Kan De finde løsningen på månedens kriminalgåde:

Var det en ulykke?

Jackson vaklede hen ad havegangen frem mod den oplyste villa. Han ringede på og bad om, at man straks ringede efter en læge og politiet. Nervøst og usammenhængende fortalte han derefter, at han havde været ude for et alvorligt biluheld.

Pludselig havde han mistet herredømmet over rattet. Bilen var kørt ud over en skrænt. Det var lykkedes ham selv at slippe ud; men hans kompagnon havde ikke haft heldet med sig.

Jackson sank sammen på en stol. Han var tydeligt nok stærkt chokeret. Hans tøj var tilsmudset, og i ansigtet havde han en del læsioner.

Politiet kom lidt efter, og Jackson mente nu, at han var i stand til at følge med til ulykkesstedet. Han udpegede, hvor uheldet var sket og 6-7 meter nedenfor sås bilen. Den var havnet på taget med hjulene lige i vejret. Et par politibetjente kravlede ned ad skrænten sammen med en læge. Inde i bilen fandt man Jacksons kompagnon. Ruderne var knust, og karrosseriet var stærkt beskadiget. Manden lå med hovedet nedad mod biltaget.

Lægen konstaterede hurtigt, at han var død. Det lykkedes at få ham ud. Kort efter kom der hjælp, så man kunne få bilen på ret køl. En af politifolkene begyndte straks en nærmere undersøgelse. Bildøren ved førersædet var stærkt beskadiget på indersiden, hvilket tydede på, at den havde været åben, da bilen styrtede ned ad skrænten. Man fandt blod fra den døde mand på gulvet og på bilens sæde. Medens bilen blev undersøgt, bad en overbetjent Jackson om en nærmere redegørelse for ulykken.

- Min kompagnon Sanderson og jeg var på vej mod Liverpool. Vi sad begge foran i vognen, som jeg kørte. Vejen var fedtet efter en byge. Desuden generede det mig en del, at jeg havde aftensolen lige i ansigtet. Vi sad og talte sammen om det forretnings-

møde, vi var på vej til; men det er muligt, at min opmærksomhed har været bortledt i et øjeblik, for pludselig hørte jeg, at Sanderson råbte op. Jeg nåede lige at se en lastbil, der holdt parkeret nogle meter foran os. Jeg slog bremserne i og drejede rattet skarpt til højre. På det tidspunkt var det umuligt at få rettet bilen op igen. Den rutschede tværs over vejen og derefter ned ad skrænten. Jackson gjorde et ophold for at få ild på en cigaret.

- Jeg véd ikke, hvordan det gik til; men døren ved siden af mig må være sprunget op, eller også fik jeg den åbnet instinktivt. Det lykkedes mig i hvert fald at komme ud, lige før bilen gled ned ad skrænten.

Overbetjenten noterede sig, hvad der blev forklaret og tog derefter del i undersøgelserne. Det konstateredes, at der ganske rigtigt var bremsset kraftigt op, og på det sted, hvor Jackson udpegede, at han var kommet ud af bilen, fandtes også en del spor, som underbyggede hans forklaring. Det ler, der havde tilsmudset hans tøj, var af samme slags som det i vejrabatten. Jackson, som stadigvæk virkede stærkt chokeret, sad i en politibil og røg den ene cigaret efter den anden. Efter nogen tid kom overbetjenten hen til ham. - Hr. Jackson, spurgte han alvorligt. - Er det rigtigt, at det hele er foregået, som De lige har forklaret?

- Absolut, svarede han. - Det gik til præcis, som jeg har forklaret.

- Jeg kan nu vanskeligt tro det, selv om Deres forklaring lyder nok så troværdig. Men jeg har nu min egen teori om, hvordan det hele er gået til. Jeg tror nemlig, at De myrdede Deres kompagnon, inden De arrangerede hele ulykken. Men De glemte en vigtig lille detalje, og derfor bliver jeg nødt til at anholde Dem.

Hvad var det, der vakte overbetjentens mistanke?

Svaret finder De på side 46.

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

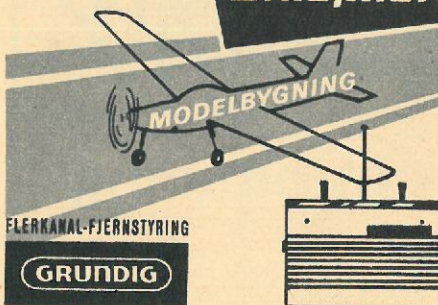
**BREINING
FOUGÈRE**
er hovedsagen!



FRA KR. 4,85

VÆLG KVALITET. VÆLG

Graupner



FLERKANAL-FJERNSTYRING

MED MODERNE UDBYGNINGSSYSTEM

Fjernstyring: 2-kanal lommesejder; 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. Nyt 1966-luksuskatalog m. illustrationer i mange farver og komplet prislister mod kr. 7,00 incl. porto«.

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN, AALESTRUP



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

MOLYKOTE

- effektiv beskyttelse af motorens belastede glidflader både før, under og efter start. MOKOTE danner en ubrydelig og korrosionsbeskyttende smørefilm, som er fuldt virksom under alle driftsforhold. Godkendt af KDAKs og FDMs tekn. afdl.

Forlang utrykkeligt »MOLYKOTE«!

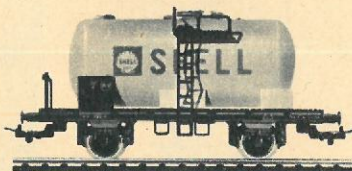
Information og Service:

ERIK JUNGFAK A/S

Kronprinsensvej 9 - København F - tlf. FA 5050

Lima

- * kvalitet
- * detailler
- * præcision
- * sensationspriser



1 stk. Shell + 1 Esso tankvogn i rudeæske (2 stk.)..... kr. 10,85.

