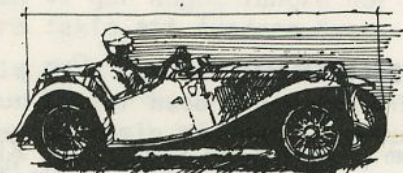


# sportvagnen och vi

STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB

mars 74



## "veteranafton"

En ganska unik och oförglömlig kväll fick det 70-tal klubbmedlemmar som letat sig ut till Djurgården den 27 februari, vara med om. De fem bil-sportpersonligheter som stod för underhållningen var: Björn Atterberg, legendarisk förare på 40- och 50-talen på bl.a. HRC, och stor hövding inom Bilsportförbundet och på diverse småbåtar såsom Gladan och Falken; Bosse Elmhorn, sportvagnsentusiast (klubbmedlem nr 1) med ett rikt förflutet som förare och stallchef inom både racing och rally; Bosse Ljungfeldt, kräver ingen närmare presentation, tränade rallykörning i V-Gurras tjänstebilar på 40-talet och har sedan kört det mesta i bilväg snabbare och bredare än någon annan; Odd Lundkvist, mångårig klubbmedlem som

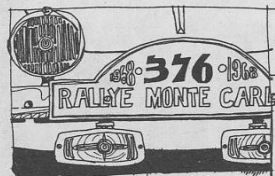
bl a körde en av landets få Lotus Elite på 60-talet; samt lillpojken i sällskapet Picko Troberg, landets mest kände och omstridde racermustasch, som sysslat med det mesta inom racing och som säger sig vara o-bottlig bilfantast.

Att dessa fem herrar skulle komma med en massa "storljug" från sin aktiva tid hade väl alla väntat sig, men de historier vi fick höra överträffade nog de flestas förväntningar. Picko var i högform och gjorde en egenhändig presentation av de övriga och snart kom man underfund med att det var lättast att börja berätta om varandras bravader, - och det är klart att man ogärna själv berättar om sina egna tabbar. Björn kom dock snart igång med egna historier och berättade bl a hur det var att starta en lördag mitt i vintern från Karlskrona i en öppen HRC, hinna till Stock-sund och lasta bilen full med isdäck, pussa frugan, fortsätta på lördagsnatten i 18 graders kyla med fastfrusna bromsar och sittbrunnen full

forts sid 2

med halm, byta däck på söndagsmorgonen i Karlskoga och vinna en istävling, byta däck igen, åka hem till Stocksund, pussa frugan och sedan köra ned till Karlskrona igen till måndagsmorgonen!

Sådana historier fick givetvis inte stå oemotsagda av de andra medverkande så vi fick höra fler av samma kaliber under kvällen, men jag kan tyvärr inte rekapitulera alla här. Jag kan dock försäkra att många åhörare hade svårt att få ned mungiporna i normal nivå så att de kunde få i sig en plan macka i ölpausen. Vi fick också se en mycket bra film som Odd klippt ihop och som visade is- och bantävlingar från början av 50-talet till slutet av 60-talet, och som väckte många minnen till liv. Björn hade med sig en film från Monte-Carlorallyt -65, där Bosse Ljungfeldt i sin Mustang åkte i cirklar kring Pickos och Björns otrimmade hundkoja. Picko bidrog dessutom med en något hoppig film som han tagit i Midnattsolympiad -65 från kartläsarens plats.



Även om dessa gentlemän knappast kan sägas vara museifärdiga ännu så gav Tekniska muséets lokaler en lämplig inramning till mötet, och man kunde bl a beskåda en omfattande modellbilstutställning i pausen. Kanske kan vi återkomma till muséets lokaler på något annat klubbmöte, för där finns en hel del kul grejor som väl många inte sett sedan det sedvanliga studiebesöket med fysikmagistern i sjuan.



## till brandbilen

som Volvo och Tempus ställt till SARF förfogande har SSK-styrelse beslutat bidra med 2.000:- för löpande kostnader. I gengäld disponerar SSK, utan extra utgifter, brandbilen till samtliga evenemang i årets serie.

## tätlivet

för tävlingssekreteriatet är slut för tillfället då Duckhams Sverige AB villigt ställt sin grannt bemålade husvagn till seriens förfogande.

## förarkursen

år som planerat av stapeln på Kinnekulle den 27-28 april i samarbete med NNR. Kursavgiften är endast 120:- inkluderande debutantlicens, bilsportkalendern och C-licens. Du måste alltså själv ordna med mat och husrum.

Ring SSK-kansliet och anmäl dig nu, tel 08/67 76 83.



köper du nu genom SSK till förmånspris, antingen på banan eller uppe på kansliet Artillerigatan 46.

