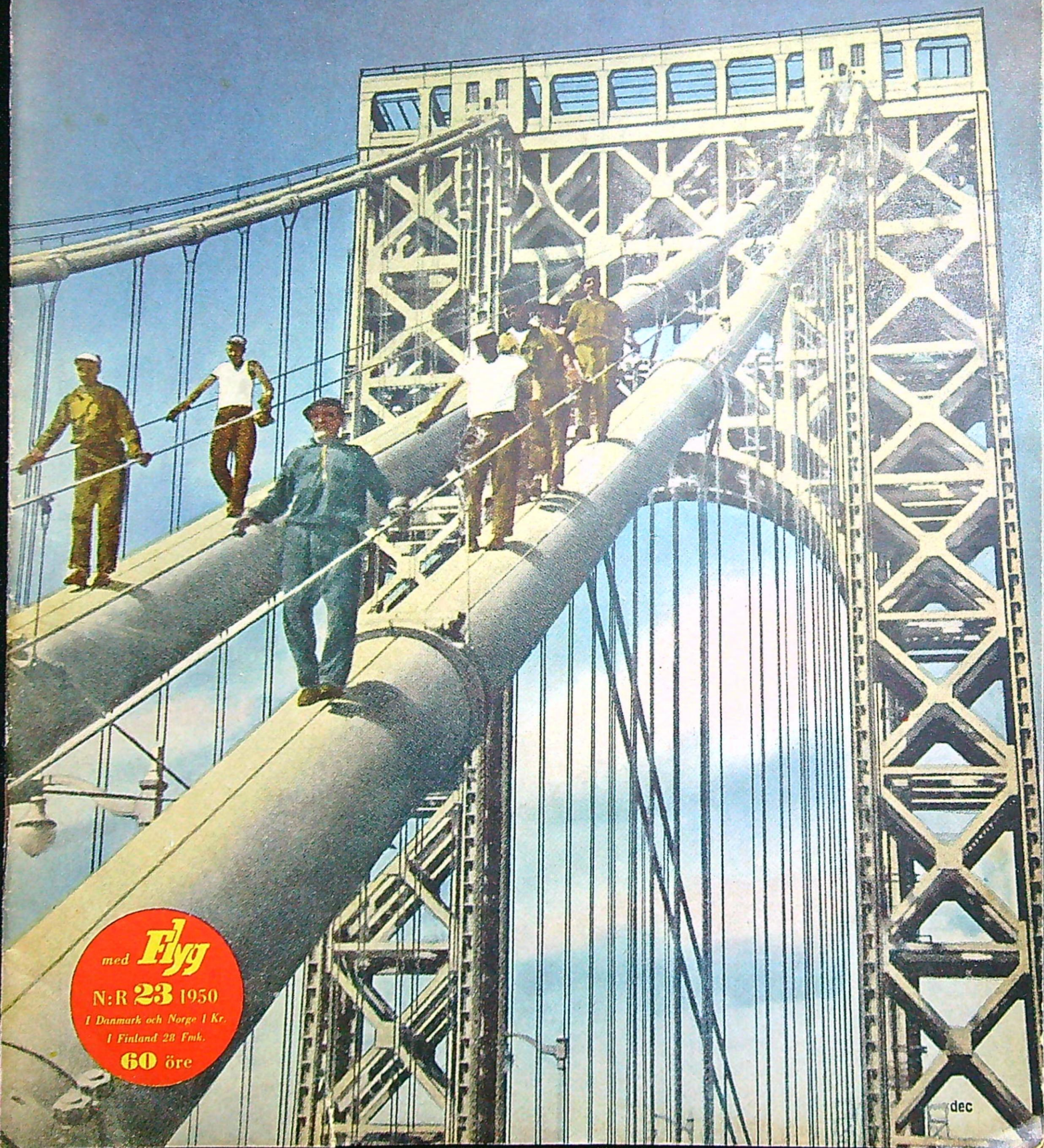


Teknikens Värld



med **Flyg**
N:R **23** 1950
I Danmark och Norge 1 Kr.
I Finland 28 Fmk.
60 öre

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens namn och adress.

Fråga: 1) Vilka data och pris har Hansa 1600, 1950 års modell? 2) Kommer den att bli lika vanlig i Sverige som Volvo PV 444? Intresserad

Svar: 1) Se TV nr 18/50. 2) Det är knappast troligt.

Fråga: 1) Vilka är de nya finnesserna på nya lilla Volvo. 2) Vad kostade föregående modell och vad kommer den nya att kosta? 3) Har nya Volvon rattväxel? B. Träff

Svar: 1) Vagnarna i den nya serien, som Volvo lagt upp av sin lilla modell kallas 444 B. Vagnen har ny typ av körriktningssystem, placerad på taket, ny instrumentbräda, nya stötfångare samt nya vindrutetorkare. De tekniska förändringarna utgörs av förstärkt frambalk, ny ventilmekanism och kamaxel, oljerejan som standard och att motorn nu ger 44 hk vid 4.000 varv/min. Man startar vagnen genom en extra vridning av tändningsnyckeln, m. m. 2) Föregående modell fanns i två versioner, av vilka »Standard» kostade 6.500 kr. och »Special» 7.000 kr. Den nya 444 B kostar 7.600 kr. 3) Nej.

Fråga: 1) Är JB-motorn på 125 eller 128 cm³? 2) Vad är topphastigheten på JB. HVA och CZ? 125 cm³ fantast

Svar: 1) JB är på 125 cm³. 2) Topphastigheten för JB är 75–80 km/t, för HVA ca 80 km/t och för CZ 80 km/t.

Fråga: Kommer »Champion» att tillverkas i Sverige. Vem skall i så fall tillverka den och vad kommer det att kosta.

A. Olsson

Svar: Förmodligen äsytas den tyska bilen »Champion», omnämnd i TV nr 18/49. Den skall inte tillverkas i Sverige och den importeras inte heller f. n. på grund av att den genom devalveringen av svenska kronan skulle bli alldeles för dyr.

Fråga: Var kan man få köpa reservdelar till Evinrude utombordsmotorer?

Klaveströmmare

Svar: Reservdelar finns hos generalagenten AB Linceo, Linnégatan 31, Stockholm.

Fråga: 1) Finns det någon i Sverige som tillverkar cykelbilar och vad är i så fall priset? 2) Finns det någon i Sverige som gör byggsatser till cykelbilar? P. M.

Svar: 1) och 2) Nej, inte vad vi vet. Men ingenjör Ulf Cronberg, Långgatan 19, Högnäs, säljer ritningar av en cykelbil. Pris kr 8:50.

Motorecykelfrågor

Fråga: Vilka data, prestanda och pris har den 1 TV nr 3 beskrivna 250-kubikaren byggd av Motor-Service? M.-C. fantast 250

Svar: Inga uppgifter utöver dem som förekommer i artikeln kan f. n. erhållas. Något pris finns inte fastställt eftersom det är ytterst troligt att maskinen någonsin kommer att serietillverkas.

Fråga: Hur lyder världsrekordet på motorecykel och bil? Hur lång är uppbromsningsträckan? Geson

Svar: Världsrekordet på motorecykel innehas av Ernst Henne på BMW och lyder på 279,503 km/t. Bilrekordet innehas av John Cobb sedan 1947 och lyder på 645,916 km/t. Hans rekord är satt 1937. Hans bromssträcka är okänd, men Cobb behövde 8 km för att bromsa sin vagn.

Fråga: 1) Vilken firma säljer N.S.U. motorecyklar i Stockholm? 2) Data på Apollo motorecykel? K.O.M.

Svar: 1) NSU säljs i Stockholm av AB Cykel & Sport, Odengatan 41, som också öppnat specialaffär för motorecyklar vid Sveavägen under namn Suecia Motor. AB. 2) Beträffande Apollo vänd er till AB Berlin & Co, Värnamo.

Fråga: 1) Vilken adress har Saroléa-fabrikerna? 2) Vad kostar Saroléa 600 cm³ modellen och hur lång är leveranstiden? N. O. C.

Svar: 1) Maison Saroléa S.-A. Herstal, Belgien. 2) Priset är för 48 80 3.540 kr och för 48 SLG 3.810 kr. Beträffande leveransmöjligheterna är det bäst att skriva direkt till generalagenten AB Belgimex, Runobergsgatan 12, Stockholm.

Fråga: 1) Vad kostar den tyska littyktaren Immo? 2) Vilka motorecyklar tillverkas f. n. på 1.200 cm³? 3) Vad kostar de?

Svar: 1) 1.200 kr. 2) Endast Harley Davidson. 3) De importeras f. n. inte.

Fråga: Vem är generalagent för motorecykeln Panther och kommer denna att importeras i år? E. N. och Panthern

Svar: Stach & Co i Stockholm, 230-kubikaren kommer inte att importeras men däremot en 350:a, som standard kostar 2.330 och i trialsversion 2.500 kr.

Fråga: Vilken firma säljer Husa? S. B. M.

Svar: AB Nyköpings Autobilfabrik, Nyköping.

Fråga: Vem säljer Harley Davidson littyktare? Vad kostar den?

Arne Westin, Sörfors

Svar: Den importeras inte f. n.

Fråga: 1) Vad är B.S.A., B.M.W., N.V., B.H.V. och A.J.S. förkortningar av för märken? 2) Finns det kardandrivna motorecyklar? 3) Hur är kraftöverföringen på dessa? 4) Kan jag få data på TV:s stjärnraor? 5) Vem är Sveriges bästa isförare? 6) Och scrambleiss? Erot

Svar: 1) B.S.A. betyder Birmingham Small Arms, B.M.W. Bayerische Motoren Werke, N.V. Nymans Verkstäder, B.H.V. finns inte och A.J.S. betyder A. J. Stevens. Alla dessa förkortningar och alla andra inom m-världen kan ni finna i boken »Den moderna motorecykeln». 2) Ja, exempelvis BMW, Zündapp och Sunbeam. 3) Som på bilar med en kardanaxel, med knut om bakhjulsfjädring finns (B.M.W. och Sunbeam). 4) Denna maskin var utrustad med en vanlig Jap-motor, vars data ni kan få från generalagenten AB Fleron, Stockholm eller Malmö. 5) Svårt att säga. Thord Larsson kallades tidigare Sveriges iskung, men Eskil Carlsson svarade för de bästa isprestationerna 1950. 6) Ännu svårare. Ni hittar större delen av scramble-elten i det svenska landslaget i Skillingaryd vid VM i augusti. Att dra fram en mästare är omöjligt.

Sign. »Me-köpare», som begärt data och pris på inte mindre än nio olika modeller, uppmannas, med anledning av utrymmesbristen, att vända sig direkt till respektive märkens svenska representanter.

Till sign. »Fråglvis i Stenungsstråket» kan meddelas att samtliga av honom önskade upplysningar nyligen varit införda i dessa spalter.

BREVVÄXLING!

• INTERNATIONELLA HOBBY-KLUBBEN ordnar varje vecka brevväxling med tekniskt intresserade personer i utlandet. Anmälan, som skall skickas till Generalsekretären i Internationella hobbyklubben, Tekniskens Värld, Tegnérgatan 35, Stockholm V, bör innehålla uppgift om fullständigt namn, adress, ålder, intressen, språkknäppor samt med vilka hinder ni helst önskar kontakt. Bifoga avgiften 50 öre i frimärken.

Teknikens Värld

med FLYG

Nr 23 - Årg. 23 - 23 nov.—6 dec. 1950

TIDSKRIFT FÖR FLYGVÄRNEN

Organ för

Svenska Pilotföreningen



REDAKTION:

Tegnérgatan 35, Stockholm Va.
Expedition Tel. 20 33 95

Redaktör och ansvarig utgivare:

SVEN BROMAN Tel. 21 03 91
Redaktör C.-E. Ravander » 10 74 45
» Sven Salonius » 21 02 38

Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSÄVDELNING:

Tegnérgatan 35, Stockholm Va.
Expedition Tel. 20 33 95
J.-E. Svansson » 21 06 27
P. O. Sundell » 21 03 92

PRENUMERATIONSÄVDELNING:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3
Telefon: Växel 23 46 40
Postgirokonto: 55575

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonto eller via våra lokala ombud. (Se under Ahlén & Akerlund i telefonkatalogen.) Dylig prenumeratör kan ta sin början när som helst under året. Expedition av prenumeratör tidning tar sin början 3 veckor efter det att avgiften erhålls. Betalning för försvad prenumerationsperiod bör erläggas senast 2 veckor innan tidigare period utgår, om avbrott i leveransen skall kunna undvikas.

Prenumerationspris:

Sverige: helår kr 12:—, halvår 7:—
I Danmark end. helårsprenumeratör dsk. kr 20:—. Upplysningar härom hämnas av: Rudolf Fardal, Raadhustplansen 59, Köpenhamn V.

Adressändring:

Meddela adressändring till förlaget minst 2 veckor före adressändringens ikraftträdande. Ange alltid såväl den gamla som den nya adressen.

Illustrationer av text och bilder förbehålles! Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flygning, Tegnérgatan 35, Stockholm.

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1950

Teknikens Värld

I DETTA NUMMER:

HÖGAKTUELLT:	Sid.
Teknisk revy	3
Vad jag vill med N-planen	7
Munkorg på Sven Jerring	8
Nobelpris för nästan ingenting	12

TEKNIK:

Fråga oss om teknik ..	2
Trätak tål mera	14
Äntligen en teknikkalender	24
Radionytt	25
Fråga oss om radio ..	35

MOTOR:

Motorcykelfrågor	2
Varg-Olle	4
Snurrspeedway i mörker	10
En rymlig allroundvagn ..	11
Byggt som en kanon	15
Vad kostar motorcykeln i Sverige	16

FLYG:

Scandia landar lättare 13	
Special-cub för lantbruket	14
Flygförsvar modell 1960 ..	18
Flygfrågor	35
Typspalten	35

HOBBY:

Julkalppstips ..	20, 26, 27
Grabbarnas egen sida ..	22

SERIER:

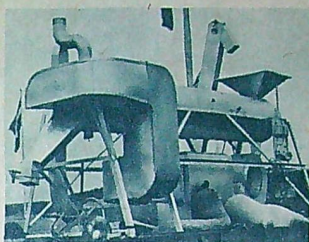
113 Bom	30
Leo Falk	30

OMSLAGSBILDEN

är tagen i New York högt över Hudson River. Arbetarytarna är i färd med att göra en grundlig översyn av den 19 år gamla George Washington-bron. Över 3.600 bultar skall de bl.a. dra till ordentligt.



TEKNISK REVY



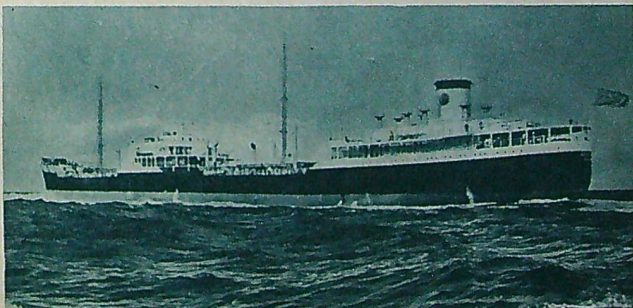
SPANNMALSTORK

Under denna våta höst har det varit särskilt aktuellt med torkning av spannmål. Denna tort presenterades nyligen i St. Holm utanför Göteborg. Den tar in frisk luft från ena sidan som uppvärms i en panna och trycks in i en roterande panna inbuddad i en mantel där rökgaserna går. Sidan passerar genom en elevator där den blir genomblåst och torkad.



REKORDGJUTNING

I Rundvik håller man på att uppföra en ny magasinbyggnad, 120 m lång och 31 m bred. Taket skall bäras upp av fribärande takstolar gjutna i betong och var och en med en vikt på 15 ton. De är de största som gjutits i landet och det har gjorts efter ett tyskt patent. De är profilgjutna i balkform och armerade med manometersträckta armeringstrådar. Trots deras otympliga form och vikt lyckades man lyfta dem på plats med en kraftig påkran.



FLAGGSKEPP I JATTEFLOTTA

Världens största handelsflotta har oljekoncernen Shell. Denna flotta har fått ett nytt flaggskepp, »Velutina», som är 196 m långt,

HANDPUTS

Handyman heter denna lilla putsmaskin som med fördel också kan användas som borrar. Maskinen väger endast 2,5 kg och borrchucken tar borrar på upp till 1/4 tum.



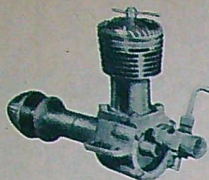
KANTIG KABRIOLETT

Den engelska bilen Triumph Mayflower, med det föga väcklingande öknamnet »Ikki», har utkommit med en kabriolettmodell som faktiskt har höjt bilens utseende rätt betydligt, trots att den har samma storlek och linjer som sedanmodellen. Sufflettutrustningen har en lätt och stark ramkonstruktion av pressat stål. Bilen kommer att släppas ut på den svenska marknaden inom kort av ANA i Nyköping.



PLANKOR KLARA DE TRANSPORT

I Hörsnäs har man haft ett mycket svårt transportproblem att knäcka. En trailer med 13 meters avstånd mellan hjulparen skulle fram med en jättebalk där man hade lagt en ny vägtrumma. Efter noggrann planering löste man problemet med att bygga en plankbrygga över det svaga stället.



Varg-Olle:



E.D.-DIESLARN A BILLIGARE!

- MK I, 1 cc Kr 45:—
 - MK II, 2 cc » 60:—
 - COMP. SP., 2 cc » 65:—
 - MK III, 2.40 cc » 70:—
 - MK IV, 3.46 cc » 75:—
- Samtl. m. garanti o. reservdelservice!

ALLA HOBBYISTER MÅSTE HA

JÄTTEKATALOGEN

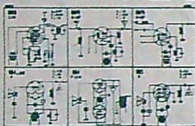
Den största HOBBYKATALOGEN SOM NÅGONSIN UTGIVITS I SVERIGE! 106 sidor i format 220x300 mm med över 1000 illustr., en 8-sidig handledning i modelljärnvägsbygge, trimningsanvisningar för motorer, byggnad för modellplan, målningsanvisning för de autent. teckningarna m. m. Katalogen erh. m. ins. av Kr 1:25 i frimärken. Levereras omedelbart!

WENZELS

APELBERGSGATAN 48, STOCKHOLM

NY, UTÖKAD UPPLAGA!

KOPPLINGS-HANDBOKEN



Den enda handbok där Ni direkt kan se kopplingen av röret. Alla allmänna förekommande amerikanska och europeiska rör även televisionsrör. Förutom ett komplett schema jämte säckelkoppling för varje rör, äro samtliga data angivna, såsom:

- Ickspänningar och -strömmar in- och utgående växelspanningar och -strömmar
 - motstånd
 - kondensatorer
 - förstärkning, bränthet etc.
- Boken, som blivit oundgänglig för amatörer, servicemän och konstruktörer. Mer än 950 ol. schemor. Pris kr 9:50. AB BEVA-TEKNIK • LINKÖPING

FICKMOTTAGARE



Kan användas på alla väglängdsområden, även kortvåg. Formast som en tändsteksask. Synnerligen lätthyggd. Ritningen är utförd i minsta detalj och åtföljes av noggrann arbetsbeskrivning. Materialista med priser bifogas. Pris pr ritning 3:85 Byggsats, fullt komplett med rör och även sådana detaljer som tråd, skruv och aluminiumchassi kostar 24:95 Sändes mot postförskott varvid porto tillkommer. HOBBY-FÖRLAGET Avd. T. BORAS

Rätt man på rätt plats

Årets speedwaysäsong — den hittills livligaste — är slut och följaktligen borde man ha rätt till lite semester, speciellt som jag i år knappast gjort annat än åkt motorcykel. Förutom att jag deltagit i en massa tävlingar har jag så gott som dagligen suttit i motorcykelsadeln och inhämtat värdefulla lärdomar i krigskonst på två hjul vid I 4. Ibland har det kanske blivit lite för mycket av det goda och jag skulle nog helst inte ens velat se en motorcykel, men i regel har det varit omväxlande övningar som satt körtekniken och uppmärksamheten på minst lika hårda prov som vilken scrambletävling som helst. Det har varit god träning för just denna tävlingsform, men samtidigt har speedway blivit lidande, — man har svårt att utan vidare koppla om från en tung och stabil Monark till en lätt och accelerations-snabb Jap. Alla sinnen är inställda på den maskin man kör mest och därför kan det ibland hända att man inte riktigt hinner med när det gäller verklig fort åkning. Men

som sagt, att göra värnplikten som motorcykelordnans är den bästa tänkbara grunden för en blivande scrambleförare och kasa-stjärna. Speciellt på hösten när det blir vått och halt i terrängen fordras det gott balanssinne för att kunna bemästra den tunga armémaskinen. Ibland känns det nästan som om man körde på en hal ål, men till slut utvecklar man motorcykeläkandet till rena arterieriet. Se bara på »motorakrobaterna» på P 3! De är inte ensamma om sina balanskonster, fast de kommit att stå mest i rampljust.