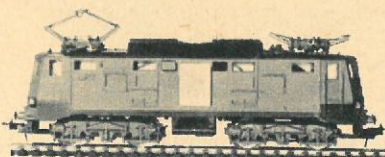
Massive modelskinner kr. 1,00 - Stopbom kr. 1,65 - Håndskiftespor kr. 7,75 - El. skiftespor kr. 13,50 - Krydsspor kr. 6,85 - Komplette sæt kr. 66,00.

Nyeste prislister og 36 sider farvekatalog hos forhandlerne eller mod henholdsvis frankokuvret eller kr. 1,25 i frimærker til

H. WITTROCK - SYDVESTVEJ 125 - GLOSTRUP

N skala (9 mm)

Micromodelbanen, der har vakt opsigt i modelbanekredse verden over.



Italiensk FF.SS. loko E 424 kr. 48,00.



Italiensk Dieselloko D 341 kr. 43,00
Passagerwagon U.I.C. AZ Serie kr. 10,85 - Nyeste wagon lits vogne kr. 10,85. **Koblinger efter ønske.**

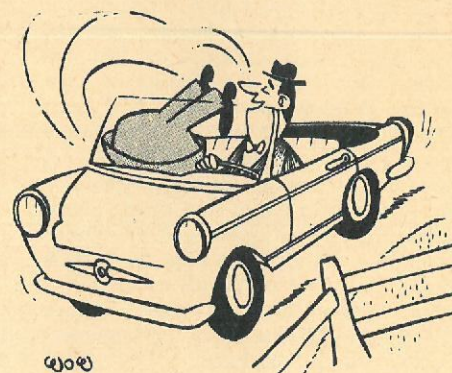
En skorsten i havet (FRA SIDE 40)

56 kilometer på landjorden. Men går vulkanernes »rødder« virkelig næsten 60 kilometer ned til klodens hvidglødende indre? De fleste geologer mener, at arnestederne er lokale »ovne« i jordskorpens yngste lag, men kan ikke give nogen tilfredsstillende forklaring på, hvorfor afkølingen siden klodens urtid ikke er afsluttet netop disse steder.

Alt, hvad vi véd - eller mener at vide - om Jordens indre struktur skyldes målinger af de jordskælv, naturlige eller menneskeskabte, som iler gennem den. Da en atombombe eksploderede 250 meter inde i et bjerg i Nevadaørkenen, blev det registreret af 800 stationer verden over. Under sådanne målinger gjorde man den besynderlige opdagelse, at trykbølgerne kastedes tilbage fra et lag i 2900 kilometers dybde. Den canadiske professor J. A. Jacobs forklarer det derhen, at Jordens afkøling begyndte indefra. Kernen består derfor nu af fast nikkel og jern; mellem denne og yderskorpen findes metaller og mineraler i flydende eller gasformig tilstand. Forsøg har imidlertid vist, at når gasarter udsættes for meget højt tryk, bliver de hårde som jern. Den del af Jordens indre, der reflekterer trykbølgerne som en fast masse, kan altså også bestå af gasarter under fantastisk højt tryk... måske tre millioner atmosfærer, som professor Jacobs anslår.

Men det er og bli'r en gåde, hvordan den forholdsvis meget tynde jordskorpe kan holde til et tryk som efter tusinde samtidig eksploderende brintbomber... Studiet af de ildspyende bjerge gøres endnu vanskeligere af, at næppe to vulkaner ligner hinanden. Man kan ikke finde noget fælles mønster for deres opførsel. Halemaumau på Hawaii ligner en gryde med flydende basalt, der af og til koger over. Aetna sprøjter lava og aske op i en tynd søjle, andre giver kun gas-ekspllosioner eller askeregn. Nogle vulkaner virker åbenbart som sikkerhedsventiler og har temmelig regelmæssige udbrud, mens andre starter helt uventet og tit efter århundreders pause. De enorme vulkanske kræfter er stadigvæk en af videnskabens store gåder. ■

HUMOR



W 2148

Det kalder jeg bremser!

MAND OG MAND IMELLEM

BIL OG MOTOR

Fiat 500, 1954-model, ikke indregistreret, men i fuld køreklar stand sælges for 350 kr. Ældre motorcykel kan evt. indgå i handelen. Henv. efter kl. 18. Tlf. 98 26 78.

I.F.A. eller DKW 125 cm³ motor samt baghjul til motorcykel købes. Jørn Andreassen, Hanebakken 10, Skørping, Jylland.

Meget pæn og velholdt Zündapp årg. 1963 til salg eller bytte. Jens Mikkelsen, Næddelund pr. Bjerringbro. Tlf. (078) 81886.

Overtræk til Vespa-scooter sælges for 15 kr. Per Nielsen, Sofiendalsvej 7, Ålborg.

En selvbygget go-kart til salg, 125 ccm motor. 3 gear, køreklar og i fin stand, pris 600 kr. Evt. byttes med en velholdt Puch knallert. A. Andersen, Krogsgade 22 A, Brønderslev.

Dart-kart med Komet K33 motor sælges eller byttes med åben vintage vogn, stand underordnet. Jens Møller, Rosenhøj 25, Hvidovre.

Go-kart klasse D populær, med en meget hurtig Maico S motor. Fin stand, sælges billigt. Ivan Nygård Pedersen, tlf. Demstrup pr. Sjørslev 104. Efter kl. 18.

Triumph Thunderbird. Nylakeret (rød-sort), motor som ny, sælges for kun 1700 kr. Tlf. 01 AEG 5140.

RADIO M. M.