Priset är endast 30:- per femlitersdunk.

Duger den i hr Petersons JPS duger den nog också i din racer.



## TÄNK EFTER FÖRE

Nu är det bara sex veckor kvar till första SSK-tävlingen och du har väl satsat en massa pengar på den där tävlingsbilen eller har du inte det? Skaffat alla dom rätta bitarna så att den skall gå fortare, ha bättre väghållning och se smartare ut. Det är bra, men hur mycket har du spenderat på dig själv, kanske ingenting?

Innan vi går något längre har du här några fakta att fundera över:

- Vid 25°C över normal lufttemperatur börjar huden ta skada. Brinnande bensin alstrar en temperatur av ungefär 1370°C.
- Vid 1370°C får oskyddad hud, tex bara händer, blåsor på en sekund. Smärta känns på 1/3:dels sekund.
- Det yttre lagret i ett overallset tjänstgör som flamskydd, inte värmeskydd. Direkt kontakt med flammor är inte en förutsättning för brännskador.
- Det finns ingen perfekt värme- eller flamsäker utrustning. Ett bra overallset ger dig endast tid.
- När obehandlat nylontyg utsätts för värme eller eld smälter det till små kulor, vilket är direkt ohälsosamt för huden.
- Sjukhusbehandling efter brännskada kan vara lika smärtsam, om inte värre, än själva uppkomsten - dessutom varar den under en mycket längre tid.

Nänä, det kommer aldrig att hända dig? Kanske har du gjort något avtal med någon smådjävul eller du kanske tycker att genom att delta i någon udda tävling då och då är du på något sätt undantagen?

Skaffa det bästa du har råd till, tro inte du har råd att inte köpa någonting (se f.ö. Bilsportkalendern sid 91). Naturligtvis har inte en vanlig SSK-förare råd med 1.000 kronor för en tre-lagers Nomex-utrustning plus alla dom andra sakerna som underställ och handskar. Risken för en GP-förare som tävlar varje veckända och dessemellan utför en massa testande sittande omgiven av massor med bensin, är naturligtvis mycket större än för en en-gång-i-månaden-förare, som har med sig lagom med bensin för ett fåtal varv.

Detta i teorin. Men mot alla odds vinner folk ändå högsta vinsten...

Låt oss se vad som finns på marknaden. Först och främst har vi **Nomex** som i princip är en nylonväv med omskakade molekyler. Den tillverkas av Du Pont som har åratals erfarenhet av brandsäkert tyg. Nomex är antingen vävd eller stickad. Den stickade modellen kan även vara Taslaniserad. Detta innebär att fibrerna är uppborstade (uppruggade) för att göra dem lösa och luftiga. Därigenom blir materialet tjockare och de isolerande egenskaperna förbättrade. Vävd Nomex används i huvudsak som yttre flambarriär. Den stickade varianten är bäst till underliggande lager.

**FPT** kommer från Schweiz men tillverkas nu av Legler i Milano. Själva overallerna görs av Linnea-sport i Italien. Bokstäverna står för Fire Proof Textile men för att vara mer exakt är FPT ett tredelat material bestående av 1/3 naturfiber, 1/3 glasfiber och 1/3 konstfiber. När materialet exponeras för eld avser det en gasblandning som absorberar syret mellan fibrerna.

**Tayentex** är en aluminiserad kolfiberprodukt som uppges ha utmärkta egenskaper och svalnar väldigt fort. Materialet kommer från Japan. Vi skall inte spilla fler ord på denna produkt eftersom den är dyr och dess-

utom har dålig motståndskraft vid nötning. Därför är den endast ett alternativ för den professionelle.

Jackie Stewart använde **Naza**-overallen från Frankrike. Dessa är gjorda av aluminiserat beta-glas vilket helt enkelt är rena glastrådar utan tillsatser eller föroreningar.

Ett av de vanligaste materialen som används av klubbförare är **Proban** eller mer exakt Probaniserad bomullsatäng. Detta är ett bomullstyg doppat i ett bad av impregnerande saltlösning. Det är det billigaste av alla materialen.

Både **Super Protex** och **Wool-TT** kommer från Les Leston. Super Protex är ett lättviktsbehandlat material i antingen en eller två-lagers overaller. Wool-TT kom för några år sedan men försvann sedan från marknaden då materialet hade dåliga slitageegenskaper. Nu finns det en förbättrad modell av materialet.

De andra fabriken har utelämnats då de antingen försvunnit från marknaden eller är svåra att få tag i.

Nu förmodar du att jag skall tala om vilket material som är det bästa. Det är mycket svårt, det finns nog ingen som kan göra det. Helt klart är att tillverkarna tycker att deras egen produkt är den bästa och så vitt jag vet, finns det ingen utomstående expert som kan säga antingen ja eller nej till något speciellt märke.