Jag har under min värnpliktstjänstgöring allt tydligare börjat inse att arméns motorcykelutbildning är den bästa tänkbara grunden för våra blivande racerstjärnor. Men det fordras förstas verkligt intresse och även en hel del träning innan man rycker in för att trivas och få ut det mesta möjliga ur träningen. Därför hoppas jag att rekryteringen till motorcykelutbildningen kunde ordnas på ett eller annat sätt genom rekommendation av klubbarna för att därigenom bereda motorungdomen möjlighet att få den militärutbildning som den har de bästa förutsättningar för. Det görs alltför lite för att ge nybörjarna den grundläggande utbildningen i motorcykelåkandets svåra konst. Ge intresserade grabbar en chans vid arméns motorcykelskolor och buskörningen och fartraseriet kommer att bli en sällsynt företeelse samtidigt som man kan vara förvisad om att rätt man kommer på rätt plats.

Alle Dyppere

Kom ihåg



**VIKTIGT MEDDELANDE
TILL TV:s PRENUMERANTER**

Årsskifte innebär toppbelastning inom alla områden även på tidningarnas prenumerationsavdelning. Det stundande årsskiftet kommer inte att bli något undantag från denna regel.

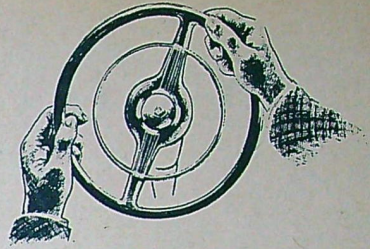
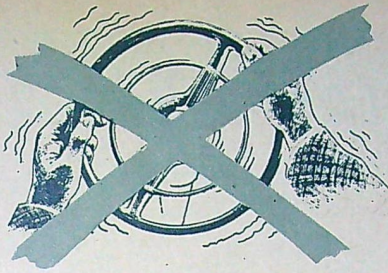
Vi vädar därför till alla våra prenumeranter, gamla eller nya, att i god tid verkställa sina inbetalningar för det kommande året.

Alla prenumerationer, som skall påbör-

jas eller förnyas fr. o. m. nr 1 1951 bör betalas senast den 9 december 1950.

Betalningar, som inkommer efter denna dag, resulterar i att expedieringen av tidningarna börjar först med nr 6 år 1951. Vi vill emellertid framhålla, att denna förskjutning av prenumerationsperiodens början inte innebär att prenumeranterna går miste om fem nummer. Motsvarande förskjutning framåt i tiden sker nämligen vid periodens slut.

**Betala därför senast den 9 december om Ni önskar
erhålla tidningen fr. o. m. nummer 1 nästa år.**



Bota rattfrossa med *Super cushion*

Super-Cushion har större och mjukare luftkudde. Det betyder mjukare, mer flytande körning, lättare styrning, större dragkraft och snabbare,

säkrare bromsning. Ni blir mindre trötta. Ni får färre reparationer på bilen och mindre ringkrängel med Super-Cushion. Vagnen känns som ny.

VANLIG RING	SUPER-CUSHION
mindre luftkudde högre tryck	större luftkudde lägre tryck
SIDOSTÖTAR	
skakar vagnen	bäddas in i ringen
KONTAKTYTA	
normalt väggrepp	bättre väggrepp
Stötarna ger "RATTFROSSA"	Super-Cushion botar "RATTFROSSA"



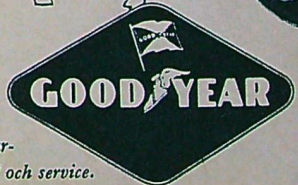
passar de flesta personbils-fälgar

STÖRRE och MJUKARE luftkudde

ALLA MIL BLIR MJUKA MIL MED

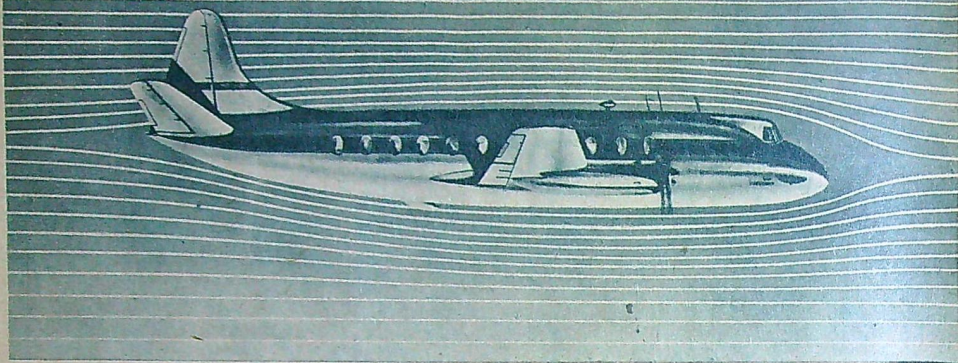
Super cushion

FRÅN



Skylden visar vägen till Goodyear-försäljaren. Han ger Er ringråd och service.

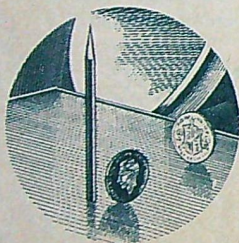
VICKERS VISCOUNT 700



O. A. 71

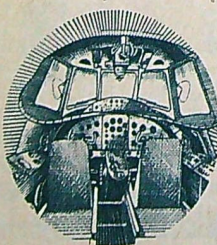
Ett flygplan som besättningarna kommer att gilla

Besättningarna kommer att gilla Viscount för dess tystgående motorer och frånvaro av vibration. Med fyra mjukt arbetande propeller-turbiner blir flygningen som riktig semester, jämfört med de vanliga, tröttnande flygningarna. Konstant lufttryck, temperaturkontroll och luftkonditionering bidrar ytterligare till besättningens komfort.



Manövreringsförmågan på marken är exceptionellt god. Båda piloterna kan kontrollera styrning av noshjulet. Hydrauliskt lamellbromssystem verkar på huvudhjulen, bromssystemet är dubblerat och manövreras endera med hand, fot eller bådadera, om så skulle behövas.

Piloter, som första gången skall provflyga denna nya typ, tror nog att den, vad manövreringen beträffar, är helt olik tidigare modeller. Enda olikheten är att den är lättare att flyga. Ytterst liten kraft erfordras på manövreringsorganen och »stalling»-egenskaperna är utmärkta. Planet lyfter på tre motorer och flyger på två — vilka som helst av de fyra Rolls-Royce »Darts»-motorerna.



Driftskostnaderna för Viscount tilltar flygbolagens ekonomieher lika mycket som den bekväma förarkabinen tilltar besättningen. Med luftvärdighetsbevis erhållet förra hösten och med serietillverkningen i full gång kan man tryggt säga, att plan med turbindrivna propellar snart kommer att insättas i passageratrafik.

DET FÖRSTA TRAFIKPLANET MED TURBINDRIVNA PROPELLRAR

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED



Vickers House, Broadway, London, England

Teknisk representant: Ingeniör V. Gerhardi, Gullmarsplan 2, Johanneshov, Stockholm. Tel. 59 66 08

VAD JAG VILL MED N-PLANEN



För mig framstår det som något mycket väsentligt, att vid sidan om den materiella upprustningen snarast vidtar de omfattande rent organisatoriska åtgärder, som kan stärka vårt försvar utan extra kostnader.

Häremot kommer man naturligtvis att invända, att tidpunkten på grund av det utrikespolitiska läget inte är lämplig för större reformer. — Men hur stor del av det nuvarande arbetet inom exempelvis den centrala försvarsförvaltningen är nödvändigt eller lämpligt om omedelbar krigsfara vore för handen? Och har det ingen betydelse att arméns ständiga fredsberedskap kan ökas från 0 till 15.000 man? Är det i ett allvarligt läge fel att övergå till en enklare och mera krigsmässig organisation?

Jag tror inte att tesen om reformstopp inom försvaret kan drivas så särskilt långt, i all synnerhet som det för närvarande inte alls är något reformstopp. Det nuvarande utrednings- och omdaningsarbetet är tvärtom så omfattande, att det utgör ett verkligt irritationsmoment för det militära arbetet. Trots detta kommer det inte att ge något tillfredsställande resultat, dels beroende på att man inte går till grunden med flera av de viktigaste frågorna och dels på grund av bristen på en samordnande plan. Lappverket är inte något ideal för en modern försvarsorganisation.

Därför bör man snarast möjligt fastställa en enhetlig försvarsplan, även om densamma på grund av det allmänna läget endast kan genomföras stegvis.

N-planen är ett förslag till en sådan enhetlig försvarsplan. Den gör inte anspråk på att vara ofelbar, men den gör anspråk på att visa flera av de riktlinjer, som man nu måste följa.

I mycket kort sammandrag skulle de viktigaste av dem kunna formuleras som »allmän förenkling» och »större realism».

Den nödvändiga förenklingen har i N-planen åstadkommits bland annat genom en allmän upp-systematisering av funktionerna och genom en så långt som möjligt genomförd standardisering — såväl organisatorisk som teknisk.

I fråga om realismen räcker det ofta att dra de reella konsekvenserna av de uttalanden som under de senaste åren gjorts på ansvarigt militärt och försvarspolitiskt håll. Såväl stats- och försvarsministrarna som överbefälhavaren och den senaste försvarskommittén har sålunda framhållit betydelsen av att försvarsorganisationen är utformad så, att den kan motstå en överrumpling, men trots detta uppgår — som tidigare antytts — den permanenta svenska arméberedskapen fortfarande till 0 man. Det är en fråga som i N-planen löses rent organisatoriskt och sålunda utan några extra kostnader.

I andra fall blir det nödvändigt att göra en helt ny och mera realistisk bedömning. Sålunda kan man

konstatera, att även ett mycket starkt svenskt flygvapen har mycket små möjligheter att hejda terrorbombning med högbombflyg och V-vapen mot den svenska hemorten. Samtidigt framhäver krigserfarenheterna betydelsen av samverkan mellan flyget och de andra försvarsgrenarna och samtidigt är det absolut klart, att skall vi vid krig mot en stormakt över huvud taget kunna lösa någon uppgift, så måste vi också koncentrera oss på denna huvuduppgift, vilken då blir invasionsföretaget. På detta sätt drar den reella bedömningen med sig betydande organisatoriska konsekvenser för flygvapnet.

Den reella bedömningen kan också göras på annat sätt. Man kan sålunda konstatera, att moderna offensiva flottoperationsgrupper av den karaktär som ingår i den svenska flottan ovillkorligen måste förfoga över minst 15 centimeters artilleri, vilket våra kryssare också är försedda med. Av artilleristiska skäl bör ifrågakvarande artilleri vara helautomatiskt, varjämte varje fartygsenhet bör vara utrustad med minst 3 pjäser. Mot bakgrunden av de stora risker, som större örlogsfartyg numera utsätts för i synnerhet i tränga farvatten, synes det lämpligast att de enskilda fartygsenheterna inte görs större än att de uppfylla de tekniska minimikraven. På detta sätt kommer man fram till en torpedkryssare om cirka 3.000 ton och det visar sig då, att dessa torpedkryssare — i motsats till Tre Kronorkryssarna — inte synes behöva några närskyddsfartyg och att man i varje operationsgrupp för samma kostnad som 1 kryssare och 4 landskapsjagare skulle ha kunnat få 5 à 6 torpedkryssare med mer än dubbelt så mycket 15 centimeters artilleri.

Vi måste också ta vara på alla resurser och i avslutning därtill föreslås i N-planen ett omfattande ackordsmaterielsystem, genom vilket vi utan större kostnader eventuellt skulle kunna få fram 10.000 specialfordon åt armén, minsvepare och ubåtsjagare åt flottan samt högbombplan åt flyget. Ackordsmaterielen tillhör Kronan och är i fredstid uthyrd till civila och vid dess konstruktion har hänsyn tagits till såväl civila som militära önskemål. Även om utsikterna för en positiv lösning inte är helt odelade, är härvidlag högbombplanen det mest intressanta. De skulle utgöras av special- och licensbyggda Comet-plan, vilka i fred hyrdes ut till ABA-SAS.

Många av de i N-planen anförda tekniska resonemangen kan utan tvivel kritiseras, men de är ofta medtagna för att understryka såväl det allvarliga läget som de nya organisatoriska principerna. Och i nuläget är det väl i första hand viktigast, att diskussionen om de sistnämnda så snart som möjligt kommer igång.



När en radioreporter på grund av reportagets art måste vara extra »intim» eller när många reporters står intill varandra och refererar

samma sak, används dessa »munkorgsmikrofoner», här demonstrerade av linjemästare G. Davidsson (t. v.) och ingenjör Holger Görling.

MUNKORG PÅ SVEN JERRING

Radioreportagen i samband med Gustaf Vs död och begravning och Gustaf VI Adolfs trontillträde blev det verkliga kraftprovet för Radiotjänst. Skickliga reporters och tekniker gav svenska folket under de dagarna utmärkta bilder från händelserna. Om hur hela den väldiga tekniska apparat fungerar som vid detta tillfälle igångsattes, berättar här Teknikens Världs medarbetare **BENGT SVEDBERG** (text) och **SVEN-GÖSTA JOHANSSON** (foto).

Radiotjänsts med rätta uppskattade insats under dessa dagar möjliggjordes genom ett förarbete som i vissa fall sträckte sig flera år tillbaka i tiden och tack vare att man gjorde en veritabel »brandkårsutrykning». Sedan ett par år var »gamle kungens» frånfälle väntat — det låg i sakens natur när det gällde en så gammal man — och redan några minuter efter det att sorgebudet kommit från Drottningholms slott, sammankallade den tekniska chefen för programupptagningar utanför studion (utom sådana reportage som är rörliga, d. v. s. görs med inspelningsbilar), radioingenjör *A. Svensson* reporters och tekniker — sammanlagt 28

man —. Ordern »fullt pådrag!» hade utgått, nu gällde det att handla snabbt.

Det ordinarie programmet byttes ut nästan helt och hållet, nya programpunkter måste snabbt läggas in, sorgemusik väljas ut och sändas o. s. v. Reportagebilarna gick ut för inspelningar av folkreaktionen på sorgebudet, intervjuer och annat, och återvändande med sina inspelade skivor, programmen redigerades och sändes — det arbetades för högttryck hos »Sveriges radio»!

Hetsen var inte lika markant dagarna som följde men de praktiskt tekniska problemen hopade sig. Utsändningen från konseljen i samband med kung Gustaf VI

Adolfs trontillträde t. ex. Permanenta ledningar fanns endast till Slottskapellet, Rikssalen och Högvakten. Men ledningar till balkongen mot Norrbro — varifrån kungen talade — och till konseljsalen sänkades.

I hast fick man alltså dra ledningar till dessa punkter. För att kunna radiera konseljen, placerades dels två mikrofoner — en riktad mot kungen och en mot statsministern — diskret bakom ett skrivställ av silver som står vid ena ändan av det långa konseljbordet och strax framför kungen. Dels stod reportern, *Sven Jerring*, med en tredje mikrofon bakom en dörrspringa vid den ena av konseljsalens två

dörrar. Bredvid sig hade Jerring en tekniker, som med sin lilla bärbara »mixer» omväxlande kopplade in de olika mikrofonerna.

För utsändningen av kungabegravningen hade man dels placerat ut 8 reporters längs begravningsvägen, varvid var och en av dessa utsändningspunkter fanns dels en mikrofon för själva reportern, dels en mikrofon för upptagandet av musiken från en närbelägen musikkår, och dels en mikrofon för upptagandet av ljudfeleter härrörande från själva folkmassan.

För denna upptagning användes tryckmikrofoner, som är mindre känsliga för blåst än bandmikrofonen. För att ytterligare minska risken för störning genom blåsten, användes ett särskilt vindskydd.

Ett ännu större problem än reportaget från själva färdvägen utgjorde dock det från Riddarholmkyrkan. Det lät som om hela programmet togs upp från en enda mikrofon — i själva verket upptäckades begravningsceremonierna av 12 mikrofoner!

För att diskret kunna ordna denna utsändning var det nödvändigt att reporters och tekniker fick placera sig på en liten plattform ovanför sakristian. Härifrån såg man visserligen knappt mer än halva kyrkan, men detta problem löstes genom en stor rektangulär spegel som placerades däruppe utan att någon amman än Radiotjänsts mannskunde märkte den.

Ett annat tekniskt problem var att sex olika reporters från sex olika länder måste stå tätt intill varandra och prata. Hur skulle detta gå till utan att allas prat kom att gå in i varje mikrofon? Problemet löstes med specialmikrofoner som med hjälp av »munkorg» hålls tätt intill munnen. Medan en vanlig mikrofon hålls på cirka 35 centimeters avstånd från munnen, kan man krypa specialmikrofonen 5 centimeter »in på livet.» Deras känslighet kan följaktligen vara 10 gånger större.

Men dessa tekniska arrangemang för programmets upptagning på ort och ställe utgör bara en länk i hela organisationen. Nästa länk utgöres av Telegrafverkets Rundradiocentral (RRC) ovanför Radiotjänsts studior vid Kungsgatan 8. Hit löper 350 lokala ledningar — av samma typ som vanliga telefonledningar — och ett 20-tal kanaler från landsorten. Det gäller att välja ut de ledningar som för tillfället användes för programupptagning.

En del av dessa ledningar går även till inspelningsavdelningen i A 1:s f. d. kaserner vid Valhallavägen, där hela program spelas in på lackskivor eller magnetofonband. Vid kungabegravningen inspelades sålunda hela det svenska riksprogrammet för dels återutsändning — efter lämplig omredigering — vid en senare tidpunkt på dagen, dels för vidare distribution till sju utländska radioföretag (Forts. på sid. 28.)



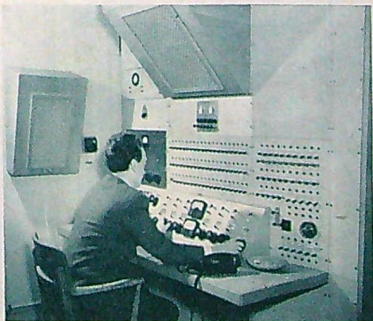
Den kanske största tekniska anspänningen i Radiotjänsts historia kom med utsändningen av kung Gustaf V:s begravning i Riddarholmkyrkan i Stockholm. Utsändningarna gick till sju olika länder och teknikererna satt med sina »mixers» ovanför sakristian. Där löpte ledningarna samman.



I en studio på Kungsgatan 8 annonserar fröken Ester Kessler på ett program i kortvågssändningarna. Själva sändningen sker så genom Rundradiocentralen.



På Valhallavägen ligger inspelningsavdelningen. Här gör ing. G. Löt en synkronövergång i ett på skivor inspelat program.



Vid kungabegravningen användes 40 olika inkommande ledningar. Ing. G. Brodin vid ett av kopplingsborden, därifrån helautomatiska relästationer styrs.



På 78 varvs lackskivor, speltid 2 min., sker de flesta inspelningarna. Ing. C. A. Jacobson spelar in »Eko!» för kvällens sändning.

SNURRESPEEDWAY I MÖRKER

Den gångna sommaren har återigen gett belägg för att den i Sverige förr så populära utbordarsporten råkat in i dödsvatten. Vad som är orsaken till detta är inte lätt att säga, men det är möjligt att denna gren av motorsport saknar den rätta organisationen. Eller kan det vara så att motorcykel- och bilsporten genom sitt stora publikintresse helt håller på att få övertaget?

Publiksiffrorna i de få utbordartävlingar som hålls här i landet är skrämmande små, om man jämför dem med antalet inregistrerade båtägare i klubbarna. Bara i Stockholm lär det finnas över 10.000 motorbåts-

ägare, men trots detta samlar ett utbordarmästerskap inte mer än ett par tusen åskådare.

Sporten är tydligen inte tillräckligt fascinerande på det sätt den bedrivs nu och

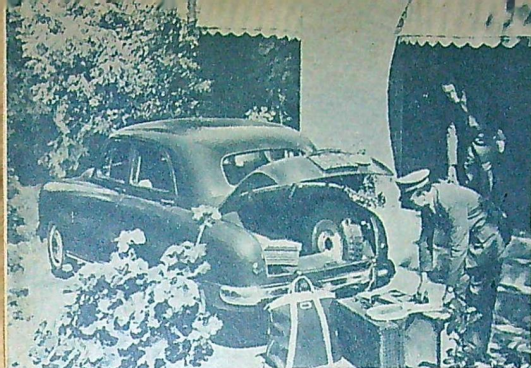
anledningen härtill är säkerligen att förarnas maskinmaterial är alltför ojämnt. Folk tror troligt på den sortens tävlingar där man på förhand vet att i dag vinner Gunnar Falcij eller Ake Jaden. Man måste få fram likvärdiga ekipage så att varje deltagare har sin chans. Tag bort de högttrimmade, överkänsliga motorerna som bara går om försynen vill.