B & O Beocord båndoptager m. grammofon, et bånd, 2 stk. 7" spoler og mikrofon sælges for 350 kr. Leif Thomsen, Klitvej 19, Thybørn.

2 stk. walkie-talkie »His Masters Voice« sælges. Pris 600 kr. Flemming Søbens, Gade-stævnet 52, Hvidovre. Tlf. 75 06 34.

Hovedtelefon købes, gerne stereo. Carsten Jensen, Postbox 105, Rønne.

MODELHOBBY

Fint Märklin-anlæg monteret på plade sælges. Pladens mål 120x213 cm. Pris aftales nærmere. Torben Kragh, Ruskær 6, Valby. Tlf. 75 01 11.

Märklin-anlæg: 2 lokom., 12 vogne, 75 skinner. 5 skiftespor, transformator samt huse og bane-gårde sælges for 450 kr. Finn Sket, Birkevej 26, Ålestrup. Tlf. (086) 41170 mel. kl. 18 og 19.

Stort Märklin-anlæg sælges: 4 lokomotiver, el-skiftespor, springvand med motor m. m. Værdi ca. 1800 kr. sælges for 1100 kr. Børge Frandsen, Pederholmsallé 8, Vejle. Tlf. 6314.

Købes: En brugt transformator Märklin (største model). Pris mellem 20 og 60 kr. Finn Diemer, Øre pr. Stubbekøbing. Tlf. (03) 84 12 88. Bedst mellem 18 og 20.

Märklin, størrelse 0. Vi er købere til jernbanemateriel i ovennævnte store størrelse sporvidde 32 mm. Aalholm Automobilmuseum, Nysted, Lolland. Tlf. (03) 87 10 15.

2 nye Märklin lokomotiver, nr. 3012 og 3001, samt 2 signaler sælges for 150 kr. Magns Mjøs, Breistein, pr. Bergen, Norge.

Velholdt Märklin tog sælges. Værdi: 1900 kr. Sælges for 750 kr. Michael Jørgensen, Forsythavej 9, Højbjerg. Tlf. (061) 70976 mellem kl. 18 og 20.

Stor Faller-racerbane med 2 fartregulatorer, 8 biler og en del nye reservedele til salg. Rich. Raasmussen, Egebekevej 1, Højbjerg. Telefon (061) 71114.

Faller: 3 biler, 14 banestykker, transformator, to kontrolpulte og 17 huse samt to model-flyvere sælges for ca. 200 kr. Evt. byttes med en god lomme-transistorradio. Henning Hansen, St. Velling pr. Fredericia. Tlf. Smidstrup 148.

To Faller vogne, skinner og håndspeedere sælges eller byttes med Scalextric. Niels Aris Larsen, Farimagsvvej 7, Næstved.

Kun lidt brugt Scalextric miniracer med transformator sælges for ca. 200 kr. Carsten Thorsager, Søby, Højslev St. Tlf. (075) 1 nr. 82. Bedst mellem 18-19.

Scalextric minirace sælges for 200 kr. Evt. i mindre dele. Per Sørensen, Grønningen 30, Helsingør.

O.S. Max 19 (3,5 ccm) gløderør, O.S. max 15 (2,5 ccm) gløderør, Taifun Rasant (2,5) diesel sælges for henholdsvis 60, 25 og 30 kr. J. Givskov, Tårnbypark Alle 45, Kastrup. Telefon 51 26 58.

Scalextric sæt 31 med ekstra vogn. Fineste stand. Sælges eller byttes med hvad som helst. Pris 205 kr. Leif Andreassen, Frøstrup St.

Viking 2,5 ccm kun lidt brugt monteret på et fly af typen Junior sælges for 65 kr. Nils Kau, Østergade 22, Ringe.

Meget lidt brugt Scalextric modelracerbane med 4 biler sælges. Erik Ulmer, Stubbedamsvej 93, Helsingør. Tlf. (03) 21 00 26.

Revell racerbane til salg. 3 biler, transformator, skinner og håndspeeder. Pris 275 kr. Henv. efter kl. 17.00. Leif Petersson, Strøbyvej 34, Hvidovre.

Et sæt Philips Electronic Engineer 20 sælges for 85 kr. Sættet fremtræder helt som nyt. Bo Bredstrup, Munkersvej 40, Odense.

Fuldt sejlklar radiofjernstyret båd med sender sælges billigt 300 kr. Søren Andersen, Tullstrup, Hillerød. Tlf. (03) 286 48.

En gløderørsmotor med tilbehør meget lidt brugt og i fin stand sælges for 40 kr. eller byttes med dele til Scalextric. Peter Dyhr Andersen, Nyborgvej 107, Odense.

BLANDEDE

Hjælp mig med »BIL-REVEN 1966«. Privat eller forhandler, der ligger inde med et enkelt eksemplar bedes henvende sig til Ole Riis-Knudsen, Sandkrogen 82, Kgs. Lyngby. Tlf. (01) 88 13 38.

En svejsetransformator til 220 eller 380 volt (velegnet til hobby eller mindre industri) sælges eller byttes med stort villatelt. Værdi ca. 850 kr. Chr. Gade, Herlevbygade 80-82, Herlev.

Et næsten nyt orange to-mandstelt med løst underlag samt en stor seniorrygsæk med stativ sælges for kun 100 kr. Hans Otto Andersen, Tivoli, Årskøbing. Tlf. (09) 52 315. Bedst efter kl. 17.

Bagagebærer og overtræk til Vespa-scooter sælges billigt. Tlf. (01) 48 15 39 efter kl. 18.