Den enda oberoende undersökningen har gjorts av Jim Clark Memorial Foundation men resultaten baserades endast på enkla försök av vissa material och materialkombinationer och tar inte hänsyn till faktorer som bekvämlighet, motstånd mot slitage, pris etc.

JCF testade enkla lager av Super Protex, Teklan Durette, 7,5 oz Nomex, 5,5 oz Nomex, Bellcor, Fypro och Kynol. Den längsta tiden för en temperaturökning av 25°C hade Kynol. - Den var endast 7,0 sek! Den kortaste tiden var 2,4 sekunder och Kynol var det enda materialet som överskred 5 sek. Detta ger oss en mycket viktig slutsats - användande av en en-lageroverall ger endast ett minimalt

skydd från eld och hetta. En-lageroverallen (eller det yttre lagret i ett flerlagarsystem) tjänstgör som flambarrär, inte som termiskt skydd. Du kan ge en kille en stålutrustning och kasta in honom i en bensinbrand, flammorna kommer inte att tränga igenom stålet - men hettan. Jag förmodar att Du av detta kan se att ett isolerande undermaterial är absolut nödvändigt, antingen i form av flerlageroverall, eldsäkra underkläder eller det bästa, en kombination av båda.

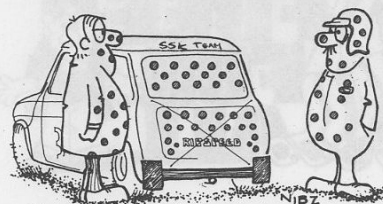
Brandsäkra handskar är också viktiga. Om du ser att ditt overallben har tagit eld, vad gör du? Försöker slå ut flammorna med händerna, inte sant? Och om du försöker ta dig ur en brinnande bil kommer du inte särskilt långt om du stoppar ner händerna i fickorna. Du måste använda dom för att hjälpa dig ut. Därför kommer dom att exponeras för hettan. Brännskador på händer är utomordentligt svåra att transplantera.

Du får inte heller glömma bort ansiktshuvan till skydd för ditt ansikte.

För att skydda fötterna kan du skaffa skor i antingen Nomex eller FPT. Westover tillverkar en utmärkt sko som täcker hela fötterna med tre lager av Nomex. Dessutom försedd med halkfri sula och hälskydd.



Av de material som vi redan nämnt testades Nomex, FPT, Naza, Wool-TT och Super Protex av Jim Clark Foundation. Ett tre-lager-system av Nomex, bestående av vävd 7,5 oz ytterlager, taslaniserat andra lager och stickade Nomex underkläder gav ett skydd upp till 25°C gränsen på 28,6 sek. och upp till 50°C gränsen på 46,6 sek.



PÄTMEN..

Tre lager FPT gav till 25°C gränsen 26,8 sek. och upp till 50°C gränsen 60,7 sek.

Ett system bestående av ett yttre lager Naza över två lager Nomex underkläder och ett lager vanliga bomull underkläder gav 30,7 sek till 25°C och 54,9 sek till 50°C.

Tre lager Wool-TT, ett yttre och två stickade under gav skydd till 38,8 sek. respektive 104,2 sek.

En enkel Super Protex overall med Nomex underkläder gav skydd endast 8,6 sek. respektive 19,5 sek. Super Protex testades endast i två-lager utförande. Nomex finns dock nu också som fyr-lagersystem.

Du kan dra vilka slutsatser Du vill av dessa resultat, men det måste påpekas, att testerna gjordes i laboratorium. I praktiken kommer ju andra faktorer med, sådana som slitagekaraktäristika under användning samt komfort. Om man kör en tävlingsbil och samtidigt känner sig okomfortabel kan det förorsaka farlig distraktion. Otrivseln kan förorsakas av overaller som är för varma, skaver skinnen, hindrar rörelser eller en kombination av dessa faktorer. Tänk alltså även på detta när du köper din utrustning.

En egendomlighet, som kom fram vid testerna, var att bensinindränkta overaller ger större tidsmarginal än andra. Detta beror förmodligen på den avdunstade bensinens kylande effekt. Vidare så brinner endast det yttre skyddslagret då det inre lagret lider brist på syre. Detta på grund av sin närhet till huden. Emellertid är faran med bensinindränkta kläder den att även sedan du kommit ur bilen bär du elden med dig.