Före kriget var förhållandet detsamma inom motorcykelsporten då man visste att Ivar Skeppstedt, Torsten Sjöberg eller någon annan av storförarna skulle vinna, och följden blev sjunkande publiksiffror.

Forts. på sid. 28.



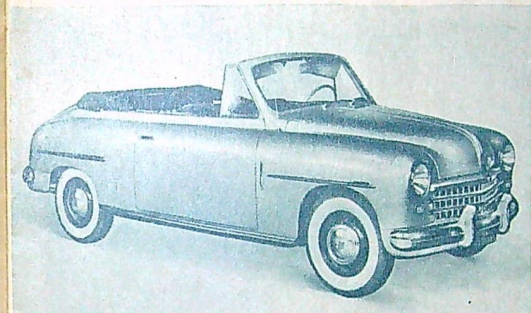
Utbordartävlingar i strålkastarbelysning kanske är en utväg för att rycka upp snurresporten. Här syns en del av arrangörslinserna.



Fiat 1400 har ett stort bagageutrymme med reservhjulet stående på högra sidan. Bensinpåfyllningslocket är lukt- och dammsolerat.



Två egenskaper ställer Fiat 1400 i särklass; den tysta gången samt den ypperliga fjädringen. En snabb och säker allroundvagn.



Fiat 1400 byggs även som elegant fyrstolsig tvåvärdars kabriolet med lyxutrustning som bl. a. omfattar radio, cigarettfändare etc.



Sikten över vägbanan är bra, men de upp till onödig breda sidostolparna täcker en del av synfältet åt sidorna. Gott om utrymme.

EN RYMLIG ALLROUNDVAGN

Mycket har talats och skrivits om Fiats »Marshallvagn», dvs. den efterkrigsbil, som nykonstruerades för att tillverkas med den helt nya verktygsmaskinpark, som Fiatverken fick genom Marshallhjälpen. Vagnen har prissats i många tonarter i hela världens fackpress. Efter en provtur på några och tjuugo mil i en »1400» med tusentalet föregående mil på vägmätaren har TV endast att instämma i hyllningskören.

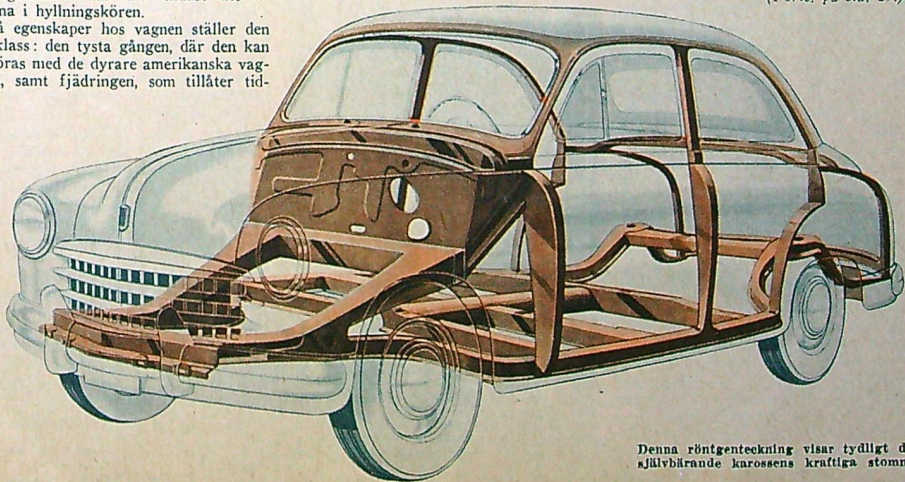
Två egenskaper hos vagnen ställer den i särklass: den tysta gången, där den kan jämföras med de dyrare amerikanska vagnarna, samt fjädringen, som tillåter tid-

Bertil Björkman provkör Fiat 1400 — en snabb och rymlig allroundvagn med anmärkningsvärd komfort vid alla hastigheter. Kräver inte speciell körteknik för att komma till sin rätt. Körsäkerheten mycket stor vid alla hastigheter.

ningsläsning med full behållning i såväl framsäte som baksäte — detta medan vagnen körs i hundrakilometersfart på medelgoda asfalt- och grusvägar.

Att få en relativt liten fyrcylindrig motor så tystgående är mycket skickligt gjort; att därtill dämpa alla vägljud i en självbärande vagnskorg så väl som skett i denna Fiat är en alldeles utomordentlig

(Forts. på sid. 29.)

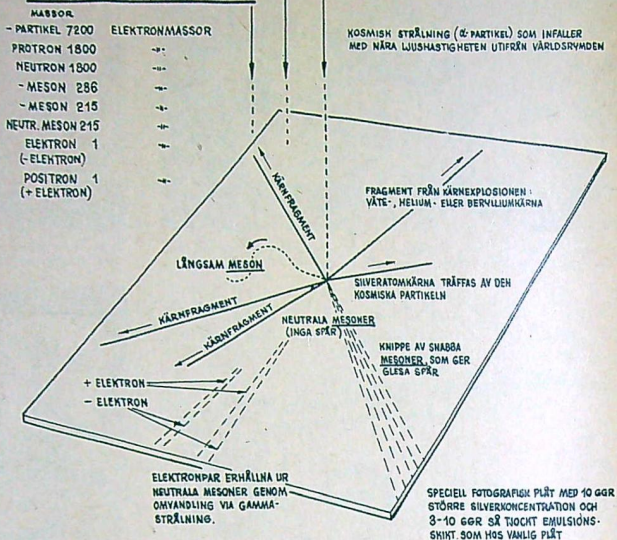


Denna röntgenteckning visar tydligt den självbärande karossens kraftiga stomme.



Professor Cecil F. Powell fick årets nobelpris i fysik för sin utveckling av den fotografiska metoden för studiet av kärnprocesser och vissa upptäckter rörande mesoner.

NOBELPRISTAGAREN CECIL POWELL'S METOD FÖR MESONENS UTFORSKNING



Hela »stjärnan», som partikelspårna kring kollisionpunkten kallas, har en utsträckning av endast 1 mm. I mikroskop kan man endast se ungefär 0,02 mm av stjärnans strålar samtidigt eftersom de utbreder sig på djupet av skiktet och mikroskopet måste inställas olika för att man över huvud taget skall ha möjlighet att få se de olika delarna i strålarna.

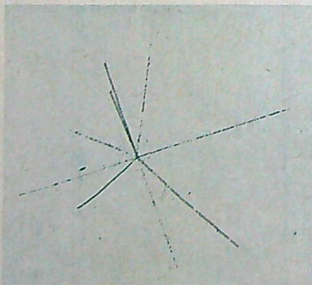
NOBELPRIS FÖR NÄSTAN INGENTING

Årets nobelpris i fysik tilldelades engelsmannen, professor C. F. POWELL, för »hans utveckling av den fotografiska metoden för studiet av kärnprocesser och hans därmed gjorda upptäckter rörande mesoner». Vad denne forskares arbete betyder för en bättre förståelse av atomernas uppbyggnad och för studiet av den kosmiska strålning som från världensrymden rusar in mot vår jord behandlas här av Teknikens Världs medarbetare civilingenjör BENGT SVEDBERG.

Årets nobelpris i fysik, hänger intimt ihop med fjolårets fysikpris. Det tillföll den japanske professorn Hideki Yukawa för hans teoretiska utläggningar om mesoner. Yukawa hade aldrig i praktiken lyckats påvisa existensen av en meson, han bara fann att en sådan partikel ur teoretisk synpunkt måste existera — Powell fann mesoner genom praktiska experiment.

Vad är då en meson? Med någon överdrift skulle man kunna säga att en meson är »nästan ingenting som existerar under nästan ingen tid alls». Det vill säga i verkligheten är en meson en partikel som har en massa, ungefär 200 gånger elektronmassan och existerar under en tidrymd av någon biljon- eller miljondels sekund.

Men trots sin korta livslängd hinner mesonen med en hel del, eftersom den i allmänhet förflyttar sig med nära ljudhastigheten, och alltså under sin miljondels sekunds långa levnad i alla fall hinner förflytta sig 300 meter genom rymden.



En stjärna med spår av olika lätthet härörande från olika typer av partiklar: de grova linjerna av heliumatomkärnor och de fina av protoner (väteatomkärnor). Mesoner skulle ge ett upphov till ännu finare och ej helt kontinuerliga linjer. Stjärnan erhålles vid professor Sten von Friesens i Lund experiment med uppsändning av ballongburna plåtpaket som nådde upp till ca 35 km höjd.

Man kan vidare presentera mesoner som det enda verkligt nya som kommit fram inom atomforskningens område under och efter kriget. Och det är ju inom atomfysiken som de mera sensationella upptäckterna inom fysiken överhuvud taget är att vänta.

Historien om hur Powell kom att göra sina upptäckter om mesoner börjar egentligen vid en så sen tidpunkt som 1943. Powell var då doktor i fysik i Bristol i England och höll på med undersökning av fotografiska plåtars användbarhet för registrering av atomära processer. Han kom då att tänka på att fotografiska plåtar kunde användas för att ge spår efter vissa atomära partiklar som var för små för att man skulle kunna få se dem på annat sätt. När sådana elektriskt laddade partiklar passerar genom en fotografisk emulsion, uppstår nämligen en svärtning av silverkornen som de träffar.

Men för att få ett sammanhängande

(Forts. på sid. 32.)

SCANDIA LANDAR LÄTTARE

Av

RUNE MELANDER (text)

ARNE SCHWEITZ (foto)

Den ökning i flygplansbeståndet som DSAS just nu begävs med innehar massor av förberedelser och arbete. Hitills har Saab levererat två Scandia, den första kom i oktober och den andra för en kort tid sedan, och i april nästa år skall ytterligare fyra plan vara klara att sättas in i trafiken. Scandia har tagits emot med öppna armar av experterna, främst tack vare dess utomordentliga flygegenskaper och en-motorprestanda, som torde vara enastående i världen. Den är dessutom överraskande billig i drift. De första flygproven med Saab 90A-2, som är typbe-teckningen för SAS senaste nyförvärv, gjordes redan 1946, och i fjol vinter provades prototypen i godstrafik till Italien.

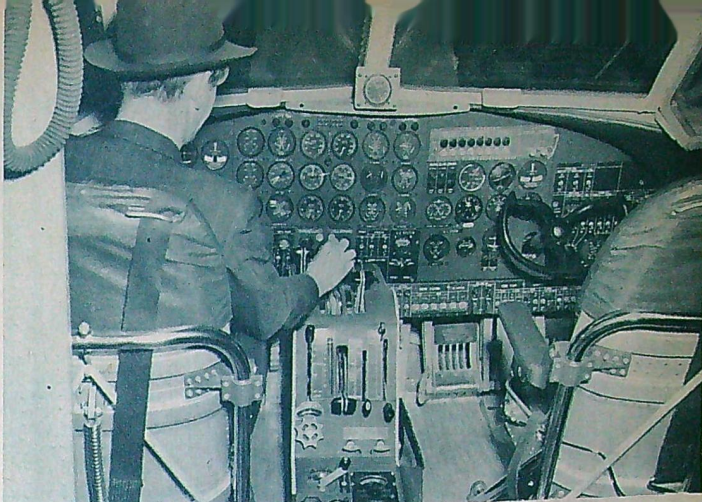
Men innan man kom så långt att det blev tal om att den första Scandia skulle sättas i trafik den 10 december 1950 hände en hel del. Bara en sådan sak som att lägga upp helt nya reservdelslager är en dryg uppgift. Den personal som skall sköta det nya planet har trimmats sedan lång tid tillbaka. Det började med att ett 20-tal av de bästa mekanikerna utvaldes och skickades till fabriken i Linköping. De som längst följt Scandia har varit där i närmare två år. De följde tillverkningen och fick direkt instruktion av konstruktörerna. Sedan blev de i sin tur lärare på Bromma. En lämplig blandning av teori och praktik i timplanerna har gjort att många kan Scandia vid det här laget. Omskolningen omfattar naturligtvis inte bara mekaniker, telegrafister och piloter, även personalen på översynsverkstäder och allt annat verkstadsfolk får sätta sig på skolbänken igen — precis som ingenjörer, förmän, start-mästare och flygvärdinnor. Och sedan bl. a. ingenjör *Tore Brådahl*, som är utbildningschef på marken, meddelat sin undervisning är det klart för »examen».

Omskolningen börjar med att eleverna får lära sig alla data om flygplanet, instrument och diagram. För denna del av utbildningen svarar verkstads-skolan. Mekanikerna får också lära sig påfyllning av bensin och olja, vilket går till på olika sätt hos alla plan. På Bromma finns sex lektions-salar som den här tiden varit fulla med elever. Utmärkt och nödvändigt material i undervisningen är de attrapper av olika delar, som det finns mängder av i en speciell demonstrationshall. Det räcker inte med planscher och teckningar.

Flygchefen, kapten *Sven Ahblom*, som själv håller på att lära sig flyga Scandia, försäkrar att den är mycket lätt att flyga, följer bra i roden och går bra att landa.

Flygutbildningen, som leds av kapten Lennart Sjöberg, får piloterna börja först efter den teoretiska avdelningen och sedan de lärt start och varmkörning. Skolflyg-

(Forts. på sid. 33.)



Utbildningschefen, ingenjör **TORE BRÅDAHL**, kontrollerar Scandians hypermoderna instrumentutrustning. I mitten syns momentmetrar, ingasmanometrar, varvvalsmetrar, rödesmetrar och bränstetrycksmanometrar. De små knapparna ovanför dessa är motorfel-detektorer. De vita och svarta knapparna som sitter i två rader överst till höger är brandvarningen.



Startmästare **SIGURD MALM** diskuterar en detalj på Scandians motor. Den sträcka högspänningen går är betydligt kortare på Scandia än på andra plan, lågspänningen transformeras om först framme vid cylindern.



SAS har ställt i ordning en speciell demonstrationshall just för Scandia-undervisningen. Det exemplar som mekaniker **JOHN LINDBLAD** just håller på att iordningställa använder man enbart som demonstrationsobjekt.

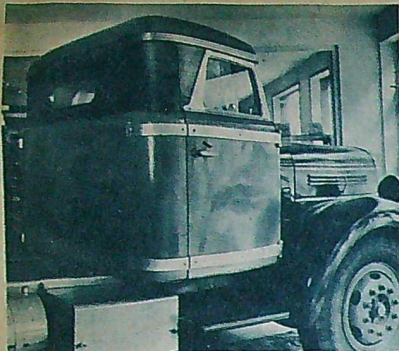


Avsare i propellerbladen är en viktig detalj. Flygplanmotor **SIXTEN CARLSVARD** kontrollerar noggrant hur kopplingen fåsts.



GÖSTA ANDERSSON, som är SAS kontrollant vid Saab, undersöker styrcylindern till noshjulet som är Saabs egen konstruktion.

TRÄTAK TÅL MERA



HP-hytten har ett lite ovanligt utseende, men det estetiska har ju knappast någon större betydelse när det gäller lastbilar.

En stor Volvo stod och lossade tegel Evid ett nybygge. Plötsligt hördes ett rop uppifrån och i samma ögonblick kom en skottkärra som användes för transport av teglet i ett av väningsplanen susande genom luften och slog ner på lastbilstaket. Smällen lät som en bättre bilkrock, men de som väntat sig att få se lastbilshytten krossas under den tunga skottkärran trodde knappast sina ögon när spillrorna av kärran i stället studsade ner på marken och taket förblev oskadat. Vid en närmare undersökning kunde man inte upptäcka så mycket som en spricka i hytten, endast lackeringen hade lossnat där kärran »landat». Det märkliga i historien är emellertid att hytten var byggd av trä, som man ju i allmänhet ansett vara ett bräckligare material än karosseriplåt. I detta fall var det dock inte fråga om vilket sorts trä som helst utan formpressad plywood från Kockums Flygindustri i Malmö. Samma material har tidigare använts för flygplansflottörer, kanoter och båtar och nu har man alltså även slagit sig på karosseribygge.

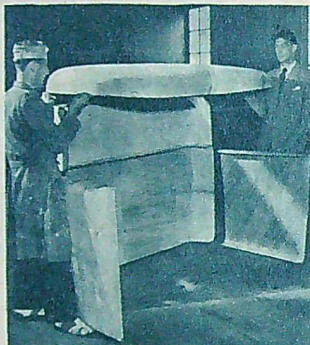
Det är rätt länge sedan Kockums för första gången kom upp med idén att bygga bilkarosser av trä. Till en början rön-te förslaget ingen större förståelse hos bilfolk, men till slut vågade sig ett företag på experimentet — Helmer Petterssons Fabriksaktiebolag i Göteborg. Kockums svarade för pressningen och Göteborgsfirmen satte ihop hytterna. Resultatet blev den s. k. HP-hytten som i flera avseenden överträffar den vanliga lastbilshytten av plåt.

Den främsta fördelen med plywood-konstruktionen är att den har god värme- och ljudisolerering samt motståndskraft mot påkänningar från chassiet vid körning på dåliga vägar. Redan vid en ytlig granskning ger hytten intryck av soliditet och komfort. De olika plywoodbitarna är sam-

manfogade med bultar och på utsatta stäl-len är konstruktionen förstärkt med kraftiga beslag av aluminiumgjutgods som är både starkt och lätt. Tack vare den robusta konstruktionen bör det inte uppstå »fågelkwitter» i första taget och skul-le det bli några skador kan delarna lätt bytas ut. Man behöver bara smälla igen en dörr för att höra att det är gedigna doningar det är fråga om.

Sidostolparna på HP-hytten har med avsikt gjorts mycket klena så att de inte skall skymma sikten. En nackdel är emellertid att sidorutorna inte går att veva ner — man har i stället använt skjut-fönster. Det kan synas vara en bagatel, men det råder inget tvivel om vilken typ som föredras av de flesta lastbilsschaufförer. En modifiering av denna detalj bör nog tas under övervägande.

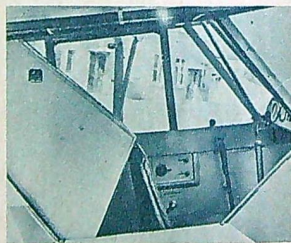
De goda erfarenheter man hittills haft av trähytterna kommer kanske att resul-tera i att Kockums så småningom kan gö-ra allvar av sina ursprungliga planer — att tillverka »bakades» specialkarosser till personvagnar. Det var med denna möj-lighet framför ögonen man började experi-mentera med träkarosserna och det visade sig mycket snart att tanken var fullt genomförbar. Inte ens kostnaderna behöver avskräcka bilfabriker och enskilda från att förvärva en elegant specialvagn med träkaross. Pressmallarna är förhållandevis billiga och förutsatt att en mindre serie kan läggas upp på varje modell kommer priset att ligga inom rimliga gränser. Man behöver i varje fall inte räkna med samma fantassumnor som motsvarande »skräddarsydd» vagnar från utländska karosserifabriker betingar. I Volvo PV 445 har vi ett utmärkt chassi — när får vi se den första helsvenska »drömkaros-sen» i trä?



Hytten byggs av »bakades» delar av krysslimmad plywood. Materialet har betydligt bättre värmeliseringsförmåga än t. ex. plåt.



Piper Cub Special med besprutningsaggregat och långa vätskespidare under vingarna.



Interiör av förarkabinen på nya Cub'en.

Special-Cub för lantbruket

Trots det dystra läget för privatflyget har det lyckats Walle Forslund i ANA-Flyg att bryta valutasparren och importera en ny Piper Super Cub samt reservdelar och tillbehör. Anledningen till denna sällsynta givmildhet från myndigheterna är dock inte så mycket om-²tanke om det svenska privatflyget som nödvändigheten av att skaffa lämpliga redskap för bekämpning av skadeinsekter. Att använda flyget i lantbrukets och

skogsvårdens tjänst är ingen nyhet för vare sig myndigheterna eller privatföretagen. Metoden är väl prövad och funnen så effektiv att inte flygplanparken längre räcker till för att tillfredsställa behovet. Det svenska lantbruket börjar bli flygsinnat och detta ser ut att kunna blåsa nytt liv även i sportflyget.

Det flygplan som man just nu är mest intresserad av är den nya Piper Super

Cub och ett exemplar är redan på väg.

I USA är Super Cuben den mest använda »lantbruksmaskinen» och har därför försetts med massor av specialanordningar för besprutning och bepuddring. Aggregaten är emellertid så konstruerade att de kan monteras på och av på mindre än två timmar, vilket gör att planet efter slutad arbetsdag kan förvandlas till vanligt sportflygplan.



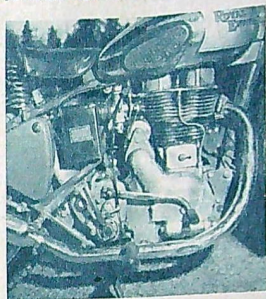
Fjädringen är väl avpassad för trial-körning, — mjuk fram och relativt styv bak.