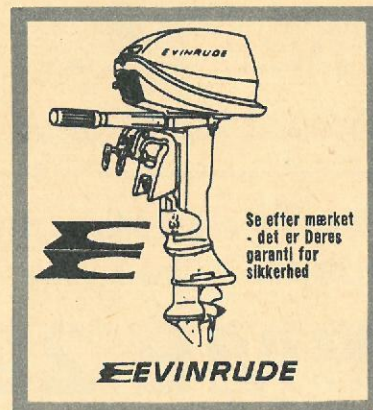
En tandem ønskes i bytte for et luftgevær model 16 eller en 6-transistors lommeradio (værdi 108 kr.). Rudy Andersen, St. Røttinge, Tappernøje.

Transistorradio, lystfiskergrej, skrivemaskine, fotoapparat søges. Frimærker tilbydes. Kommer evt. selv ved større bytte. Orla Hansen, Rådmandsgade 30, Kbh. N.

VÆLG MED SIKKERHED FOR ØJE - VÆLG: EEVINRUDE

Evinrude gl'r Dem det hele:

- fuldendte påhængsmotorer
- korrosionsbestandige
- vibrationsfrie
- støjsvage og vandtætte
- med stor slidstyrke
- altid reservedele på lager
- serviceværksteder over hele landet
- 59 års erfaring i »outboards«
- 2 års garanti
- højeste brugt-motor værdi
- 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 - det er Deres garanti for sikkerhed

EEVINRUDE

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

ERFARING GIVER STYRKE - ENDNU EN GRUND TIL AT VÆLGE

EEVINRUDE

KETNER MARINE, VORDINGBORGGADE 6-8, Ø - TRIA 3131

Indsend kuponen Klip her!

GRATIS TIL DEM:
**sund sans
til søs**



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

NAVN:

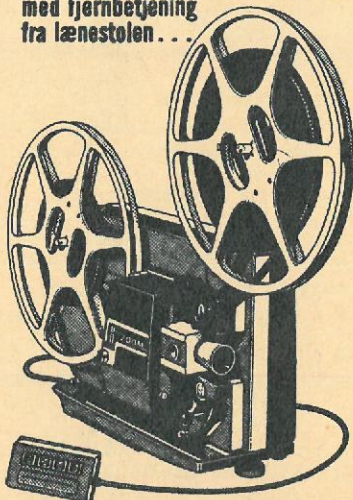
ADRESSE:

BY

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

NU sensationel NY SUPER 8 SILMA TELEMATIC

med fjernbetjening
fra lænestolen...



Markedets mest fuldkomne hel-automatiske SUPER 8 ZOOM gen-giver — med mange revolutione-rende finesser — alt til den favo-rable pris af 920 kr.

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 motorcyklesjere — velegnet
til camping — kan nemt medbringes i hand-
skerummet.

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 diesltraktorer,
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 svej-
ser, 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 YDES 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

Hvad er der i vejen

med min bil? (FRA SIDE 5)

Cooper-motor i Mascot

Må jeg i al min uvidenhed spørge, om
det kan lade sig gøre at lægge moto-
ren fra Morris Mascot Cooper S 1275
i min almindelige Mascot uden at fore-
tage nogen nævneværdige ændringer.
Hvor skal man i givet fald få motoren
fra, og hvor meget vil det omtrent
koste?

G. G., Jylland

Ja, en Cooper S 1275-motor kan uden
større vanskeligheder monteres i et
ubeskadiget Morris Mascot-karosseri.
Gearstangen skal dog placeres ander-
ledes, og det bør også fremhæves, at
bremserne jo ikke svarer til den for-
øgede ydeevne. Selve motoren vil koste
ca. 5000 kr., og den kan bestilles hos
Deres Morris-forhandler eller direkte
hos importøren: DOMI A/S, Søndre
Ringvej 35, Glostrup. (ntu)

Cigartænder i bilen

Tak for det meget interessante blad,
som jeg begejstret sluger. Jeg har et
lille spørgsmål til Dem: Hvad koster
det at få en cigartænder monteret i bi-
len? Skal den sættes direkte til akku-
mulatoren?

Willy R. Andersen,
Esbjerg

Montering af cigartænder i vognen kan
gøres for et beløb mellem 50 og 100 kr.
Nærmere kan det ikke præciseres uden
at kende vognmærket. Cigartænderen
kan udmærket tilsluttes direkte til ak-
kumulatoren, men da der på instru-
mentbrættet findes strømførende led-
ninger, vil det være lettest at tage
strømmen herfra. Men husk at indskyde
en sikring mellem klemmen (hvorfra
strømmen tages) og cigartænderen. (ai)

Hvad er en vekselstrømsdynamo?

Da jeg har erfaret, at D.K.W.'s Audi
har vekselstrømsdynamo, vil jeg gerne
bede Dem oplyse mig om, hvilke fordele
der skulle være ved det. Jeg mener, at
der f. eks. til opladning af akkumula-
toren og til aktivisering af relæet alli-
gevel skal bruges jævnstrøm.

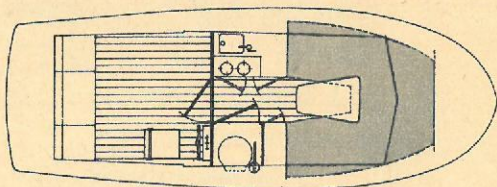
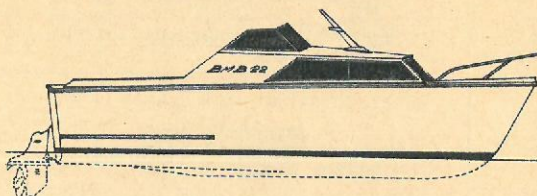
Christian Østergaard,
Vrensted

Flere og flere vogne bliver nu leveret
med vekselstrømsdynamo (eller som det
hedder: vekselstrømsgenerator) og til-
hørende transformer, så bilerne anven-
der normal jævnstrøm. Der bliver altså
ikke noget problem med at få akkumu-
latorerne opladet. Fordelen ved anvæn-
delse af vekselstrømsgenerator er bl. a.,
at en sådan generator selv ved lave om-
drejningstal (tomgang) er i stand til at
oplade batteriet. Endvidere kan en vek-
selstrømsgenerator afgive større effekt,
og den er mere robust.