Vad skall du och vad skall du alltså inte använda? Som vi redan har sagt så är valet ditt (inom Bilsportförbundets bestämmelser, naturligtvis) och det beror alltså på hur mycket du vill spendera. Tro dock inte att även om du kör en täckt bil skulle vara mindre utsatt för skada vid brand. I och med att man är instängd är det lättare att bli inläst genom skadade dörrar etc. Även det bästa brandskott kan inte motstå en brandsintensitet hur länge som helst. Täckta bilar kan lika gärna brännas ur som öppna ensitsiga. Det är mängden av medfört bränsle som påverkar intensiteten och längden.

Du kan alltid öka skyddet hos din standardutrustning som ju består av overall och brandsäkra underkläder genom att lägga till vanliga underkläder av ylle eller bomull närmast huden. JCF upptäckte att ett sådant lager kunde ge upp till 10 sekunder extra skydd till 25°C värdet i jämförelse med ett identiskt lika system utan bomull underkläder.

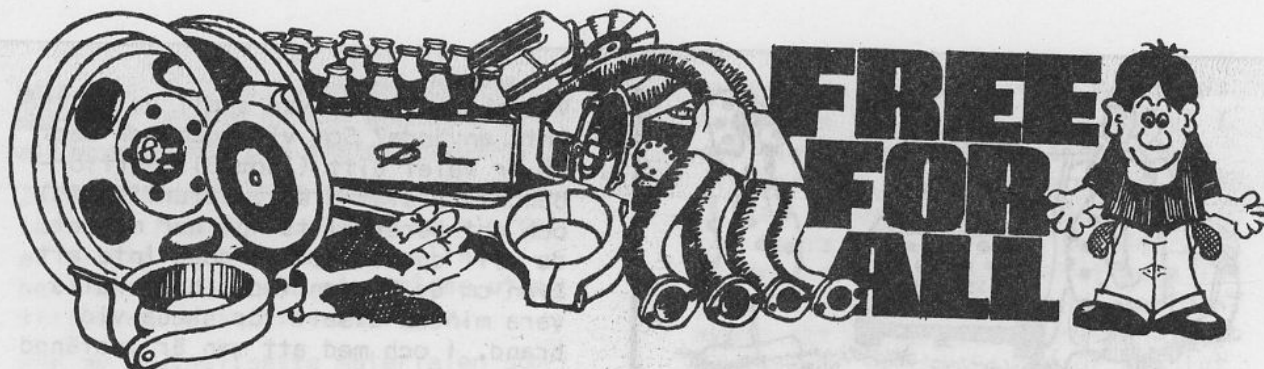
Använd **aldrig** under några förhållanden någonting som är gjort av nylon eller liknande material.

Dessutom, följ alltid tvättinstruktionerna ned till minsta bokstav. Som exempel skall Proban aldrig tvättas i annat än syntetiskt tvättmedel då tvättmedel effektivt löser upp anti-eldbehandlingen. FPT skall kemtvättas.



## nya medlemmar

Roland Johannisson	Stockholm
Kerstin Broman	Stockholm
Michael Larsson	Stockholm
Sven Ove Pettersson	Eskilstuna
Åke Ramqvist	Västerås
Linus Magnusson	Uppl Väsby
Kjell Blom	Mjölby
Siv Gunnarsson	Mjölby
Lennart Thurn m fru	Kristianstad
Mats Inge Nilsson	Järfälla
Jörgen Nyström	Motala
Peter Fall	Uppl Väsby
Arnold Jensen	Storå



## Borgward B 1500

Lastbil av 1954:års eminenta modell.  
Körd garanterat endast 2.000 mil.  
Billigt!

Olle Karèn  
08/88 54 47

## Ford Taunus Transit

1964:års ädla årgång. Lämplig för  
transport av formelbil el dyl.  
Pris: 750:--.

OBS! Levereras nybesiktigad!

Anders Falk  
08/38 01 80 kl 08 - 16.40.

## MG-delar

MGA-hardtoppar, motorer, växellåda  
MGA-B, topplock och ekerhjul. Stand-  
art A.H. Sprite stålhjul.

4-punkts "Erlingbälte".

Kjell Wallin  
08/25 06 50 el. 716 00 41

## Brytarfritt tändsystem

Elektroniskt tändsystem helt utan  
rörliga delar - brytarna ersätts med  
beröringsfri givare. Ställ in tänd-  
ningen en gång och den förblir rätt  
inställd för obegränsad tid. Kapaci-  
tet för 12.000 rpm, 4 cyl motor.

Dellorto DHLA 45 med rör för MGB,  
ny. Till rätt pris.

Björn Sandberg 08/756 67 87  
Hangarvägen 3 efter 21.00  
183 62 TÄBY

## Diverse

Porsche och Fiat Abarth-delar.

Dick Biström 08/ 82 08 75 (kvällar)



Stockholms Sportvagnsklubb  
Tunavägen 21  
194 00 Upplands Väsby