Royal Enfield Bullet är lika förnämig på landsväg som i terräng. Bäst är den kanske på dåliga vägar av Kåsatyp. Körställningen är sportig men ändå komfortabel och säker.



Samtliga Enfield-maskiner har hastighetsmätaren inbyggd i teleskopgaffelns huvud.



Bullet-motorn från kamaxelnsidan. Lagg mjuk till den stora luftrenaren.



Royal Enfield Bullet är en maskin med i högsta grad sportigt utseende. Toppfart omkr. 115 km/t.

När TV fick låna Börje Nyströms six days-cykel kom den tydligen direkt från Albions steniga byvägar. Det började med att vi tappade hela avgasröret, och vi kunde sedan konstatera att det var en hel del som satt löst på maskinen. Men vi drog fast det igen — och det dröjde inte länge förrän vi trots dessa små malörer var bästa vänner med Royal Enfield »Bullet», som maskinen kallas. Så goda vänner som man känner att man har mycket gemensamt med, som man kan trivas med och lita på i både med- och motgång.

Royal Enfield »Bullet» är nu förstås en maskin som lär ha lätt att förvärva vänner. Främst beror väl detta på att den är så smidig att köra, lätthanterlig och välbalanserad. Den är följksam på ett sätt som endast en riktig engelsk trialmaskin kan vara. Den går lika vackert om man kryper på ettans växel med 5 km/t (utan minsta ryck i transmissionssystemet) eller drar på för fullt genom växellådan upp till toppfarten, som torde ligga någonstans vid 115 km/t. Accelerationen är tillfredsställande, men inte av det mera våldsamma slaget. Tydligt är att »Bullet» mindre är byggd för fartprov än för säker och jämn körning av det slag som erfordras av en förare i en tillförlitlighetstävling eller en engelsk trial. »Bullet» anpassar sig utomordentligt efter vägens beskaffenhet, det må vara en landsväg av autostradtyp eller en lerig gångstig med stora stenar i modden.

BYGGD SOM EN KANON

Nils Tengberg har provkört
Börje Nyströms segerrika
Royal Enfield "Bullet" och
redovisar här sina intryck.

Alla reglage sitter väl samlade inom räckhåll för föraren. Körställningen är av den litet höga, korta engelska trialstypen, som ger utomordentligt knäslut och superb balans och styrning speciellt vid mycket låga hastigheter.

Alla Enfieldmaskiner har ett karaktäristiskt ljud, litet dovt och mullrande. Ventilmekanismen förde på den av oss provkörda maskinen ett ganska avsevärt o ljud. Det visade sig att det inte går att få bort genom ventiljustering utan förefinns i Enfieldmaskiner även när de är nya och när ventilerna är så snålt ställda som möjligt. Missljudet är metalliskt och får kraftig resonans i den stora ventilåpan. Det är ofrånkomligt att ett missljud som detta kan bli irriterande under långa körningar, men när man väl vet att allt är som det skall, att ventilerna är välställda och oljetillförseln tillfredsställande, blir detta ljud säkert av sådan art att det går in genom det ena örat och ut genom det andra. Men är man som sagt nykomling på maskinen kan det lätt stanna kvar i huvudet.

Växellådan är lättmanövrerad. Växlarna går nästan in för lätt och tyst eftersom man ofta inte säkert vet om man utfört en växling eller inte. Ettans växel är ibland litet svår att få i även om man rullar maskinen lite fram och tillbaka, vilket möjligen kan bero på kopplingen, som tenderar att inte koppla ur ordentligt när
(Forts. på sid. 34.)

VAD KOSTAR MOTORCYKELN I SVERIGE?

Teknikens Värld har gjort en sammanställning över samtliga motorcykelmärken och modeller som för närvarande finns att köpa i Sverige. Av nedanstående tabell framgår förutom priset även de viktigaste tekniska data.

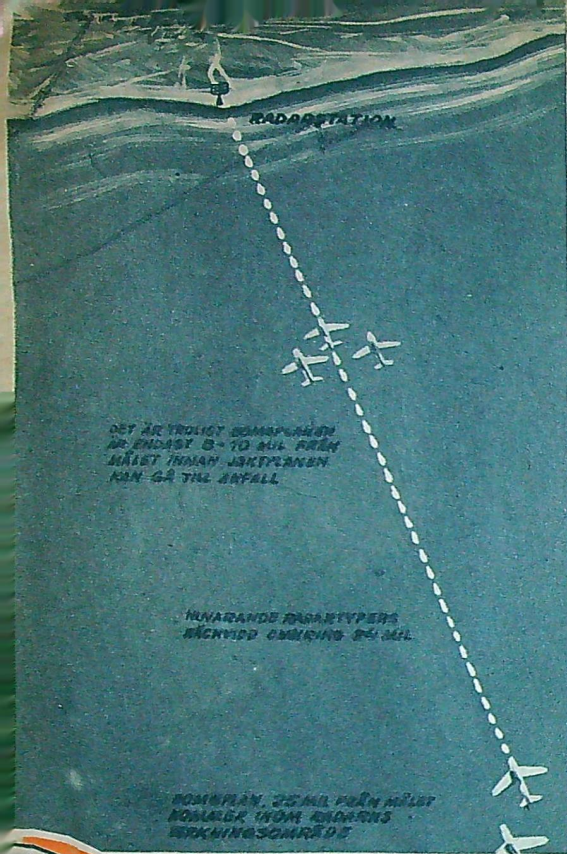
Modell	Motor	Effekt	Tjänstevikt i kg	Pris i kr
AJS — AB Hans Osterman, Stockholm				
16 M	347 cm ³ , 69×93 mm, toppv.	116,8 hk v. 6.000 v/m	175	2.400
16 MS	Dito	Dito	188	2.715 m.bakhhj.
18	498 cm ³ , 82,5×93 mm, toppv.	22,2 hk v. 5.200 v/m	180	2.550
18 S	Dito	Dito	190	2.865 m.bakhhj.
Spring Twin.	498 cm ³ , 66×72,8 mm, toppv., 2-cyl.	—	200	3.250
APOLLO — M. Berlin & Co. AB, Värnamo				
51 H	120 cm ³ , 55×50 mm, 2-takt, Husqvarna 27	116,8 hk v. 4.600 v/m	73	1.170
54, H för två personer	Dito	Dito	78	1.270
53 J	125 cm ³ två-takt J.A.P.-motor	4 hk	73	1.195
52 J för två personer	Dito	Dito	78	1.295
Motorette 55 L	78 cm ³ , 2-takt Levis-motor	2 hk	46	670
AJW — Motorfirma Johansson & Ström, Vara				
Grey Fox	494 cm ³ , 63,3×78 mm, sidv., 2-cyl.	—	ca 165	2.775
AMBASSADOR — AB Nordex, Stockholm				
Serie III	197 cm ³ , 59×72 mm, 2-takt	8,4 hk vid 4.000 v/m	ca 100	1.600
Populär	Dito	Dito	95	1.425
ARDIE — Tingströms Motor-Depot, Bromma				
B 250	245 cm ³ , 66×72 mm, 2-takt	10,5 hk v. 5.000 v/m	127	2.375
ARIEL — AB Allmotor, Örebro				
NG	347 cm ³ , 72×85 mm, toppv.	14,2 hk v. 4.600 v/m	ca 160	2.355
NH	Dito	19,4 hk v. 5.600 v/m	Dito	2.480
VG	497 cm ³ , 81,8×95 mm, toppv.	22,2 hk v. 4.600 v/m	ca 170	2.575
VH	Dito	24,6 hk v. 6.000 v/m	Dito	2.770
VB	598 cm ³ , 86,4×102 mm, sidv.	15,5 hk v. 4.400 v/m	ca 166	2.530
KG	498 cm ³ , 63×80 mm, 2-cyl.	25 hk vid 5.500 v/m	ca 175	3.015
KH	Dito	27 ak vid 6.000 v/m	Dito	3.210
4G	997 cm ³ , 65×75 mm, toppv., 4-cyl.	34,5 hk v. 5.400 v/m	ca 190	3.880
BMW — Firma Arne Rindar, Stockholm				
R 25	247 cm ³ , 68×68 mm, toppv.	12 hk vid 5.600 v/m	140	2.700
R 51/2	494 cm ³ , 68×68 mm, toppv., 2 cyl. boxer.	24 hk vid 5.800 v/m	185	4.060
BMW — BMW-agenturen, Stockholm				
R 35	350 cm ³ , toppv.	14 hk vid 5.200 v/m	162	2.900
B S A — AB E. Fleron, Malmö				
D 1	123 cm ³ , 52×58 mm, 2-takt	4,5 hk vid 5.000 v/m	69	1.300
C 10	249 cm ³ , 63×80 mm, sidv.	8 hk vid 5.000 v/m	123	1.750
C 11	249 cm ³ , 63×80 mm, toppv.	11 hk vid 5.000 v/m	129	1.825
B 31	348 cm ³ , 71×88 mm, toppv.	17 hk vid 5.500 v/m	156	2.380
B 32	Dito	Dito	145	2.600
B 33	Dito	Dito	138,5	3.375
B 34	Dito	Dito	161	2.825
B 35	499 cm ³ , 85×88 mm, toppv.	23 hk vid 5.500 v/m	150	2.790
B 36	Dito	Dito	143	3.540
B 37	Dito	Dito	167	2.380
B 38	496 cm ³ , 82×94 mm, sidv.	13 hk vid 4.200 v/m	169	2.600
B 39	499 cm ³ , 85×88 mm, toppv.	23 hk vid 5.500 v/m	167	2.885
B 40	495 cm ³ , 62×82 mm, toppv., 2 cyl.	25 hk vid 5.800 v/m	173	3.250
B 41	Dito	29 hk vid 6.000 v/m	173	3.250
B 42	591 cm ³ , 82×112 mm, sidv.	15 hk vid 4.000 v/m	168	2.580

Modell	Motor	Effekt	Tjänstevikt i kg	Pris i kr
B S A — AB E. Fleron, Malmö				
A 10 Golden Flash	646 cm ³ , 70×84 mm, toppv., 2-cyl.	35 hk vid 5.750 v/m	170 standard 179 m. fl. gaff.	3.035
COLUMBUS — Columbus Motor, Stockholm				
Regina	350 cm ³ , 69×91,5 mm, toppv.	18 hk vid 5.000 v/m	153	2.710
CORGI — Ing. firman Belos AB, Stockholm				
Corgi	98 cm ³ , 50×50 mm, 2-takt	2 hk vid 3.500 v/m	43	900
D K W — Philipsons Automobil AB, Stockholm				
125 W RT	123 cm ³ , 52×58 mm, 2-takt	5 hk vid 4.800 v/m	75	1.425
DENNY SPECIAL — Denny Motorservice, Stockholm				
Standard med bakhjulsfjädr.	125 cm ³ , 2 takt, ILO MG 125 E	5 hk vid 4.500 v/m	100	1.400
Sport med bakhjulsfjädr. och 2 färgsatsar.	Dito	7 hk vid 6.500 v/m	Dito	1.510
D O T — A. Reinius Co. AB, Stockholm				
De Luxe	197 cm ³ , 62×72 mm, 2-takt	7,6 hk vid 4.000 v/m	ca 100	1.800
DOUGLAS — AB Motor-Service, Stockholm				
Sports	335 cm ³ , 60,8×60 mm, toppv., 2-cyl.	21 hk vid 6.500 v/m	ca 160	3.035
80 Plus	Dito	25 hk vid 6.000 v/m	Dito	3.500
90 Plus	Dito	28 hk vid 6.000 v/m	Dito	3.900
Competition	Dito	19 hk vid 6.000 v/m	ca 140	2.620
EXCELSIOR — Motorfirman Uno Ranch, Göteborg				
Roadmaster R2	197 cm ³ , 59×72 mm, 2-takt	8,4 hk vid 4.000 v/m	ca 80	1.700
Tallsman Twin	244 cm ³ , 50×62 mm, 2-takt, 2-cyl.	—	ca 110	2.275
TTI	—	—	—	—
FN — AB Belgimex, Stockholm				
M 13 SV. mod R.	344 cm ³ , 74×80 mm, sidv.	—	—	2.450
" SV Standard	Dito	—	—	138
" De Luxe	Dito	—	—	2.700
" OHV De Luxe	344 cm ³ , 74×80 mm, toppv.	—	—	139
" SV Standard	444 cm ³ , 84,5×80 mm, sidv.	—	—	141
" SV De Luxe	Dito	—	—	2.850
" OHV De Luxe	422 cm ³ , 82×80 mm, toppv.	—	—	142
FRANCIS-BARNETT — Motorfirman Holger Duell AB, Göteborg				
Falcon O 55	197 cm ³ , 59×72 mm, 2-takt	7,5 hk vid 4.000 v/m	ca 95	1.650
HRD — AB Wiklund, Stockholm				
Black Shadow C	998 cm ³ , 84×90 mm, toppv., 2-cyl.	54 hk vid 5.600 v/m	207	5.400
Meteor	499 cm ³ , 84×90 mm, toppv., 1-cyl.	23 hk vid 5.300 v/m	172	3.100
GILLET-HERSTAL — AB Belgimex, Stockholm				
250 cm ³ , 2-takt, De Luxe	253 cm ³ , 66×74 mm, 2-takt	9 hk	127	2.550
Dito med bakhjulsfjädr.	Dito	Dito	134	2.650
250 cm ³ , 4-takt, De Luxe	252 cm ³ , 65×76 mm, toppv.	11 hk	133	2.725
Dito med bakhjulsfjädr.	Dito	Dito	140	2.825
350 cm ³	346 cm ³ , 70×90 mm, toppv.	14 hk	165	2.875
Dito med bakhjulsfjädr.	Dito	Dito	—	2.975
400 cm ³	397 cm ³ , 75×90 mm, toppv.	15 hk	165	2.950
Dito med bakhjulsfjädr.	Dito	Dito	—	3.050
500 cm ³ , sidv.	476 cm ³ , 76×105 mm, toppv.	13,5 hk	165	2.900

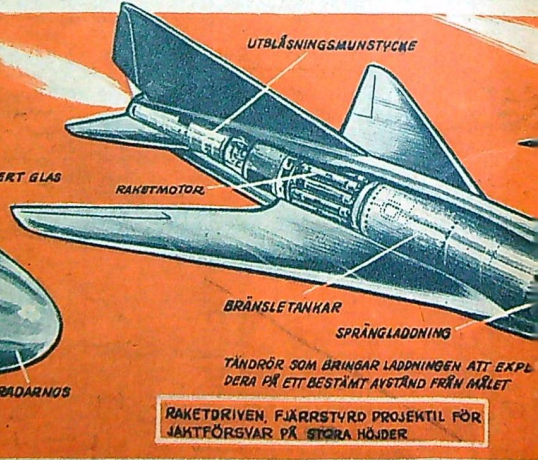
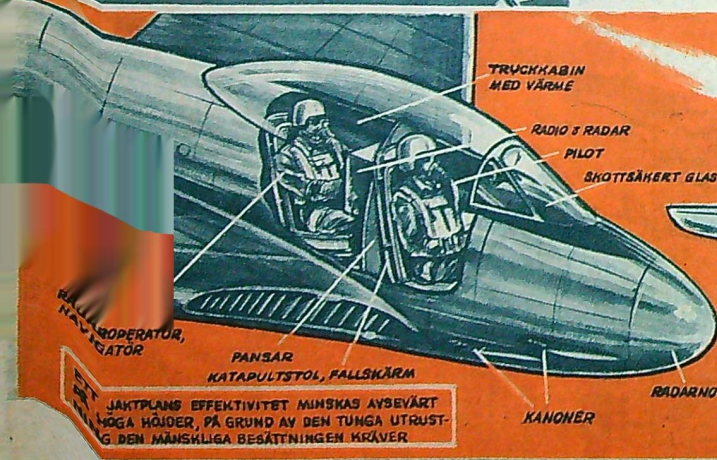
Modell	Motor	Effekt	Tjänstevikt i kg	Pris i kr
GILLET-HERSTAL — AB Belgimex, Stockholm				
Dito med bak-hjulslf.	476 cm ³ , 76×105 mm, sidv.	13,5 hk	165	3.000
500 cm ³ , toppv.	498 cm ³ , 84×90 mm, toppv.	18 hk	175	3.100
Dito med bak-hjulslf.	Dito	Dito	—	3.200
HUSQVARNA — Husqvarna Vapenfabriks AB, Huskvarna				
28	120 cm ³ , 55×50 mm, 2-takt	4,5 hk vid 4.300 v/m	74	1.135
228, 2-sitsig	Dito	Dito	77	1.235
IMME — AB E. Krensler, Stockholm				
R 100	99 cm ³ , 52×47 mm, 2-takt	4,5 hk vid 5.800 v/m	69	1.200
JAMES — AB Nordex, Stockholm				
125 cm ³ , "Cadet"	122 cm ³ , 50×62 mm, 2-takt	4,5 hk vid 4.000 v/m	77	1.300
197 cm ³ , "Capitain"	197 cm ³ , 59×72 mm, 2-takt	7,5 hk vid 4.000 v/m	103	1.650
Dito med bak-hjulslf.	Dito	Dito	—	1.800
JAWA — AB Nyköpings Automobiltrafik				
350 cm ³	344 cm ³ , 58×65 mm, 2-takt, 2-cyl.	14,5 hk v. 4.000 v/m	120	2.430
LAMBRETTA — AB Bil & Truck, Göteborg				
Scooter 125 c	125 cm ³ , 2-takt	4,3 hk v. 4.000 v/m	85	1.700
" 125 lc	Dito	Dito	90	1.900
MAICO — Nordiska Motor AB, Stockholm				
M 150 m, bak-hjulslfjädring	148 cm ³ , 57×58 mm, 2-takt	6,5 hk vid 4.800 v/m	87	1.625
MATCHLESS — AB Hans Osterman, Stockholm				
G 3/L	347 cm ³ , 69×93 mm, toppv.	16,8 hk vid 6.000 v/m	175	2.400
G 3/L S m, bak-hjulslfjädr.	Dito	Dito	188	2.715
G 80	498 cm ³ , 82,5×93 mm, toppv.	22,2 hk v. 5.200 v/m	180	2.550
G 80 S m, bak-hjulslfjädr.	Dito	Dito	190	2.865
Scooter Clubman med bak-hjulslf.	498 cm ³ , 66×72,8 mm, toppv., 2-cyl.	—	195	3.250
MONARK — AB Cykelfabriken Monark, Varberg				
M 71	125 cm ³ , 52×58 mm, 2-takt, B.S.A.-motor	4,5 hk vid 5.000 v/m	74	1.125
M 75	128 cm ³ , 55×54 mm, 2-takt, J.B.-motor	4,5 hk vid 5.000 v/m	74	1.195
M 80	120 cm ³ , 55×50 mm, 2-takt, H.V.A.	4 hk vid 4.300 v/m	74	1.125
M 300 godkänd för 2 pers.	150 cm ³ , 57×58 mm, 2-takt, GZ.-motor	6 hk vid 5.000 v/m	87	1.490
MOTOBECANE — AB Hedemora Nya Bilaffär, Hedemora				
D 45 med bak-hjulslfjädring	124 cm ³	6 hk	77	1.400
L 42 med bak-hjulslfjädring	173 cm ³	9 hk	94	2.300
NORMAN — AB Motortillbehör, Stockholm				
B 2	197 cm ³ , 59×72 mm, 2-takt, Villiers-motor	8,4 hk vid 4.000 v/m	ca 105	1.500
B 2 De Luxe	Dito	Dito	Dito	1.625
NORTON — Motorfirman Bengt Berg & Co., Göteborg				
16 H	490 cm ³ , 79×100 mm, sidv.	12 hk vid 4.800 v/m	ca 170	2.775
18	Dito, toppv.	20 hk vid 5.300 v/m	ca 175	2.925
Bid Tom	506 cm ³ , 82×113 mm, sidv.	12,5 hk vid 4.500 v/m	ca 174	2.850
E. S. 2	490 cm ³ , 79×100 mm, toppv.	20 hk vid 5.300 v/m	ca 170	3.125
30	400 cm ³ , 79×100 mm, toppv.	29,5 hk v. 5.500 v/m	ca 182	3.725
Trial	345 cm ³ , 71×88 mm, toppv.	27 hk vid 6.250 v/m	—	2.925
Super	499 cm ³ , 79,6×100 mm, toppv.	35 hk vid 5.500 v/m	—	2.925
Dominator Twin	497 cm ³ , 66×73 mm, toppv.	29,5 hk v. 6.500 v/m	ca 180	3.375
NSU — Motorfirman Bengt Berg & Co., Göteborg				
Fox	98 cm ³ , 50×50 mm, toppv., 4-takt	6 hk vid 6.500 v/m	78	1.550
251 OSL	241 cm ³ , 64×75 mm, toppv.	10,5 hk v. 5.000 v/m	126	2.110
ZDB	125 cm ³ , 52×58 mm, toppv.	5 hk vid 4.900 v/m	85	1.450
NV — Nyanbolagen AB, Uppsala				
NV R 125	125 cm ³ , 54×55 mm, 2-takt	3,5 hk	73	997:50
NV JB	125 cm ³ , 55×54 mm, 2-takt	4,5 hk vid 5.000 v/m	74	1.195