En lang række amerikanske vogne har
igen et par år været monteret med
vekselstrømsgenerator, og flere af de
europæiske fabrikker er nu også gået
over til det i en del af deres produktion,
bl. a. Renault, Mercedes og Opel. (ai)

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

Dette smukke tartøj forener mo-
derne formgivning og teknisk
snilde med absolut førsteklasses
bådebyggeri.

Den rummelige kahyt har 3 sove-
pladser, 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 luksusud-
gave i fineste afrikanske ma-
hogni. En 110 hk GM Mercruis-
er 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 kon-
struktion giver båden en blød
og behagelig gang, og den plan-
ner ved en fart på ca. 13 knob.

dager, at der næppe findes en smukkere, mere sikker, behagelig og oplevelsesrig måde at rejse på end netop med et moderne luftskib.

Vel kan det ikke, hvad hastigheder angår, konkurrere med flyet. Men i en tidsalder, hvor turismen stiller alle historiske folkevandringer i skyggen, må der også være behov for et luftbåret trafikmiddel til passagerer af den mere krævende type - alle dem, der ikke vil tilbagelægge flest mulige kilometre på kortest mulige tid, men ønsker at rejse med fuld bevægelsesfrihed, sove i en rigtig seng, tage brusebad om morgenen og derefter gå ind i en restaurant eller ud på et promenadedæk - uden risiko for at blive sø- eller luftsyge!

Malmrose peger på nogle af de nye og spændende muligheder. Man kunne arrangere rekreative- og ferierejser, der byder på hidtil ukendte oplevelser - f. eks. et 7 eller 14 dages uafbrudt krydstogt ind over Sibirien, Polen, Grønland, Centralafrika og Amazonas. I 2-300 meters højde glider fartøjet næsten lydløst og vibrationsfrit gennem lufthavet eller står helt stille, så et par hundrede passagerer i ro og mag kan betragte de maleriske panoramaer. Udsigten generes ikke af bæreplaner, man kan se hele horisonten rundt. Dette må være den stress-fri drømmerejse i et svævende luksushotel for turister, der har tid nok... Men luftskibet kunne også blive et vigtigt supplement til godstransporten over

lange afstande - ideelt til de store colli, som ingen fly kan medføre, eller hvor luftfragten bliver alt for dyr.

Derfor efterlyser Malmrose et nyt initiativ og på internationalt plan. Begyndelsen til luftskibets fremtid er gjort, og man har de mange erfaringer fra zeppelinere at støtte sig til. I 1953 regnede firmaet Goodyear ud, at fire luftskibe kunne transportere en varemængde ton/mile væsentligt billigere end tyve stratokrydsere - pr. 10.000 km blev fragtudgiften næsten halveret! Det har planer om at bygge et 300 meter langt fartøj med 280.000 m³ helium og plads til 250 passagerer.

I Sovjetunionen, hvor der for nylig blev åbnet en luftskipperskole, arbejder et team på 25 unge ingeniører med detaljeprojekteringen af luftskibet »Izvestia« - verdens første uden ballasttanke. Det skal bygges i to udgaver, til passager- og til godstransport; sidstnævnte tænkes især anvendt i fjerne og vanskeligt farbare egne, f. eks. transport af tømmer til floder eller savværker, kraner, boreårne, højspændingsmaster, kvæg o. a. opgaver, hvortil helikopteren hverken har aktionsradius eller løftkraft.

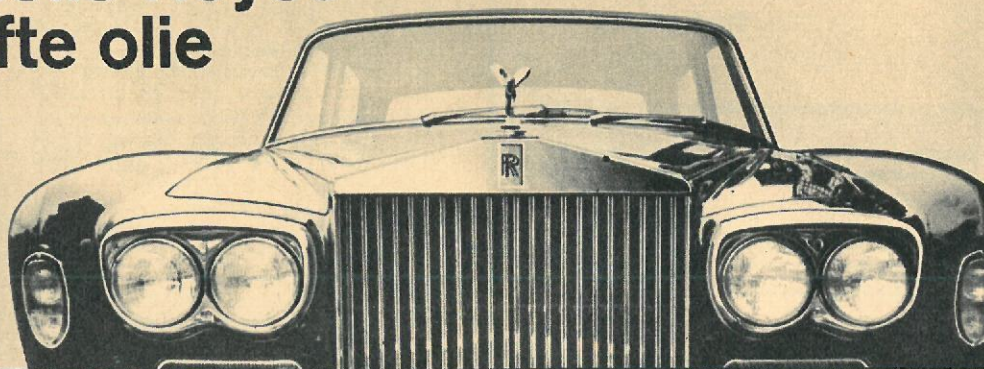
Tyskerne har heller ikke glemt luftskibet. I Friedrichshafen ved Bodensøen, hvor de berømte zeppelinere blev bygget 1901-38, var allerede 1938 projekteret en L.Z. 131, 265 m lang med 233.000 m³, beregnet enten til 130 passagerer på turistklasse, 70 passagerer under yderst komfortable forhold - eller 42 tons nyttelast på en amerika-

rute over Nordpolen. Ingeniør Albert Simon havde før sin død (1957) tegningerne færdige til en »Aerobus«, der skulle befordre 300 passagerer med en fart af 300-350 km/t. Billetpriisen til USA kalkulerede han til ca. 1.000 kroner eller mindre end halvdelen af, hvad det koster med fly og oceandamper.