Modell	Motor	Effekt	Tjänstevikt i kg	Pris i kr
PANTHER — Stach & Co., Stockholm				
Modell 75	348 cm ³ , 71×88 mm, toppv.	18 hk vid 5.300 v/m	ca 145	2.330
" 100	598 cm ³ , 87×100 mm, toppv.	26 hk vid 5.500 v/m	ca 177	2.715
PEUGEOT — Ingfirman Volta, Stockholm				
Modell 155	150 cm ³ , 56×60 mm, 2-takt, blockmotor	ca 8 hk	ca 80	1.550
PUCH — AB Dieseltaktor, Stockholm				
TS	124cm ³ , 2×38×55mm, 2-takt, dubbelkolvm.	7,5 hk vid 5.500 v/m	84	1.700
TT	Dito	5,2 hk vid 4.500 v/m	84	1.450
TF med bak-hjulslf.	248 cm ³ , 45×78 mm, 2-takt, dubbelkolvm.	12 hk vid 4.500 v/m	—	2.500
REX — AB Maskinfabriken Rex, Halmstad				
Telesped	125 cm ³ , 50×62 mm, 2-takt, Villiersmotor	4,5 hk	85	1.175
Roadmaster	200 cm ³ , 59×72 mm, 2-takt, Villiersmotor	4,5 hk	105	1.615
ROYAL ENFIELD — AB Motorkraft, Stockholm				
G	346 cm ³ , 70×90 mm, toppv.	15 hk vid 5.500 v/m	167	2.485
J 2	499 cm ³ , 84×90 mm, toppv.	21 hk vid 5.000 v/m	186	2.720
350 Bullet	346 cm ³ , 70×90 mm, toppv.	18 hk vid 6.000 v/m	170	2.815
500 Twin	496 cm ³ , 64×77 mm, toppv., 2-cyl.	25 hk vid 6.000 v/m	190	3.200
SAROLEA — AB Belgimex, Stockholm				
50 SL 6	589 cm ³ , 98×97 mm, toppv.	25 hk vid 4.800 v/m	170	3.450
SPARTA — Svecia Motor AB, Stockholm				
Sparta 200	197 cm ³ , 59×72 mm, 2-takt, Villiers-motor	7,5 hk vid 4.000 v/m	95	1.800
SUNBEAM — AB E. Floron, Malmö				
S 7	487 cm ³ , 70×63,5 mm, toppv., 2-cyl.	25 hk vid 5.800 v/m	197	3.640
S 8	Dito	26 hk vid 5.800 v/m	181	3.550
SVALAN — Maskin AB John Eriksson, Falun				
11/1950	120 cm ³ , 55×50 mm, 2-takt, Husqv. 27 m	4 hk vid 4.300 v/m	ca 72	1.090
12/1950	125 cm ³ , 2-takt, J.A.P.-motor	4,5 hk	" 70	1.195
TERROT — AB Belgimex, Stockholm				
HGT	346 cm ³ , 70×90 mm, sidv.	9,5 hk	120	2.340
RGST	499 cm ³ , 84×90 mm, toppv.	18,5 hk	190	3.400
TRIUMPH — AB Stockholms Centralgarage och Motorfirman Uno Ranch, Göteborg				
3 T De Luxe	349 cm ³ , 55×73,4 mm, toppv., 2-cyl.	18 hk	166	2.725
x) Speed Twin	498 cm ³ , 63×80 mm, toppv., 2-cyl.	28 hk	182	2.975
x) Tiger 100	498 cm ³ , 63×80 mm, toppv., 2-cyl.	30 hk	182	3.210
x) Thunderbird	649 cm ³ , 71×82 mm, toppv., 2-cyl.	34 hk	184	3.110
x) tillägg för bak-hjulslfjädring 280:—				
TWN — AB Motorkraft, Stockholm				
BDG 125	123 cm ³ , 2×35, 5×62 mm, 2-t, dubbelkolvm.	6,5 hk vid 4.800 v/m	88	1.600
BDG 250	248 cm ³ , 2×45×78 mm, 2-t, dubbelkolvm.	11 hk vid 3.800 v/m	138	2.275
TYPHOON — Bil AB Tham, Göteborg				
Typhoon	210 cm ³ , 64×65 mm, 2-takt	6,5 hk vid 3.500 v/m	85	2.000
VELOCETTE — Motorfirma Johanson & Ström, Vara				
L. E.	149 cm ³ , 44×49 mm, sidv., 2-cyl.	9 hk	ca 120	2.300
M. A. C.	349 cm ³ , 68×96 mm, toppv.	—	ca 145	2.525
K. T. T.	348 cm ³ , 74×81 mm, toppv.	—	—	2.875
VESPA — Como M. & T. Bjerke, Stockholm				
Scooter	125 cm ³ , 2-takt, 56,5×50 mm	4,5 hk vid 4.500 v/m	78	2.150
VICTORIA — Motor-Service AB, Stockholm				
KR 25	247 cm ³ , 67×70 mm, 2-takt, blockmotor	—	133	2.200
ZÜNDAPP — AB Motorkraft, Stockholm				
DB 201	198 cm ³ , 60×70 mm, 2-takt, blockmotor	7,5 hk vid 4.200 v/m	110	1.875
KS 601	597 cm ³ , 75×67,6 mm, 2-cyl.	28 hk vid 4.700 v/m	200	ca 3.900

Där ej annat angetts är motorn 1-cyl. och av 4-takstyp, i allmänhet göres ett tillägg på 25 kr. för leveranstrimming.



EXPERTERNA TRÖR ATT ULTRASHALLA,
FJÄRRSTYRDA PROJEKTILER, KOMMER
ATT BLI SVARET PÅ DE PÅ STOR HÖJD
OPERERANDE SNABBA BOMBPLANEN



JAKTPLANS EFFEKTIVITET MINSKAS AVSEVÄRT
PÅ STORA HÖJDER, PÅ GRUND AV DEN TUNGA UTRUST-
INGEN DEN MÄNSKLIGA BESÄTTNINGEN KRÄVER

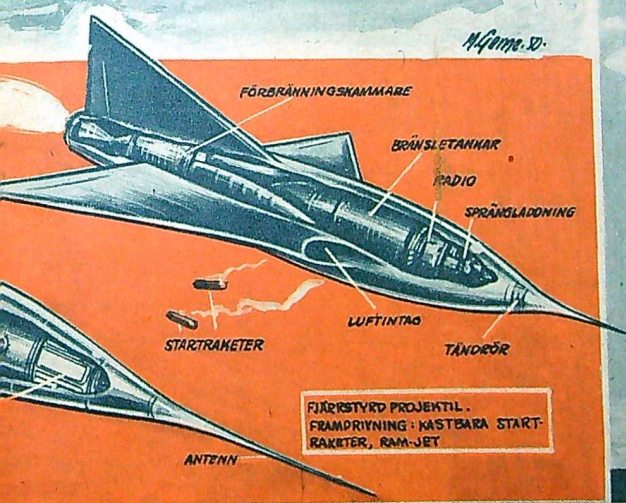
RAKETDRIVEN, FJÄRRSTYRD PROJEKTIL FÖR
JÄKTFÖRSVAR PÅ STORA HÖJDER

LUFTFÖRSVAR MODELL 1960

Av HANS ANDERSSON (text) och MAGNUS GERNE (teckning)



H. G. J. 10.



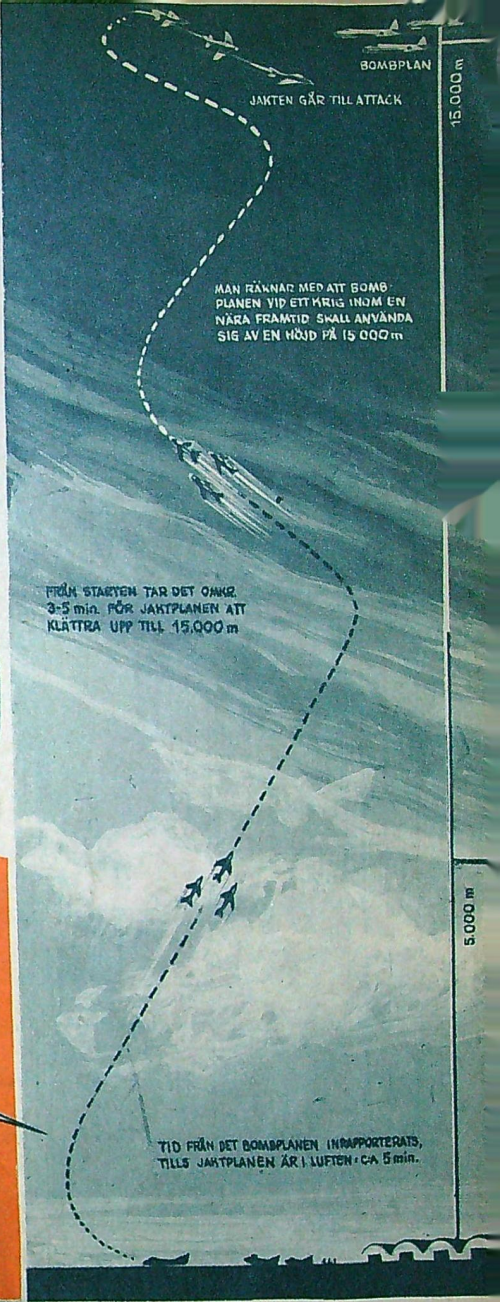
Ett modernt flygkrig skulle gestalta sig på ett helt annorlunda sätt än det senaste krigets, där om tvista inte experterna.

Förekomsten av reaktionsdrivna bombplan med operationshöjder på 15 kilometer, farter på över 1.000 km/t och bomber, varav endast en eller två är tillräckliga för att utplåna en hel stad, nödvändiggör

ett luftförsvaret av helt annat slag än det hittills vanliga. Ett dylikt försvar kräver framför allt ett effektivt förvarningssystem, om försvararna skall ha en chans att i tid möta och nedkämpa fiendens bombplan innan deras bomber lägger målet i ruiner. Radar kommer därvid att spela en ytterst betydelsefull roll. Trots långtgående förbättringar som införts se-

dan kriget, krävs emellertid att radarns räckvidd ytterligare ökas till sitt absoluta maximum. Den nuvarande maximala räckvidden hos de största apparaterna — ca 25 mil — kan knappast anses tillräcklig med tanke på de hastigheter varmed modernerna bombplan förflyttar sig.

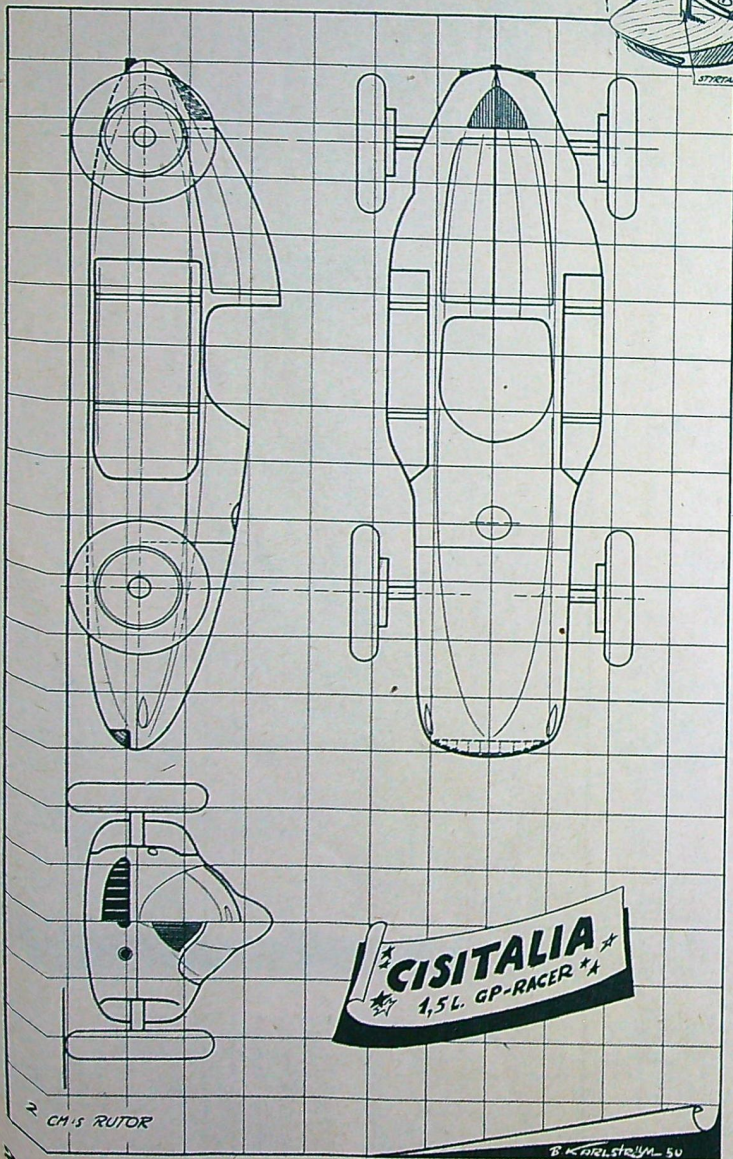
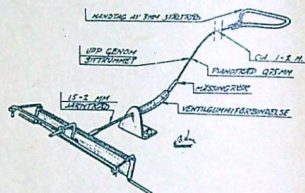
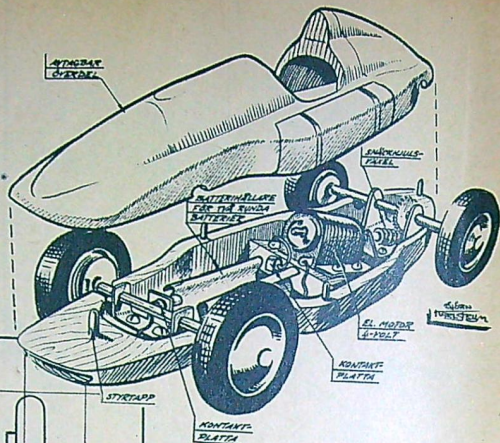
(Forts. på sid. 34.)



TV:s JULKLAPPSTIPS:

FJÄRRSTYRD ELEKTROBIL

Önskejulkappen för alla pojkar är denna modell av Cisitalia, som drivs av en elektrisk motor och kan fjärrstyras.



En modell av Cisitalia, en av världens berömdaste racerbilar, är något att ge bort i julkapp. Särskilt som den går med egen motor och har en genial styrinrättning. Karosseriet görs av två träbitar som skruvas ihop och skulpteras ut. När skulpteringen är klar skruvas bitarna isär och urholkas. Bilen drivs av en liten elektrisk motor för ungefär fyra volt. Den får strömmen från två seriekopplade ficklampsbatterier och kraftöverföringen sker via en snäckväxel av samma typ som används på modelljärnvägståg. Strömbrytaren sitter så att man kommer åt den i sittbrunnen.

Framhjulen är styrbara och fjärrmanövreras med en lika enkel som genialisk anordning. Dess konstruktion framgår tydligt av ritningen ovan.

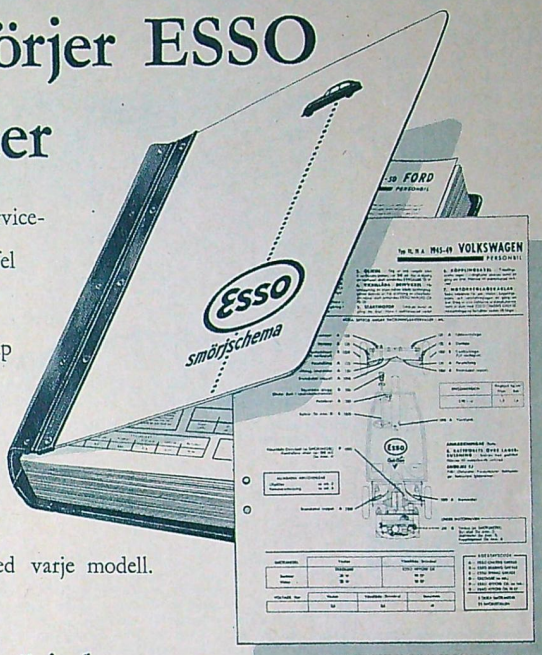
Vill man så kan man i stället för den elektriska motor sätta in en dieselmotor på 1 cm³.

Björn Karlström.



Nu smörjer ESSO efter noter

En ansvarsmedveten service-
man får inte göra några fel
i smörjningen . . . men
det är en hel vetenskap
att ge perfekt smörj-
service. Nya model-
ler tillkommer ideli-
gen. Smörjställen och
smörjmedel varierar med varje modell.



ESSO smörjschema ger pålitlig service

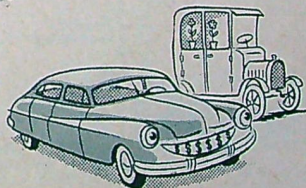
För att kunna smörja exakt och för att effektivt kunna kontrollera arbetet använder ESSO-stationerna över hela landet ett nytt smörjschema, uppgjort efter ett copyrightskyddat amerikanskt system. ESSO SMÖRJSHEMA kartlägger och ger noggranna smörjinstruktioner för 150 bilmärken och modeller, allt enligt bilfabrikanternas egna rekommendationer.

Vi visar det gärna

Nästa gång Ni lämnar in vagnen för rundsmörjning på Er ESSO-station — ta då en titt på smörjschemat. ESSO-mannen följer det i detalj — och han visar det gärna.

Ständig komplettering

ESSO SMÖRJSHEMA, som också detaljgranskats av svenska motorexperter, garanterar att varje bil får riktig smörjning. Genom ständig komplettering kan dagens och morgondagens modeller försäkras om samma goda service som de gamla kända märkena.



SVENSKA PETROLEUM
AB STANDARD



service — vård ger värde

Den idealiska modellfärgen

MERO

Lackfärg för målning av trä, papp, plåt, järn m. m. Är mycket lättarbetat samt täcker väl.

Torktid
45 min.

28 kulörer



KLINT, BERNHARDT & Co AB.

Rekvirera ritningar redan i dag.

Och börja bygget nu under vintern med de populära och utexperimenterade passbåtarna Sugar och Celer och möt den kommande sommaren på sjön.

Snabba • Lättbyggda • Stilfulla



Sugar, 2-sits., längd 3 m
bredd 1,20 m
djup 0,55 m
fart med 7,2 hkr
utombordsmotor 18 knop
lämpl. motor 5—15 hkr



Celer, 4-sits., längd 4 m
bredd 1,40 m
djup 0,80 m
fart med 16 hkr
utombordsmotor 22 knop
lämpl. motor 10—22 hkr

plywood är byggnads materialet av 1
80 % av Amerikas passbåtsbyggare
vänder båtplywood.

Rekvirera ritning och arbets-
skrivning till Sugar (20,—) eller
Celer (35,—). Stryk under det önsk-
da.

STIG ROGGENTIN,
Götgatan 26 II, Stockholm



GRABBARNAS EGEN SIDA



Lillasyster sitter bekvämt i bagageluckan. Vagnen går så lätt att storebror trampar ledigt även med en liten passagerare i svärmorsluckan.



Chassiet och fjädningen är som på en riktig bil.

APOSTLAHÄSTAR ÄR VOLVOMOTOR

Snickarmästare Uno Lindberg i Skellefteå har på lediga stunder knäpat ihop en verkligt elegant trampbil åt sin sexårige son. Frånsett att bilen saknar motor är den byggd som en riktig vagn och har flera finesser som endast förekommer på de förnämligaste märken. Den har bl. a. ett riktigt chassi, individuell fjädning på alla fyra hjulen, handbroms med parkeringslås samt strölkastare och radioantenn. Försätset är klätt med ljus

skinn och till elegansen bidrar ytterligare en instrumentpanel som är Volvos original. Genom att fälla ut bagageluckan kan man få en extra sits och där brukar Lindberg junior placera sin lillasyster när han är ute och finåker om söndagarna.

Bilen är målad i ljusblått och försedd med dekorativa kromlister. Hjulen är gjorda av askfat med gummiringar.

Rick Rehnlund



Pappa Uno Lindberg ger sakkunniga råd om hur olika finesser fungerar.



Flygbåten är den idealiska modellen för linkontrollflygning till sjöss. En elegant start.



Genom att montera på landningshjul kan flygbåten mycket lätt förvandlas till amfibiemodell.

MODELLFLYG TILL SJÖSS

Det är inte många modellflygare som vågar sig på sjöflygplan och flygbåtar, men jag kan försäkra att dessa typer är de roligaste som finns, särskilt som linkontrollmodeller. Jag har själv gjort ett lyckat försök med en liten flygbåt och resultatet blev över förväntan.

Modellen är byggd och klädd helt i balsa och har en spännvidd på 910 mm. Övriga data är: vingyta 14,5 dm², längd 875 mm, flygvikt 530 gram, stabilisatorytan 3,65 dm². Motorn är en Elfín diesel på 2,46 cm³ och propellern har en diameter på 203 mm och en stigning på 152 mm.

Modellen är mycket lättflugan och kan starta och landa överallt där det finns vatten med minst 10 cm djup på en yta med 7—8 meters radie. Genom att montera på landningshjul kan

planet lätt förvandlas till amfibie och flygas som vilken vanlig linkontrollmodell som helst. Men som sagt, den är roligast som sjöflygplan.

James E. Raddings
Totland Bay, England.



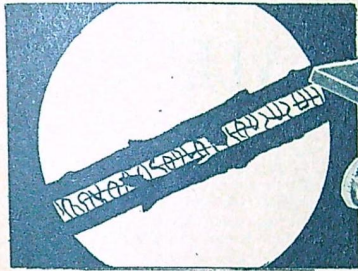
Sluta upp med att ro-pa »ur viken därnere», hoppa bara!

Nästa nummer är stort fulnummer och utkommer den 7 december

Ett riktigt mikroskop

Varenda pojke och flicka blir stormförtjust att få ett eget mikroskop i julklapp. Var dag nya spännande, fascinerande upptäckter! Intressantare hobby kan ingen ha. En värdefull hjälp i arbetet för ingenjörer, tekniker, textilerpeter, samlare, studerande o.s.v.

Vad är detta?



Svar: Ett hårstrå
sett genom »W»-mikroskopet!

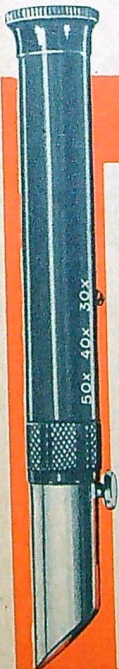


Det utomordentliga och prisbilliga **W**-mikroskopet

Fullständigt optiskt linsystem ger perfekt förstoring ca 180 ggr. Det är linjärförstoring, inte ytförstoring, som brukar anges för enkla instrument. Ställbart stativ. Precisionsinställning för objektivet. Sammansatt okular. Oöm konstruktion. Med färdiga preparat endast

Kr. 28:50

Vi tillhandahåller våra mikroskopkunder prima objekt- och täckglas till låga priser. Se kupong.



Fickmikroskopet "M 20" som blivit en SENSATION

Tar inte större plats än en reservoarpenna! Variabel förstöringsgrad från 30 till 50 gånger. Riktiga, optiskt slipade och centerade linser. Med detta fantastiskt skarpa och lätthanterliga lilla instrument utforskar Ni den levande naturen. Inga preparat, utan livet självt, under normala betingelser!

14:85

»Instrumentets användningsområde är nära nog obegränsat och man har det alltid lätt till hands. Då man långtifrån alltid har användning för så stor förstoring som 50 ggr, anser jag Edert mikroskop ha en väsent-

Fickmikroskopet "M 40"

Lika allsidigt användbart som »M 20». Förstorar 25 ggr. Ger glädje och nytta långt utöver priset

8:95

lig fördel genom att denna kan varieras ända ner till 30 ggr. Jag är övertygad om att ett instrument av så god kvalitet och till ett så lågt pris som fickmikroskopet M 20 välkomnas och hälsas med tillfredsställelse av alla intresserade.»

BERTIL SVENSSON
Ingenjör
Trollhättan

ALLA MIKROSKOPEN
I NATURLIG STORLEK!

Sänd in kupongen
så får Ni guld-**NU!**
klappen i god tid!

AB OPTA, Trollhättan

Var god sänd mig mot postförskott.

- st. »W»-mikroskop med färd. prep. kr. 28.50
- sats objektglas (50 st.) å kr. 2.75
- sats täckglas (50 st.) - å kr. 2.25
- st. Fickmikroskop M 20 å kr. 14.85
- st. Fickmikroskop M 40 å kr. 8.95

Namn:

Adress:

Postadress:

TV



Denna Alfa Romeo Sport med Pinin Farina-kaross är bara ett litet smakprov av den stora bilkvalitad med idel vrålkök som presenteras i den nyutkomna teknikkalendern.

ligt populär företeelse! Annat aktuellt: »Sveriges Television», ett besök i televisionens svenska högborg; »Sovjets flygsvanen — världens största», en initierad studie av det nyaste nya i den ryska krigsproduktionen; »Front mot radiostörningarna»; »Bilmärkenas historier» (en presentation av ett 70-tal ledande bilfabrikat!); Varg-Olle Nygren skriver om »Förtkörning ger inte speedwayseger»; »Racerbilisternas dröm väser fram»; »Att bedöma bilar» av Bertil Björkman. Och mycket, mycket annat.

Bilar, ja. »Tekniken i dag» har lagt stor tonvikt vid den uppvaknande motorismen och i en färgbilaga presenteras bl. a. några av 51 års modeller under rubriken »Ett lockande bilar».

»Svensk Flygkalender» har gått upp i

ÄNTLIGEN EN TEKNIKKALENDER!

Äntligen har också tekniken fått sin populära kalender, den lilla aktuella uppslagsbok som man saknat hittills. »Tekniken i dag 1951» som nu för första gången dyker upp på bokhandelsdiskarna innehåller en mängd begärliga artiklar i många olika tekniska ämnen, roligt skrivna och rikt illustrerade. Saabs flygplans-

konstruktör Erik Bratt brassar på för fullt under rubriken »Flygplanet måste bli enklare», där han kritiserar sportflygplanets nuvarande utformning: det är för många instrument och knappar att hålla reda på för en amatörflygare — det hela måste göras mera lättarbetat för att sportflyget skall kunna bli en verk-

»Tekniken i dag» som alltså innehåller en hel del nytt för de flygintresserade. En ovarderlig tillgång är också en avdelning med förvandrings- och hastighetstabeller, rekord för bilar, motorcyklar, flygplan, båtar m. m.

3:75 kostar den idealiska julkalendern!

Ny strålande TÄVLINGSMODELL!

”HUGIN”

Spv 800 mm. Sensationella flygegenskaper. »Hugin» är den bästa gummi-motordrivna modell som på länge erbjöds de svenska modellflygarna. Flygtider om 3—5 min. uppnås lätt med en välbyggd »Hugin».

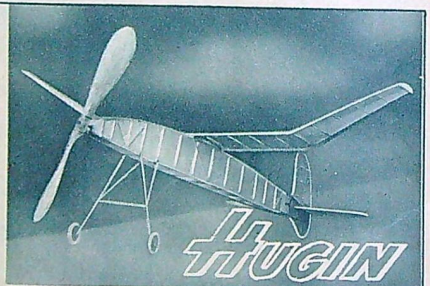


Fäilbar propeller, termikbroms, trimroder m. fl. finesser.

Enkel och lättbyggd konstruktion, så utförd att rena nybörjare kunna undvika de svåraste detaljerna och dock få en högvärdig modell.

Byggsatsen är utförd i 100 % balsa, den bästa som står att få. AKTA JAPANPAPPER till bekländnad, kontursågad propeller, gummi-motor av bästa kvalitet, ritning i full skala m. m. Mycket utförlig bygg- och flyginstruktion medföljer.

OBS! NI FÅR VALUTA FÖR PENGARNA — ”HUGIN” KOSTAR BARA 6:50 PR BYGGSATS.



STILIG TÄVLINGSMODELL 800 mm. spännvidd

MOTOR MED ”KRUT” I AMCO 3,5 c.c.



Konstruerad för modern linkontrollflygning.

AMCO 3,5 erbjuder mera kraft än någon annan motor i denna storleksordning. Jämn och vibrationsfri gång.

LÄTTSTARTAD vägar man sällan säga om en modellmotor, men AMCO 3,5 DET!

LEVERERAS SOM DIESELTYP ELLER GLÖDSTIFTMOTOR



Spännvidd 575 mm. En billig LINKONTROLLMODELL

Passar de flesta i marknaden förekommande dieselmotorerna.

Mycket lämpligt att börja med för dem som ej tidigare flugit linkontroll. Normalhastighet med 2 c.c. motor 60—80 km/tim.

Byggsats med alla delar färdigågade av prima material, ritning i full skala, bygg- och flyginstruktion, Pris pr byggsats Kr 6:50 Vi lagerföra motorer av olika slag lämpliga för »Snurren».

Sensationellt nytt...

FÄRGAT JAPANPAPPER levereras åter, stort sortiment — olika kvaliteter.



Har Ni KATALOG Nr 8? Katalogen med supplement erhålles mot 40 öre i frimärken. Innehåller över 100-talet byggsatser till modeller av alla slag, ritningar och byggmaterial, dieselmotorer etc.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRY • MALMÖ

Sänd mot postförskott + porto:

... st Byggsats Hugin	6:50
... st Snurren	6:50
... st Motor AMCO 3,5	78:—
... st Semo basissall, stor tub.	0:45
... st Katalog	0:40
... st Supplement	
Namn	
Adress	
Postadress	TV

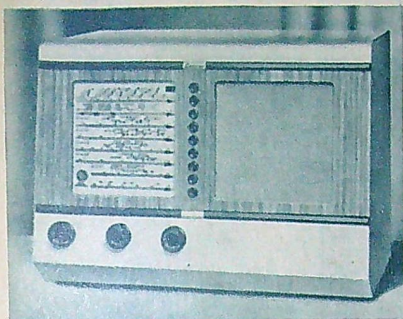
Pris Kronor 78:—
Eskt. propeller.
Vill samma pris, uppgiv endast vilket som önskas.
Vikt endast 90 gram. Varv pr/min. 13.000.

D-MOTORER I LAGER
Nya priser fastställda av fabriken.

IV 3,46 cc	Kr 75:—
III 2,49 cc	70:—
II 2 cc	60:—
Spec. 2 cc	63:—
See 1 cc	45:—

Eske-reddlar finnes!

RADIONYTT

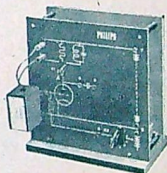


För kortvägsslysnare

Ovanstående mottagare är av det engelska världsmärket *Cossor*, vars svenska representant är Ingenjörfirman *M. Steinhardt* i Stockholm. Mottagaren, som täcker mellanvägs- (195—550 m) och mellan-kortvägsbandet (40—100 m) är speciellt byggd för kortvägsmottagning med bandspridningstavstämning för 31, 25, 19, 16 och 13 meter. Dessutom har den ett särskilt 11-metersband, som täcker de två BBC-sändarna där. Bland finnesserna märks fördröjd automatisk volymkontroll. Mottagaren har sju rör samt ett magiskt öga för noggrann avstämning av såväl närbelägna som avlägsna stationer. För kortvägsslysnare och sändaramatörer torde apparaten vara idealisk.

Översködligt elektronrör

Undervisningsapparater i radio lanseras av Philips och serien har nu utökats med en ny typ, *DU 165*, som visar ett elektronrörs funktioner. Apparaten har i likhet med tidigare typer på framsidan ett tydligt kopplingsschema över de ingående detaljerna. Gallerspänningen är givetvis stegvis variabel och i anodkretsen kan med en omkopplare efter önskan inkopplas ett anodmotstånd, en resonanskrets med järnpulverkärna eller ett yttre anodströmsinstrument eller en yttre impeplans av annat slag, t. ex. en högtalare eller transformator. Apparaten är mycket mångsidigt användbar, t. ex. för att demonstrera 1) anodströms beroende av gallerspänningen, 2) rörets funktion som motståndskopplad förstärkare och uppmätning av förstärkningens storlek i detta fall, 3) undersökning av fasförhållandet mellan ingångs- och utgångsspänning och 4) undersökning av distorsionens uppkomst osv.



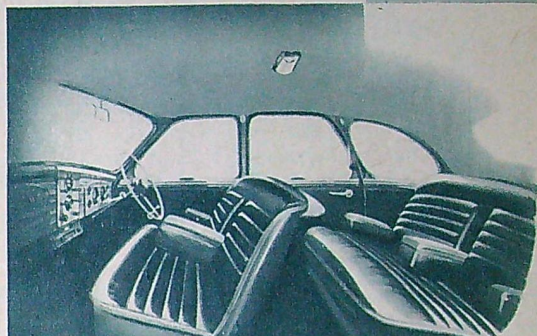
Dielektrisk värmebehandling

har nu i allt större utsträckning tagits i anspråk inom industrin. För värmebehandling av icke ledande material, såsom trä, plaster, kork, gummi och textilier — t. ex. vid limning, torkning och förvärmning — erbjuder sålunda det dielektriska högfrekvensvarmet stora fördelar. Utifrån tillförd värme tränger nämligen mycket långsamt igenom dessa dåligt värmeledande material och långt innan kärnan är uppvärmd riskerar man överhettning och skador på ytsikten på arbetsstycket. Den dielektriska värmebehandlingen ger däremot en likformig och mycket snabb uppvärmning av hela arbetsstycket på en gång.

Jowett JAVELIN

skapar en ny standard
bland medelstora vagnar”

THE TIMES



Javelin betecknas av en enig världsexpertis som ingenting mindre än en sensation. Javelin's rymliga komfort, höga medelhastighet, goda körekonomi samt säkra vägegenskaper har tidigare varit förbehållna de stora och dyrare vagnarna.



Välj inte
bil förrän
Ni provkört
Javelin —

Jowett JAVELIN

— familje- och bruksbilen
som äger allt



Generalagent för
Norra och Östra Sverige:
A.-B. MOTORTILLBEHÖR
Vallgatan 38, Stockholm.
Telefon 23 1645

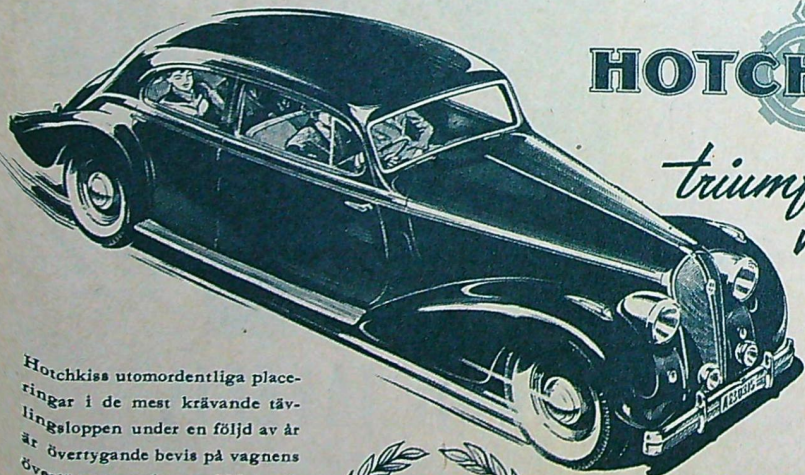
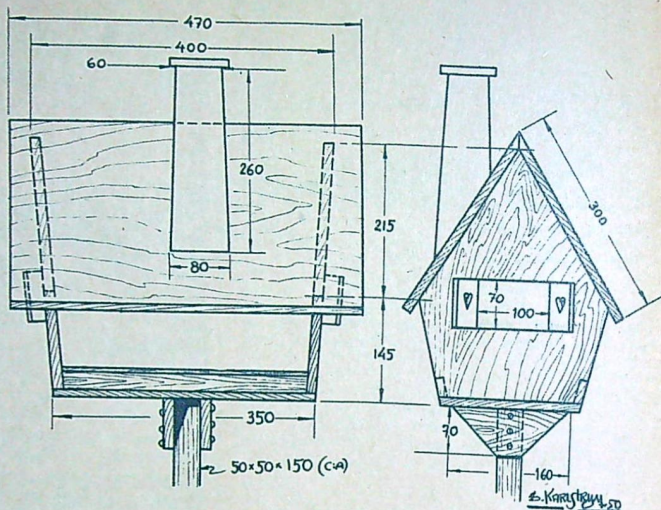
Generalagent för
Södra och Västra Sverige:
ALPEN, GUNDERSEN A.-B.
Skeppsbron 4, Göteborg.
Telefon 11 59 19

JULBORD FÖR SMÅFÅGLAR



En trevlig julklapp åt hela familjen är ett fågelbord som man kan sätta ute i trädgården eller på balkongen så att man riktigt kan glädjas med småfågellarna när de kryper undan snön. Detta bord är byggt som en liten stuga. Naturligtvis skall huset vara rött med gröna fönsterluckor, tjärpapp på taket och vit skorsten. Skorstenen, ja. Den är enklast att göra massiv. Huset för övrigt görs av furubräder som hyvlas och putsas ordentligt på alla sidor. Om huset skall stå i trädgården fäster man det på en päl som slås ned i marken, skall det sitta på balkongräcket anpassar man stödet efter räcket's bredd och skruvar fast det. Måtten kan naturligtvis varieras men de på ritningen är beräknade så att större fåglar inte skall kunna komma åt den utlagda maten.

Björn Karlström.



HOTCHKISS

*triumfernas
vagn*



Hotchkiss utomordentliga placeringar i de mest krävande tävlingsloppen under en följd av år är övertygande bevis på vagnens överlägsna styrka, snabbhet och kvalitet! Monte-Carlo-Rallyt — där världens yppersta vagnar och förare mäta sig med varandra — har vunnits av Hotchkiss inte mindre än sex gånger, senast 1949 (dubbelseger) och 1950.

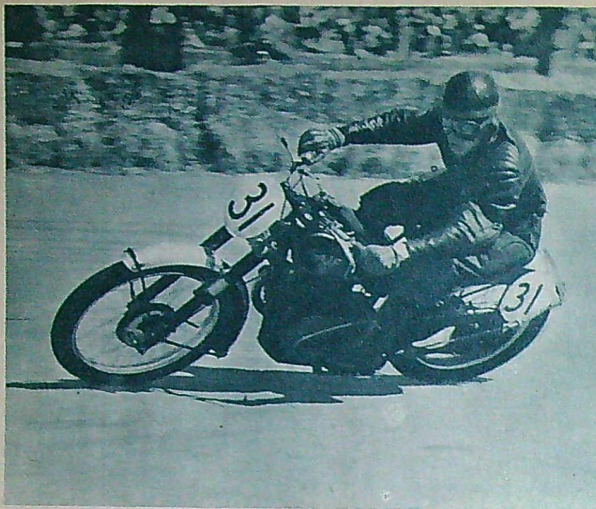


Ett begränsat antal vagnar finns för omgående leverans! Begär demonstration!

Motorindustri AB

Evert Philipson

Utställning: Linnégatan 31, Tel. växel 679690



MUNKORG PÅ SVEN JERRIG

Forts. fr. sid. 9.

Hela ceremonien i Riddarholmsskyrkan men i ursprungligt skick utan reporterns kommentarer spelades sålunda in bl. a. för att arkiveras för framtida bruk. Men dessutom användes denna inspelning på så sätt att de utländska reportererna av denna originalinspelning kunde göra efterhandsreportage försedda med kommentarer på deras respektive språk.

Medan magnetofonapparaterna, där ljudet inspelas på magnetisk väg på tunna band, för många ändamål helt undanträngt de gamla hederliga grammofonskivorna med mekanisk ingravering av ljudet, sker Radiotjänsts stationära inspelning helt på grammofonskivor. Men det är inte vanliga bakelit-skivor av den typ man kan köpa i en grammofonaffär som används, utan lackskivor bestående av en metallstomme med ett tunt lager av lack på vardera sidan. De är stötsäkrare än vanliga skivor — under de sista 10 åren har det knappast någon gång hänt att en lackskiva förstörts hos Radiotjänst — men är i gengäld ömtäligare för avspelningsnålens sliting. Ett 15-tal uppspelningar utan märkar ljudförstärkning räknar man med.

Under kungabegravningen spelades här in 12—13 timmars program på huvudsakligen sådana lackskivor, som var och en har endast 2 minuters speltid, och till en mindre del på magnetofonband.

Orsaken till att grammofonskivan kunnat behålla sin ställning gentemot magnetofonbandet är nämligen att det är lätt att på den förra företa omredigeringar — man kan t. ex. ta ut en enda mening ur en inspelad text — och hopskarvningar, vilket är besvärligare att göra med magnetofonbandet.

Tack vare att dessa lackskivor sparas i arkivet — där det f. n. finns 60.000 av Radiotjänsts egna inspelningar — kan man sålunda när som helst i framtiden ordna återutskickning av olika händelser — som t. ex. de just nu utimade. Modern teknik skapar sålunda medel att bevara nuet åt framtiden.

SNURRESPEEDWAY I MÖRKER

Forts. fr. sid. 10.