Det eneste amerikanske projekt, der er nået ud over tegnebrættet, skyldes Aereon Corp. i Trenton. Det drejer sig om en mindre forsøgsudgave af helt ny konstruktion: Tre zeppelin-skrog med 40.000 m³ føjet sammen af et kort bæreplan og drevet frem af en 80 hk letvægts turbomotor med tobladet helikopter-rotor på midterkroppen. I fuld størrelse skal fartøjet 1987 kunne transportere 100 tons med 250 km/t.

Atomenergien er også kommet ind i billedet. Faktisk egner luftskibet sig bedst hertil med dets store løftkraft og muligheden for at anbringe reaktorer og mennesker langt fra hinanden. Francis Morse, professor i aeroteknik ved universitetet i Boston, foreslår, at man anvender det reaktor- og turbinesystem, der blev konstrueret til det kasserede atomfly-projekt. Med plads til 400 passagerer og 100 besætningsmedlemmer skulle et sådant luftskib kunne bygges på fire år og for den beskedne sum af 25 millioner dollar eller 175 millioner kroner. Det ville blive så billigt i drift, at rejsen Amerika-Europa eller den modsatte vej kun kom til at koste cirka 500 kroner!

De kan køre hele Europa rundt i en Rolls-Royce uden at skifte olie



når motorolien er BP LONGLIFE...

I en hvilken som helst bil kan De køre indtil 15.000 km eller maksimum 1 år mellem hvert olieskift, blot De sørger

for, at BP LONGLIFE altid står over minimumstregen på oliepinden.

Verdens fornemste bilproducent Rolls-Royce har sagt god for BP LONGLIFE, som fås overalt i Europa, og som er lige effektiv i polarkulde og tropevarme...



Vigtig meddelelse til læserne!

Med dette nummer af Mandens Verden siger vi et foreløbigt farvel til vore læsere.

Bladet ophører med at udkomme i sin nuværende skikkelse, men et nyt, større og bedre blad er på vej. Da det nye blad, der udkommer fra januar, bliver langt mere omfattende og derfor kræver et stort forberedende arbejde, har redaktionen besluttet sig til helt at stoppe Mandens Verden med dette nummer.

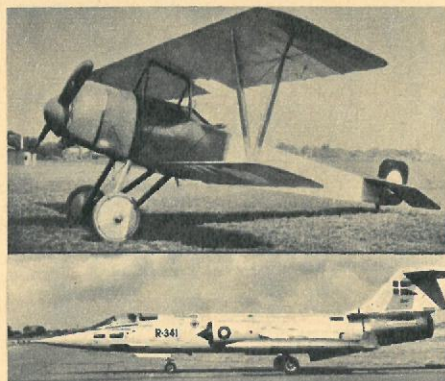
Det er med vemod, vi har taget dette skridt, men vi er overbevist om, at det nye blad vil blive modtaget med begejstring af alle. Bladet bliver på ca. 100 sider med farver og får bogryg i stil med Bo Bedre. Redaktionen er udvidet betydeligt - ikke mindst med henblik på motorstoffet.

Vi siger tak til vore trofaste læsere og glæder os til et gensyn til januar.

Med venlig hilsen
Redaktionen

Løsningen på kriminalgåden side 41
Løs først gåden, inden De vender bladet og ser svaret her.

*Uværet blodpletter i blæns loft.
Jackson forklarede, havde der nuværende
føresædet. Hvis ulykkens var foregået, som
Der blev fundet blodspor på gulvet og på*



Det første - og det sidste nye...
Se månedens farveplancher.

Danske jager-fly siden 1917

Planchen er denne gang udformet som en kavalkade over danske jagerfly gennem tiderne. Ved forsigtigt at løsne bladets hæfteklammer, kan man få omslaget frit og dermed få planchen klar til indramning, om så ønskes.

Jagere har altid overstrålet alle andre fly-typer i »popularitet«. De har udseendet med sig og er elegante i luften. Jageren er i virkeligheden mindre end nogen skabt til at charmere sig gennem det korte spænd af år, man normalt kan udmåle et »jager-liv« i, og udviklingen viser med al tydelighed, at jagerne i ganske særlig grad har spillet den store rolle i de for flyvningen så karakteristiske stormskridt.

Vor farveplancher med danske jagerfly giver et godt indtryk af den vældige udvikling, der er sket på de relativt få år, der er gået, siden jagerne begyndte at skabe sig en position som »rygraden« i vort luftforsvar. Tørre tal fortæller, at en jagers tophastighed er steget fra hyggelige 150 km/t til omkring 2.500 øresønderrivende jet-km/t siden Nielsen & Winther's maskinfabrik i 1917 leverede de seks første jager-fly til hæren. Der er sket et og andet med hastigheder, tophøjder og rækkevidder, men jagerflyenes blotte udseende røber lige så tydeligt tendensen i retning af teknik, større motorer, øget brændstofbeholdning, tungere bevæbning osv. Den støtte og rolige dimensions-øgning fremgår tydeligt af farve-planchen med alle flyene gengivet i samme målestok. Her er nogle få facts om de enkelte typer; facts, der taler for sig selv:

Nielsen & Winther type Ra. Første danske jager. Udrustet med en alt andet end pålidelig roterende motor og et gevær, som piloten måtte stå op for at skyde med. Motor: 90 hk Thulin. Topfart: 150 km/t. Et 8 mm gevær.

Fokker D. VII. Et af 1. verdenskrigs fineste jagerfly, hvoraf et enkelt eksemplar ad omveje fandt vej til den danske hær, der benyttede det til jagertræner og ikke mindst til opvisningsbrug. Motor: 160 hk Mercedes. Topfart 193 km/t.