Efter kriget fann emellertid motorcykelsporten den rätta lösningen i seriesystemet.

Utboardsporten måste gå samma väg om den i framtiden skall ha någon chans att förvara den ställning den faktiskt är berättigad att inta. För det första måste man skaffa likvärdig maskinmateriel och eventuellt använda mer standardbetonade motorer så att rikemanssonsferorna inom sporten kommer bort. Vidare måste man skapa ett seriesystem, ordna arrangörsledarkurser och kurser för förare, bedriva propaganda för att få ut sporten på bredden och sist men inte minst skapa bättre kontakter med klubbarna.

Jag har gjort den erfarenheten att motorsporten och åtskilliga andra slag av idrott blir mer fascinerande och därmed också mer lockande för publiken om den utövas i strålkastarljus.

Värför inte ordna en utbordartävling i strålkastarsken? Det kommer att kosta mycket pengar med dyrbara strålkastarrangemang, domartorn, upplyst depånämnig m. m., men mycket kommer att bli en engångsutgift som säkert betalar sig i längden.

Men, invänder kritiken, vad hjälper strålkastare mot mörkt vatten? Alla mörka ytor absorberar ju allt ljus. Den saken är dock enkel att lösa — med färgat vatten. Det låter fantastiskt men faktum är att man inom flygets räddningstjänst använder ett slags färgkoncentrat som har en oerhörd förmåga att färga vatten ljus. På så sätt skulle man få fram den ljusreflektor som behövs.

Låt oss tänka oss hur en sådan tävling skulle gå till exempelvis på Lindarängen i Stockholm en mörk sensommarkväll. Man hör utbordarbåtar surra som bin vid depån ute på Värtan. Ännu är det en halv timme kvar till första start och på sekunden kl. 19 överraskas man av ett praktfullt fyrverkeri som tecken på att här kommer det att hända något i kväll. Två stora marschaller vid inloppet från Värtan markerar den väg förarna kommer in, bengaliska eldar lyser runt stränderna och konstgjorda vattenfall sprutar från domarflotten mitt i viken. En stark strålkastare tänds mot flottans musikkar som när det gäller sjösport välvilligt ställt sig till förfogande för att underhålla den publik som i god tid infunnit sig till detta jättearrangemang.

Strålkastare spelar över viken, ovanpå domartornsfloppen lyser poängsiffertavlor och heatvisare, färggranna flottförsedda vimpelstänger markerar banan och gula strålkastarljus vid starten markerar startområdet — starten sker nämligen med viss omräde för att starten ska vara samlande inom ett bestämt område för att starten ska kunna ske. Domartornet för de s. k. hängningsprov som samt de gröna, starka strålkastarna framför starten som betyder att fallet är samlat och att starten gått. Han provar också de röda stopplamporna som sitter runt viken. Allt tycks vara klart för första start.

Speakern förkunnar startordningen, det blir fyra förare i varje heat allt enligt sjösportswayens seriesystem. Första

Teknikens Värld

ger mera under 1951!

Under nästa år kommer Teknikens Värld att i ännu högre grad än hittills ägna utrymme åt det aktuella reportaget från den moderna tekniken alla områden. Ni följer bäst det tekniska framåtskridandet i Sverige och utomlands genom att regelbundet läsa Teknikens Värld, den aktuella nyhetsförmedlaren för alla tekniskt intresserade.

Insändes i slutet brev
till Teknikens Världs
prenumerationsavd.
Postbox 3263, Stock-
holm 3.

PRENUMERATIONSBESTÄLLNING 1951

Senast den 9 december måste prenumerationsbeställning vara Förlaget tillhanda för att kunna expedieras från nr 1. Senare beställningar kunna expedieras först från nr 3. Prenumerationspris på Teknikens Värld: Helår 12:—, Halvår 7:—.

GAVOPRENUMERATION 1

Markera med kryss (X) i
rutorna det som gäller.

Sänd Teknikens Värld som gåva från mig till:

Helår
Halvår

Namn

Postad

Postadress

GAVOPRENUMERATION 2

Sänd Teknikens Värld som gåva från mig till:

Helår
Halvår

Namn

Postad

Postadress

GENPRENUMERATION

Sänd Teknikens Värld till nedanstående adress:

Helår
Halvår

Jag betalar samtliga beställningar så snart jag erhållit inbetalningskort.

Namn

Postad

Postadress

Sänd mig ex. presentkort, som jag kan använda till mina gåvor.

heatets föraren, som ligger och varmkör motorerna utanför på värtan, får ljusvarningsljud från depåchefen att de måste vara beredda att åka fram till första start. Förarna kastar en blick på en hättelik strålkastarbelyst klocka vid depån som visar att de har tre minuter kvar.

Fältet börjar samla sig. Varje man ser till att han lägger sig på rätt startbana efter sin huvuds färg, de kontrollerar återigen tiden och en minut före 19.30 glider de med lagom fart och väl samlade genom den lilla öppningen i Lindarångsviken fram mot startområdet.

Skall de vara så väl samlade inom startområdet att domaren kan godkänna starten eller skall de få snurra ett varv till? Det gäller att kunna rätt startteknik. I kurvan före startområdet har det plötsligt blivit två efterslantare, men ju närmare startområdet de kommer ju högre hastighet har de, för att just som fältet passerar startområdet vara jämsides med de andra två ekipagen. De har nu något högre hastighet genom sin perfekta startteknik och skär först in i kurvan.

Publiken får uppleva ett skådespel som den aldrig vägar drömma om när de små båtarna rusar runt banan. Det färgade vattnet reflekterar strålkastarbelysningen och varje ekipage syns väl genom att de målats med fosforfärg. Ur motorerna avgasrör sprutar en ständig eldsvast, som dock avtar något och övergår till ett gurglande ljud vid ingången till varje kurva.

Det är ett sällsamt skådespel där förarna kämpar två och två sida vid sida och där båtarna ibland stöter till varandra. Men tack vare en stötdämpande gummlist runt varje båt händer inga olyckor. Man sladdar på tvären genom kurvorna och det blir en rasande kamp på mållinjen. Över denna tänder en stark vit strålkastare som tecken på att heatet går i mål samtidigt som domaren tänder det röda stopplyset. Första man saktar farten, väntar in de övriga och heatet åker snyggt och prydligt ut ur viken, bort till depån samtidigt som nästa heat gör sig klart för att köra fram.

Vi har upplevt världspremiären för snurrespeedway.

EN RYMLIG ALLROUNDVAGN Forts. från sid. 11.
konstruktörsprestation. En liten svaghet delar modell 1400 med många andra moderna vagnar — fardturlöparen visslar rätt kraftigt när man öppnar framdörrarnas ventilationsrutor i hög fart.

Växellådan är ifråga om tysheten lika lyckad som vagnen i övrigt, ty ettan är den enda växeln som sjunger, de övriga viskar. Tvåan, trean och fyran är mycket effektivt synkroniserade och rattväxeln är distinkt och positiv i rörelserna. Tvåan och trean är lämpliga i trafikköer, men även fyran är mycket användbar vid stadskörning. Smidigheten på fyran är utmärkt för en fyrcylindrig vagn, men accelerationen på denna växeln är helt naturligt föga märkvärdig, särskilt om det är flera personer i vagnen. Ett mått på accelerationsförmågan är tiden från stillastående till 100 km fart, vilken är ca 30 sekunder om man utnyttjar växellådan för fullt.

Kopplingen är mjuk i ingreppet och fordrar ett nästan löjligt litet pedaltryck — någon slirningstendens fanns emellertid inte. En fjärdjäder är inbyggd i kardanaxeln och den bidrar säkert till motorns mjuka 'driv', antagligen är den jämte de fjädrande bakaxelstagen orsaken till den — likaledes mjuka — ryckighet, som uppträder om gaspedalen behandlas ovarsamt. Härvidlag är vagnen inte 'fool-proof', men den uppfostrar föraren till mjuk pedalteknik.

Fjädringen är vek i vertikalled men mycket fast i sidled — ett ideal som mycket få vagnar hittills uppnått. Vagnskorgen flyter fram utan att man märker hjulens rörelser, hur livliga dessa än blir på dålig väg. Man skulle vänta sig en viss svajighet hos vagnen med dessa mjuka fjädrar, men däruv märks ingenting — krängningen i hårt tagna kurvor är måttlig och vagnens bakånde är ytterst värdelöslinerad. Vi körde en avsevärd sträcka — häften asfalterad huvudväg, hälften bred men slingrig grusväg — med en genomsnittsfart av mer än 80 km/tim. Ändå passerades ett flertal samhallen i hövisk 40—50 km-takt och ingen annan vägförande fördelades under resan. Därtill vågar vi påstå att det fanns acceptabel säkerhetsmarginal hela tiden.

Det finns många bilar med högre toppfart än de 120 km/t som Fiat 1400 presterar, men det finns få vagnar där köregenskaperna och säkerheten har så stora marginaler kvar när vagnen får gå så fort den förmår. Motorn föreföll att tåla vad som helst utan att verka pressad — dess tekniska detaljer tyder också på slitstyrka och fullgastålighet utöver det vanliga.

Styrningen måste ges samma höga betyg som vagnen i övrigt, likaså de ypperliga bromsarna. Damera uppskattar säkert att Ingendera av de två funktionerna kräver nämnvärd kroppsansträngning.

Vagnens interiör är — liksom exteriören — enkel och föga utlad. Instrumenteringen är fullständigt sliten — från färräskitet bra, med en liten reservation för upp till väl breda framstolpar. Värme- och ventilationssystemet före-

Forts. sid. 32

Årets bästa julklapp!

METEOR

en glänsande* jaktplansmodell med Jetex reaktionsmotor!



*METEOR är en fantastisk lättbyggd modell med fart, färg och glans... De färdiga och färgade delarna hoppsäts på en timme till ett jaktplan i glänsande aluminiumfolie med vingarna i lisket orange och blå-gul-svarta emblem. Driven av sin JETEX reaktionsmotor stiger METEOR högt över hustaken och glidflyger från sin topphöjd långa sträckor. Utför med lätthet flera loopings och uppnår stora hastigheter!

Komplett med riktig motor, bränsle, alla tillbehör, illustrerad handling och reservdelar i stor elegant presentkartong för endast 12:50



PIPER CRUISER

är en flygande skalamodell med gummiomotor. Fjädrande landställ, förliga roder och specialpropeller gör att den flyger perfekt. Värdefull balsabyggsats 4: 85

METEOR finnes även FÄRDIGBYGGD med motor etc. 17:75

Fråga efter dem i Er affär (eller sänd in kupongen)!

Till INGENJÖR SIGURD ISACSON, Lidingö.

Sänd mot postförskott + porto:

METEOR med JETEX-motor, spv. 430 mm 12:50
STOR tub ÖRN-cement 0:90
METEOR, färdigbyggd m. motor 17:75
PIPER CRUISER, byggs. 4:85



SIGURD ISACSON

Namn:
Adress: TV 23

Ny handbok för mc-ägare!



DEN MODERNA

MOTORCYKELN

Med en intressant orientering om motorcykelindustri och motorcykel-sport av N. TENBERG.

Inom kort utkommer den svenska upplagan av »MOTORCYCLES AND HOW TO MANAGE THEM», världens mest lästa mc-handbok. På ett praktiskt sätt ger den verkligt goda tips och anvisningar för all slags service. Instruktiva illustrationer klarlägger alla svårare problem.

UR INNEHALLET:

Motor-konstruktion. Olika mc-typer. Elektriska system och utrustning. Maskinval och köp. Förarsare. Ramar och gafflar. Inkörning. Verktygens användning. Hjul, bromsar och däck. Sidovagnsmaskiner och trehjulingar. Transmissionssystemet. Smörjning. Bensinbesparing.

C:a 200 sidor med 60 ritningar och fotografier, de flesta ur den engelska originalupplagan. Häftad c:a 10:— Inb. c:a 14:—

Boken utkommer i oktober. Försäkra Eder redan i dag om ex. av första upplagan genom vidstående kupong.

KUNGSbokhandeln

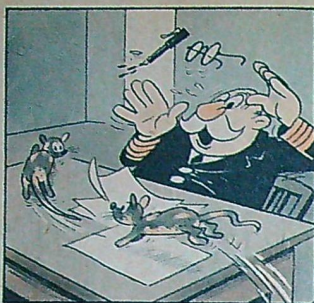
Böcker i 3 väningar

Kungsgatan 26 • Stockholm • Tel. 23 28 15
Sänd DEN MODERNA MOTORCYKELN mot postförskott ex. häft. ca 10:—, ex. inb. ca 14:—

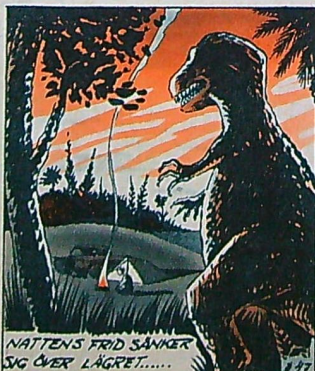
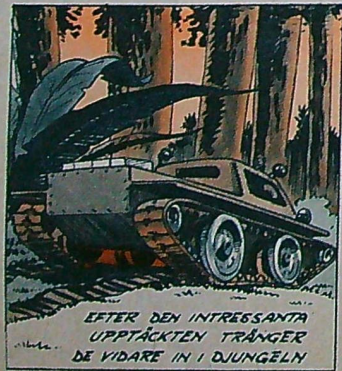
TV 23

FLYGSOLDAT 113 BOM

AV 2418 BJARRE.



LEO FALK





Från lappmarkens renar till savannernas känguru

på flygfält i norr och söder — överallt i världen — står BP:s gröngula märke som en symbol för fart, effektivitet och god betjäning. Många flygbolag — inklusive SAS-ABA — tankar regelbundet hos BP Aviation Service. Denna bygger på de världsomspännande resurser och den good-will som kännetecknar Anglo-Iranian Oil Company, Ltd

REPRESENTANT I SVERIGE: SVENSKA BP OLJEAKTIEBOLAG

355-23-6



CASCO Hobbylim



Limmar
glas,
porlin,
glas, läder,
trä, papper etc.



För c:a 25 kr

bygger Ni själv en tillfälligt vattendriven köksmaskin. Alla delar kan köpas i järnaffär. Ritm. kr 3:50 exp. mot postförskott från

Ingf. S. Kjellard
Tulegatan 38, Stockholm.

MOSKVITSCH

Omgående leverans



Bilen är 4-örr. Sedan med 4-cyl. 25 hkr. motor vid 3.400 varv, hydrauliska 4-hjulsbromsar m. m.

Pris kr. 5.950
fritt Stockholm

AB GRADUR,

Storgatan 30, Stockholm • Tel. 67 91 81
Aterförsäljare antagas

EN RYMLIG ALLROUNDVAGN . . .

Forts. från sid. 29

fyll effektivt och belysningen befanns fullt tillräcklig under en femminutur i mörker.

Framsätet är så brett, att tre inte alltför breda individer får plats, något som svenska bestämmelser tyvärr inte tillåter. Däremot blir det utmärkt armåbgrum i framvagnen. Bagagerummet är välutrustat, med reservhjulst stående på högra sidan, och är mycket rymligt. Bensinpåfyllningslocket är stödskyddat innanför bagagerumsluckan.

DATA FÖR FIAT 1400

Typbeteckning: "1400", 4-dörrars sedan.

Tillverkare: Fabrica Italiana Automobili, Torino, Italien.
Generalagent: Svenska AB Fiat, Frihamnsvägen 3, Stockholm.

Pris: 10.500 kronor, kabrioletmodellen 13.800.

Bilskatt: 150 kr.

Vagnskorg: Självbärande, helt av stål med svetsade fogar. Fyra dörrar, alla med gångjärn i framkanten samt med hissbara fönster. Svängbara ventilationsrutor i framdörrarna. Bagagerum i bakvagnen, åtkomligt utifrån. Fem sittplatser, framsätena i ett stycke.

Motor: Fyrtakts radmotor, 4 cyl. 82x66 mm, slagvolym 1.335 cm³, 44 hk vid 4.400 varv/min, motsvarande 31,6 hk per liter slagvolym. Vattenkyld med pump, termostat och fläkt. Cylinderlock av lättmetall, bytbara "våta" cylinderfoder, vipparmstyrda topptventiler, batteritändning med varvtalsreglerad tändförstärkning.

Kraftöverföring: Bakhjulsdrift. Enkel torrlinjeopkoppling. Fyra växlar, ettan 17:16; tvåan (synkr.) 10:56; trean (synkr.) 6:97; fyran (direkt, synkr.) 4:44. Rattväxelspak. Bromsar: Hydrauliska fronthjulsbromsar. Mekanisk handbroms med särskild bromstrumma på kardanaxeln invid differentialhuset.

Styrning: Växel med skruv och rulle; ratten på vänster eller höger sida; 3/4 rattvarv mellan fulla framhjulsvätslag; vänderirkens diameter 10 m. mätt vid ytteridan av framhjulsdäcket.

Fjädring: Fram separerfjädring med tvärlänkar, spiral- fjädrar och hydrauliska teleskopstöttdämpare; bak stel axel, spiralfjädrar, hydrauliska teleskopstöttdämpare samt svajhjäms och fjädrande, långvägande länkar.

Ellanläggning: 12 volt; 200 W generator; 38 Ah batteri. Mät: Axelavstånd 2,65; längd 4,24; bredd 1,655; höjd 1,55 m; ringdimension 5,90x14 tum.

Vikt: Tjänstevikt (inkluderat med förare) 1.210 kg.
Prestandafaktorer: Effektivitet 36,7 hk per ton tjänstevikt; kolvindhastighet per 1.000 varv/min. 2,2 m/sek; fart per 1.000 varv/min. på fyran 25,7 km/t; på trean 16,5 km/t.

NOBELPRIS FÖR NASTAN INGENTING

Forts. fr. sid. 12.

spår, försökte Powell att använda en emulsion med 10 gånger så mycket silver och ett 3—10 gånger så tjockt skikt som hos en vanlig fotografisk plåt, där skiktet är 0,02 mm tjockt. Då uppkommer emellertid svårigheter att få framkallningen att tränga in ordentligt i hela skiktet, och även härför utarbetade Powell en metod.

Det räcker dock inte att experimentera med en sådan fotografisk emulsion, som ger spår efter snabba, atomära partiklar som rusar igenom den, man måste också lära sig att tyda spåren.

Powell visste då till att börja med att tätheten hos spåren måste vara proportionell mot kvadraten på partiklarnas laddning dividerad med deras hastighet — alltså ju fortare partiklarna passerade genom den fotografiska plåtens emulsion, ju mindre svärtning åstadkom de längs deras väg. Detta förklarar med att de med denna höga hastighet förlorar ringa eller ingen energi till skiktets atomer. Powell lyckades dock lösa problemet att tyda partikelspåren, dvs. mäta energien hos partiklarna. Och som nästa fas i hans forskning kom upptäckten att en del av spåren måste härröra från en förut icke påträffad partikel — mesonen.

I den engelska tidskriften Nature, där alla fysikaliska upptäckter rapporteras, kom nu under år 1945 Powell varje månad med någonting nytt. Han fick pi-mesonerna, som är atomära partiklar med en massa, 286 gånger elektronnmassan, att fastna på plåten. Svårigheten häril inses när man tänker på att pi-mesonens livstid är endast en hundramiljonjondels sekund. Den bildas t. ex. när de från världrymden med nära ljushastigheten intrasande kosmiska partiklarna — populärt kallad kosmisk strålning (Se TV 4/50: "Svensk fotografier världrymden") — kolliderar med en jordisk atomkärna, t. ex. i atmosfären eller i skiktet hos en med ballonger uppskickad fotografisk plåt, och är alltså till skillnad från elektroner och protoner synnerligen instabila.

Men hur svårt det är att kunna registrera en mesons bana på detta sätt framgår bl. a. av att dels mesonernas täthet avtar mycket snabbt ju längre ned mot jordytan

DELFTS



"FOTOTEL"
Teleobjektiv

kan levereras som standard med fäitning till Contax och

Leica. Fototel är utrustat med spegeloptik 45 cm — 1:5,6. Totallängd 15 cm och vikt 1400 g. Frånvaron av lins-system eliminerar de vanliga optiska felaktigheterna och objektivt är fullständigt fritt från astigmatism, coma och kronatisk aberration. Numrerat testnegativ medföljer varje objekt.

Hos Er Fotohandlare eller från Gen. agt. för OLD DELFT

A/B P. A. NORSTEDT & SÖNER
STOCKHOLM

BRYGGARGATAN 17 • TEL. 23 29 70

Lita på FÖR ALLA MOTORER

LODGE

tändstift

med SINTOX
den världsberömda isolatorn

Generalagent: AB ENTERPRISE
STOCKHOLM • GÖTEBORG • MALMÖ

RAKBLAD bortslappas!