Hawker Dankok. Marinens første jager. En meget vellykket type, som man anskaffede 15 af; tre fra England og 12 fra Orlogsværftet. Et eksemplar findes nu på Tøjhusmuseet i København. Motor: 385 hk Armstrong-Siddley »Jaguar«. Topfart: 235 km/t. To 8 mm danske maskingeværer og lette bomber under planerne.

Bristol Bulldog. Fire leveret fra England i marts 1937. Motor: 440 hk Bristol Jupiter. Topfart: 250 km/t. To 8 mm geværer.

Hawker Nimrod. En meget fin jager, som marinen havde glæde af. To kom fra England, og Orlogsværftet byggede yderligere ti. Motor: 535 hk Rolls-Royce Kestrel. Topfart: 320 km/t. To 8 mm geværer og fire 12 kg bomber.

Gloster Gauntlet. RAF's hurtigste fly,

som fandt til Danmark i 1936. Et leveredes fra England, og flyvertroppernes værksteder byggede 17 på licens. Motor: 605 hk Bristol Mercury. Topfart: 370 km/t. To 8 mm geværer og 100 kg bomber.

Fokker D. XXI. Hærens nyeste type da tyskerne kom i april 1940. Velkendt fra kampene i Holland og navnlig i Finland. Ti bygget herhjemme og to leveret fra Holland. Motor: 825 hk Bristol Mercury. Topfart: 460 km/t. To 8 mm geværer og to 20 mm Madsen kanoner og 100 kg bomber.

Supermarine Spitfire. Verdens bedst kendte jager. Vort første jagerfly efter krigen. 36 fly leveret fra engelske overskudslagre. Motor: 1.650 hk Rolls-Royce Merlin. Topfart: 656 km/t. To 12,7 mm geværer og to 20 mm kanoner.

Gloster Meteor. Meteor Mk. 4 var vort første jetfly og leveredes i slutningen af 1949. Motorer: To Rolls-Royce Derwent på hver 1.588 kg st. tr. Topfart: 940 km/t. Foruden 20 Meteor Mk. 4 anskaffedes nogle Meteor FN 11 natjagere og senere 20 fly af den afbildede Mk. 8 version, der havde samme motor og stort set samme ydelser.

Republic F. 84 G Thunderjet. Flyvevåbnets mest benyttede jager og jagerbomber, hvoraf vi har haft omkring 300. Motor: Allison J.35 på 2.540 kg st. tr. Topfart godt 1.000 km/t. Seks 12,7 mm geværer, der kunne suppleres med op til 2.045 kg bomber og raketter.

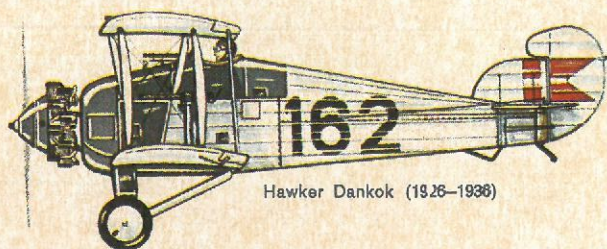
Hawker Hunter. Det første danske fly, der kunne overstige lydens hastighed i let dyk. Motor: Rolls-Royce Avon på 3.650 kg st. tr. Topfart: 1.130 km/t. Bevæbning: Fire 30 mm kanoner.

Republic RF. 84 F Thunderflash. Ensædet fotorekognoscerings-jager, der foruden et meget omfattende kamera-udstyr er bevæbnet med 4 stk. 12,7 mm geværer. Motor: Wright J. 65 på 3.540 kg st. tr. Tophastighed: 1.150 km/t.

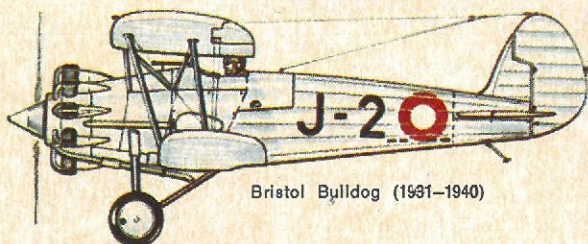
North American F. 86 D Sabre. Ensædet altvejrjager bevæbnet med 24 Mighty Mouse missiler. Motor: 3.470 kg General Electric J.47. Tophastighed. 1075 km/t.

North American F. 100 D Super Sabre. Første egentlige overlydsfly i det danske flyvevåben. Motor: Pratt & Whitney J.57 på 7.690 kg st. tr. Topfart: 1.390 km/t. Den faste bevæbning på fire 20 mm kanoner kan suppleres med op til 3.400 kg bomber og missiler.

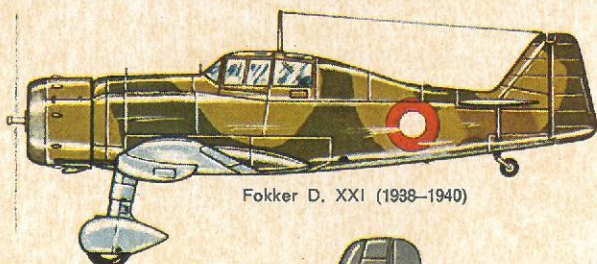
Lockheed F. 104 G Starfighter. Flyvevåbnets nyeste type og den hidtil hurtigste med mere end to gange lydens hastighed. Motor: General Electric J.79 på 7.170 kg. Bevæbningen udgøres af en hurtigt skydende 20 mm Vulcan kanon og missiler. Enormt elektrisk udstyr.



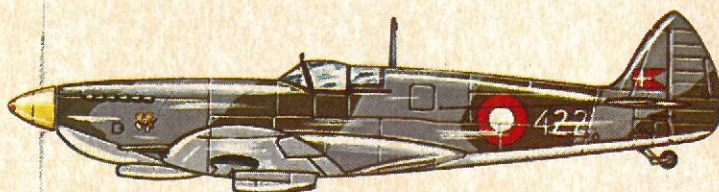
Hawker Dankok (1926-1936)



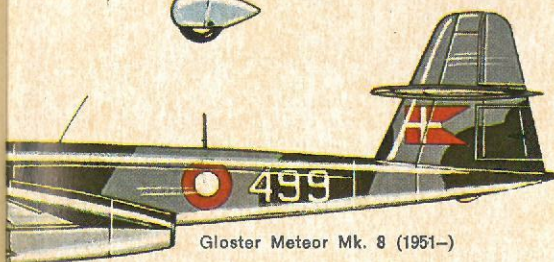
Bristol Bulldog (1931-1940)



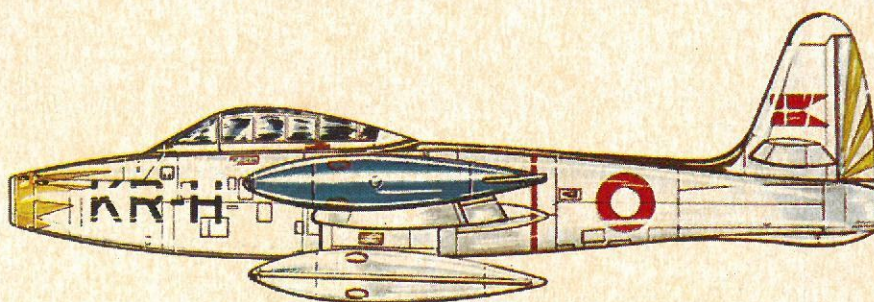
Fokker D. XXI (1938-1940)



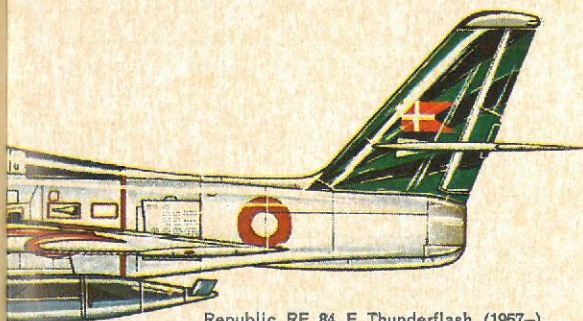
Supermarine Spitfire HF Mk. 9e (1947-1955)



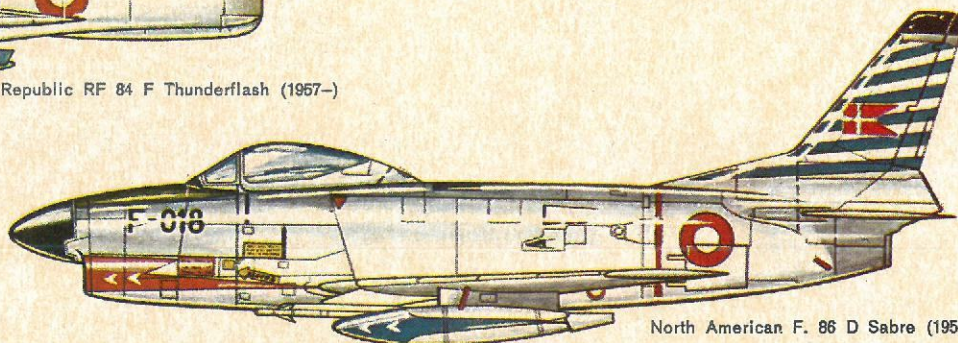
Gloster Meteor Mk. 8 (1951-)



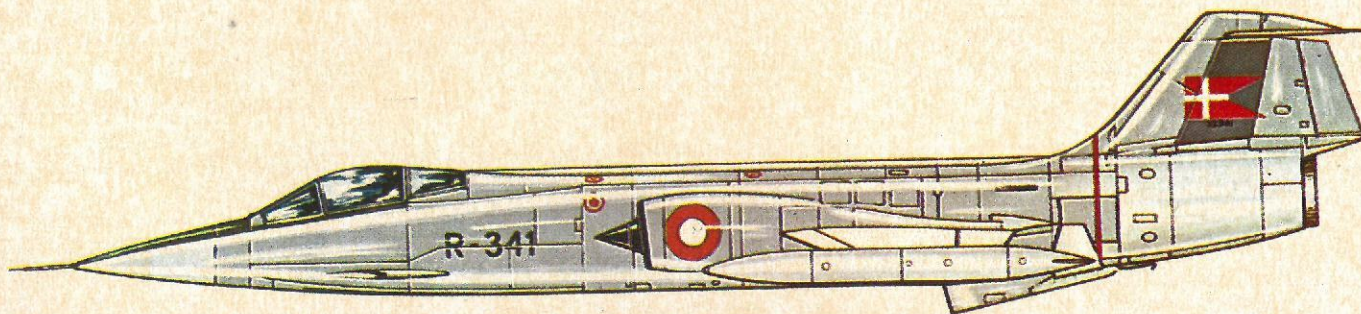
Republic F. 84 G Thunderjet (1952-1962)



Republic RF 84 F Thunderflash (1957-)



North American F. 86 D Sabre (1958-)



Lockheed F. 104 G Starfighter (1965-)

LEVERANDØR TIL DET  KONGELIGE DANSKE HOF



Glæd Dem selv og andre med et
Anthon Berg Marcipanbrød
- den rene marcipan med den fine chokolade
- fornemste danske mærke...

ANTHON BERG
Anthon Berg