Ett parti raktblad avsedda för export, slämmas till kr 2:80 per 100 st. Dito 25-gres rostfria märkesblad endast 5:— per 100 st, 500 st fakturfr. Firma CESAR, Kultima 8 • Tel. 711 86

Den 10 jan. börjar

elinstallatörskurs

för behörighet klass B

Statsinsp. — Statstsp. — 5—115 kr/mån.

Begär prospekt

KRISTINEHAMNS
PRAKTIKA SKOLA



Bygg Er egen
Magnetofon

Trådinspejningsapparaten är den nya sensationella upptäckten inom radiotekniken. Med en Magnetofon kan Ni tala, sjunga och spela in vad Ni vill; Ni kan ta upp telefonsamtal, Ert favoritprogram i radio, blys första ord, och sedan spela upp det, när Ni önskar. Ljudet bevaras i tråden hur länge som helst men kan också strålas bort, så att samma tråd kan användas flera gånger. Bygg Er egen magnetofon efter våra ut-förliga ritningar och arbetsbeskrivningar, som vi skickar Er mot postförsk. 6:75. Alla delar till bygg-satsen garanteras i lager.



H O B B Y - F Ö R L A G E T
A v d . T • B o r ä s

man kommer, dels av att partikelspårrens hela utsträckning uppgår till högst någon millimeters längd i det fotografiska skiktet.

Sådana förekommer på 1.000 m höjd över jordytan i mesoner i en täthet av endast 1 meson cm^3 emulsion och dag; dvs. om ett plåtpaket placerats på en bergstopp på denna höjd, behövs det en exponeringstid av 1 månad. På 20.000 m höjd är dock mesontätheten så stor, att det räcker med 1 timmes exponering.

Pi-mesonerna, som Powell var den första att kunna registrera spår efter på den fotografiska plåten, är därtill ännu sällsyntare. Ty processen vid den kosmiska strålningens infallande mot stratosfären är att det vid en kärnsönderprängning vid de infallande kosmiska partiklarnas kollision med en jordisk atomkärna, först bildas den mycket instabila pi-mesonen, som har en livstid av endast ett hundradmiljondels sekund. Sedan spricker denna meson sönder i en ny-meson, som har 25 % mindre massa men 100 gånger längre livstid. Och det är denna meson som kan hinna ned till jordytan — där den utgör det enda spåret efter det ursprungliga kosmiska partikelbombardemanget mot atmosfärens yttersta gräns.

Men det är inte endast svårt att överhuvud taget få någon meson att »fastna på plåten», det är sedan nästan lika svårt att finna reda på var någonstans på plåten detta spår finns. Ty man får gå igenom hela plåten med ett mikroskop, som kan förstora upp högst 0,01 mm^2 av plåtens yta för varje inställning. Och en plåt av t. ex. storleken 10×10 cm har 1 miljon sådana små ytsegmet.

Letandet efter »stjärnor», som de från kollisionspunkten utstrålade spåren kallas på fackspråket, blir därför synnerligen tidsödande. För att kunna mera rationellt genomgå sina plåtar, tillgrepp därför Powell en rationell metod. Han anställde okvalificerad men billig arbetskraft, kontorsflickor, springpojkar osv., som lärdes upp att med mikroskopens hjälp gå igenom plåtarna och sortera ut intressantare »stjärnor» — t. ex. sådana som kunde tänkas innehålla spår av mesoner — från ointressantare. Sedan fick något mera kvalificerad arbetskraft i sin tur gå igenom dessa utsorterade stjärnor osv.

Men Powells systematiska jakt efter dessa atomfamiljens flyktigaste medlemmar — som ständigt bildas och ständigt försvinner — har också burit frukt. Och att hans forskningsarbete belönats med Nobelpriset visar också, vilken betydelse fysikerna tillmäter utgåckterna om mesonerna. Kanske kommer dessa att lösa gåtan om de ofantliga kärnkrafterna som håller kärnans olika byggnadsstenar — protonerna — samman. Mesonerna som här antas fungera som ett slags »kitt», innehåller månada förklaringen till varifrån de väldiga energierna hos solen och stjärnorna, liksom hos den jordiska imitationen av dessa i form av atombomber, kommer ifrån.

SCANDIA LANDAR LÄTTARE

Fort. fr. sid. 13.

ningen sker över Bromma — till största delen består den av instrumentflygning — och efter åtta timmar i luften beräknas omskolningen vara klar. Detta innebär emellertid inte att piloten får börja flyga i trafik. Nej, först måste han gå minst 50 timmar som andrepilot innan han blir befälhavare.

Hittills finns förutom kapten Sjöberg bara ytterligare en man, kapten N. Holm, som är helt klar för Scandia.

Ingenjör Brådhall berättar vidare att all omskolning för Scandia sker på betald arbetstid, vilket givetvis blir en rätt dyrbar sak för SAS.

Vi räknar med att på så sätt nå bättre resultat och intresse än om personalen skulle få släppa till fritiden. Hittills har vi haft sex kurser. Mekarna blir klara på tre veckor och piloterna på litet kortare tid.

Varje kurs avslutas med ett skriftligt prov, där det gäller att rätt besvara ett 70-tal frågor. Mekanikerna måste dessutom gå igenom ännu en skärself. I grupper om två och två plockas de in och korsförhörs efter konstens alla regler i fyra timmar. Efter en sådan pers bör alla svagheter rimligen vara avslöjade. Allt görs grundligt: »sakerheten främst». Efter dessa prov och sedan piloterna fått flygtutbildning står luftfartsmyndigheten som sista godkännande instans.

I första hand kommer Scandia att sättas in på linjerna till Luleå, Malmö, Köpenhamn och Amsterdam. För kontinentposten till nordligaste Sverige innebär detta väsentligt förkortade beföringstider, när den tar hand om nattposten från Amsterdam.

SAS nyförvärv har två motorer av helt ny konstruktion. Genom vatteninsprutning vid starten har man på en motor som är endast 20 procent större än DC 3:ans lyckats öka effekten med 50 procent — fortfarande jämfört med denna typ — Scandia: 1.800 hk, DC 3: 1.200 hk. Flygegenskaperna är utomordentliga, bl. a. tack vare en speciell vingkonstruktion, som gör att vingbelastningen (max 187 kg/m^2) är sensationellt låg. Därigenom kan också Scandia flyga i betydligt sämre väder än motsvarande typer. Den kan hålla lägre fart utan risk för överstegring och kan följaktligen ofta gå ner där det är landningsförbud för

SVENSK TRÄFIBERPLATTA



MASONITE

P. WIKSTRÖM J:OR
TEL. IO 99 25
STALLGAT. 3 STOCKHOLM

De snabbaste DIESELMOTORERNA för FLYGPLAN, BÅT- o. BILMODELLER

MILLS I 0.75 cc 0.05 hkr	8—10.000 v/min	.....	Kr 30:50
MILLS II 1.3 cc 0.11 "	8—11.000 "	.....	58:50
MILLS III 2.4 cc 0.17 "	8—12.000 "	.....	69:—
WILDCAT 5 cc 0.50 "	7—20.000 "	.....	67:50
JAGUAR 2.5 cc 0.20 "	8—14.000 "	.....	98:50
JAGUAR 2.5 cc bilr. mpt. m. gummlbj.		.....	145:—
ELFIN 1.49 cc 0.15 hkr	8—13.500 v/min	Kr 55:—	



Desutom föra vi:
E. D. Comp. Spec. 2 cc 8.500 v/min .. Kr 65:—
E. D. Bee 1 cc 7.000 v/min » 39:50

F:O ESKADER Gumbornsgatan 8
STOCKHOLM, Tel. 62 18 53

ELFIN 1,49 cc

Vill Ni sälja, köpa eller byta något, försök av en annons under **TEKNIKENS VÄRLDS VARUMARKNAD.**

ÖRNSKÖLDVIKS STADS TEKNISKA SKOLA, ÖRNSKÖLDVIK

Statsunderstödd. Teknisk utbildning på 2½ år. Maskin-, elektro-, husbyggnads- och kemisk teknisk fackutbildning. Begär prospekt.

Bilreparatörskurser

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 27 nov. 1950, 8 jan. o. 5 febr. 1951.

Svetsningskurser

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 27 nov. 1950, 8 jan. och 5 febr. 1951.

Handelskurser

5 månaders handelskurs i praktisk kontorsutbildning börjar den 30 Januari 1951.

Prospekt och upplysningar mot två porton, då tidningens namn anges.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelngatan 9

Skövde

Tel. 1249

TEKNIKENS VÄRLDS varumärknad

Under denna rubrik införes redaktioner för en kostnad av 1:50 per rad. Likvid sättes på postgiro nr 1111. Manuskriften måste vara tydligt skrivna. Tidningen ansvarar ej för otydligt skrivna manuskriften.

TILL SALU

LÄTTVIKTSÅKARE! Är det något som felar, är vi alla delar. Ny katalog m. portio. Ivan Höök. Sägen, Tel. 30, 31.

KAMERA 6x6. Skopar 4.5. compur 1/300. O. Mattsson, Kungsbäcksv. 27. Gävle.

1 st. **TELESKOPGAFFEL** avsedd för Triumph 1947, 500 cm³. Dubbelverkande oljestyem. Fabr. ny Förmådan. Passar även andra mask. Katalogpris 475:—, Slumpas 250:—, H. Brown, Prostgat. 15, Osby.

FOTSTÖD, m/c. Passande alla förekommande stölar. o. märken. Uppgiv fabriksfastsättning: 8 — parer, 2 par portoför. Maskinfirman SIOL, Box 91, Annberg.

MC-HJ. BAK 3.25x19" m. gum. 50:—, mc-styre 7/8" nytt 10:—, BTH mc-magn. 40:—, ny Hermod Lyx cykel 125:—, S. Arnelv, Box 30, St. Levene.

DIVERSE

Ägare av lätt-me. Cylindrar borras. Pris! Över delar till tv. och mc. sändes mot svarspost. Be-Ge-Motor, Sibräcka

HASTIGHETSMÄTARE, rep. specialité Smiths (ej transmissioner). B. Holmer, Box 47, Skånes Fagerhult.

30—50 % rabatt erhålles på våra modellbyggssaker. Lagret begränsat. Prislista mot porto. COMET-Modeller, L8, Varberg.

A.-B. Skåne-Exporten

KLIPPAN

Möbler - Mattor - Gardiner

Alltid välsorterat lager

Gör ett besök! Det lönar sig

Tel. 243, 343 • Storgatan 45

Gustafssons

Bryggeri,

Sandarne,

rekommenderar sina tillverkningar av Måltidsdricka, Klass 1, Vichyvattnen och läskedrycker.

— Tel.: Söderhamn 62 16 —

andra typer. I driftshänseende är Scandia 39 procent billigare än DC 3 på sträckan Stockholm—Köpenhamn. Scandia kan ta 24 eller 32 passagerare. Fordras den större siffran används en smalare stolty utan att man därför behöver pruta på bekvämligheten. En nyhet är också att takbelysningen sitter monterad i dagtjugoelogen, som vid flygning på dagen släpper igenom dagsljuset.

Utom till SAS har Saab sålt sex Scandia-plan med exakt samma utförande till Brasilien. Fyra av dessa skulle egentligen till SAS, som emellertid avstod dem till Sydamerika.

SCANDIA-SIFFROR

Typbeteckning: SAAB 90A-2 (SAS-version)
Typ: Lågvingat, tvåmotorigt trafikflygplan i helmetallkonstruktion; utrustat med infällbart landningsställ med nosjul

Antal passagerare: 24 alternativt 32
Besättning: 4—5 personer
Spännvidd: 28 meter
Längd: 21.3 meter
Höjd (till fenans spets): 7.1 meter
Marschfart: 330 km/t på 2.500 m höjd och 56.5 procent effektuttag.
Stighastighet vid max startvikt: 6.8 m/sek
Absolut räckvidd: 2.300 km med mest ekonomisk fart

BYGGD SOM EN KANON

Forts. fr. sid. 15.

den ansträngts mycket. Detta torde bero på att den på det av oss kända exemplaret varit utsatt för stora påfrestningar och kanske inte befunnit sig i bästa skick. En mycket bra sak på alla Enfieldmaskiner är en selektor, som sitter på växellådan och som avsevärt underlättar hittandet av friläget. Man behöver endast trampa ner den med klacken för att erhålla nolläge från någon av de tre högre växellarna.

Fjädringen är väl anpassad för en tävlings- och sportmaskin av denna typ. Mjuk fram, men ganska styv bak för att bakhjulstillet inte skall bli »sladdrigt». En passagerare på boppännen skulle säkert finna den i obekvämmaste laget, men för föraren är den idealisk ur väghållningssynpunkt.

LUFTFÖRSVAR MODELL 1960

Forts. fr. sid. 19.

På 15 kilometers höjd är himlen absolut molnrikt och mörkt blå, nästan svart, vilket gör det mycket svårt att med blotta ögat upptäcka ett flentigt plan — även på ett par kilometers håll. För att effektivt kunna operera på dessa höjder fordras alltså att även jaktflyger har tillgång till radar och andra hjälpmedel, vilket emellertid för närvarande kräver en extra besättningsmedlem. Detta gör att planets prestanda kraftigt försämrats, samtidigt som dess möjligheter att göra sig gällande mot moderna reabombplan minskas.

Många experter anser att lösningen på problemet ligger i en akustisk målsökande luftvärnsrobot utrustad med zoner eller s. k. proximitry fuse. Som drivkraft för dessa radar- eller radiostyrda robotar rekommenderas de relativt »kortlivade», krut- eller vätskeraketerna.

I Förenta Staterna pågår sedan en tid prov med s. k. reaktionsraket (allobody), inte endast med tanke på robotar utan även för jaktplan. Denna motortyp fordrar emellertid någon form av hjälpaggregat vid starten, vanligtvis används kastbara startkarter, för att nå upp i den för reaktionsraket nödvändiga initialfarten. Allt eftersom farten stiger ökas också reaktionsraketens dragkraft därhän att farten på inemot 2.500 km/t ingalunda är en omöjlighet.

Hur långt dessa prov avancerat och hur länge vi behöver vänta på en praktiskt användbar luftvärnsrobot, är ännu för tidigt att yttra sig om. Att den reaktions- eller raketdrivna roboten inte är den enda tänkbara vägen till ett effektivt försvar av städer eller viktiga industriområden är emellertid uppenbart. Detta bevisades redan på sin tid av tyskarna, vars bemannade raketdrivna jaktplan Messerschmitt Me 163 och 263, klättrade till hela 12.000 m på få sekunder på två minuter. Med lämpliga vapen kan emellertid även ett relativt konventionellt jaktplan bli utomordentligt farligt för ett modernt bombplan, och det arbetas också febrilt på att skapa raketprojektorer och jaktrobotar, som bättre än automatkanoner lämpar sig mot hypersubsona motståndare. Det kan i detta sammanhang ha sitt intresse att återge en engelsk uppgift enligt vilken ett par dagar före det tyska sammanbrottet en experimentgrupp om sex reaktivna Messerschmitt Me 262 — var och en utrustad med 48 st R-4-M luftstridsraketer — i en enda träkning med ett amerikanskt Fortress-förband, förstörde 14 plan utan egna förluster. Den libeställning på 25.000 dykade raketer, som det tyska flygmaskineriet omedelbart placerade, hann emellertid inte göra någon verkan.

Ett annat projekt, som tyskarna lär ha hoppats mycket på, men som inte hann färdigställas ens i prototyp, var Messerschmitt-fabrikens robotjaktplan Enzian. Denna konstruktion var i sin uppbyggnad inte olik den tidigare luftvärnsroboten.



Katalog nr 5 för 1950

Innehåller massor av olika modellplan, motorer, verktyg och material. Balsa och äkta Dunlop gummi-snödd ständigt i lager. Läs i katalogen om den stora flygtillvagnen. Meds. 40 öre i frim. o. skriv 1 dag till

TORE HÄGGLUND & Co.

Modellflygföretag

HOFORS • Telefon 820

Sänd mig katalog nr 5, 40 öre bifogas 1 frimärken.

Namn

Bostad

Adress



Motor-embelen

till följande märken: JAP, AJS, Ariel, BSA, BMW, Douglas, Harley Davidson, HVA, DKW, FN, Indian, Norton, NSU, Royal Enfield, Jawa, Terrot, Rex, Matchless, Zündapp, Sorela, T.W.N. Velocette, Monark, NV, SRM, Gillet, Rudge, Suedica, Triumph, Kärnan, Swan. Pris kr 2:50 per st. + porto mot postförskott. CHR. LARSEN, Box 62, LUNGBY



Till alla klämmiga pojkar och flickor!

Att sälja tidningar är ett både lönnande och roligt jobb för pojkar och flickor, som gärna vill tjäna en egen slant. — Hör här:

- 1 Du har möjlighet att tjäna en bra slant utan att försumma läxorerna eller offra för mycket av din fritid.
- 2 Du kan vinna fina priser i våra regelbundet återkommande pristävlingar.
- 3 Du lär dig att tala med människor, och du lär något om försäljning och reklam, som du får nytta av ute i livet.
- 4 Du lär dig att föra räkenskaper och att sköta pengar.

Skicka in kupongen här nedanför så sänder vi dig gratis alla upplysningar om försäljningsvillkoren för våra ungdomsombud.

Till AHLÉN & ÅGERLUND
Förslag • Ungdomsavdelningen
Stockholm

Jag vill gärna bli ungdomsombud. Sänd mig försäljningsvillkoren gratis och utan förbindelse.

Namn

Bost. adr.

Postst.

Fråga oss om FLYG

Fråga: 1) En av våra kvällstidningar har påstått att J21R är ett bebraktat som sen flygande likstas och att Saab helt misslyckats med detta plan. Är detta sant? 2) I boken »Ett år i luften 1945» nämns en svensk film vid namn »En dag vid X flygflottill» samt att CFV förbjöd offentlig visning av denna film. Vad vet TV här om? Flygfantast

Svar: 1) Liksom de flesta andra nya flygplan led J21R till en början av vissa a. k. barnsjukdomar, främst beroende på att vi här i landet vid denna tidpunkt praktiskt taget saknade erfarenhet av konstruktion och tillverknings av mycket snabba flygplan. Den seriebyggda J21R är emellertid på följt tillfredsställande jaktplan, lastförmåga med och i vissa fall överdrigen motsvarande utländska konstruktioner. 2) Den nyutkomna boken »The Saab monoplane av civilingenjör Rolf Magnusson», utgives t. o. m. J21R vara snabbare än exempelvis J28, detta trots att planet endast är en modifierad upplaga av den avsevärt Magnussonare propellerdrivna J21A. Hårbill Romner att J21R i motsats till många andra rejalkplan är försedd med katapultstol, vilket onskligen är en mycket stor fördel på flygplan i denna hastighetsklass. 2) Tyvärr ligger inte än att innehållet var sådant att flygväpnen ansåg filmen olämplig för offentlig visning.

Fråga: Jag har en modell av en tysk »Albatros» dubbeldäckare med 45 cm spännvidd, 5 dm² vingyta och

33 cm långd. Är den lämplig för en »Kometa» dieselmotor? Sanfrid

Svar: Nej, för »Kometa» erfordras helst en modell med 60 à 80 cm spännvidd. För »Albatros» skulle säkerligen Mills' 0,75 som säljs av Firma Eskader, Gumshornsgatan 8, Stockholm, passa. Den kostar omkring 39 kr.

Fråga: 1) Vilka är skillnaderna mellan DC-4 Skymaster och DC-6 Cloudmaster? 2) Finns dessa skillnader närmare beskrivna i TV eller någon annan publikation?

Not Flygmaster

Svar: 1) Skillnaden består i huvudsak i att DC-6 är försedd med tryckkabin, längre flygkropp och kraftigare motorer (fyra 2.400 hk Pratt & Whitney R-2800 mot fyra 1.450 hk Pratt & Whitney R-2000). I en beskrivning av DC-6:an i Flyg nr 17/49 redogörs närmare för de båda typerna.

Fråga: Kan en statlös polsk motorflygare erhålla flygtillstånd i Sverige? Pilot

Svar: Vänd er direkt till Kungl. Luftfartsstyrelsen, Västerbronplan, Stockholm 12, som kan besvara denna och övriga frågor.

Fråga: Om ett jaktflygplan skall sjutas på t. ex. ett bombplan, måste jaktplanet då befinna sig över bombplanet? Kan det inte lika gärna befinna sig bakom eller framför?

Sven Danielsson

Svar: Anfallet kan göras från vilket håll som helst.

JAK - 3

Ryskt jaktplan

Konstruktör: Alexander S. Jakovlev.

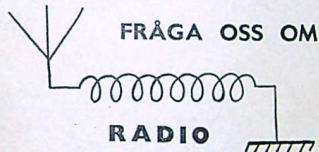
År 1941 konstruerade en grupp ingenjörer under ledning av Alexander Sergejevitch Jakovlev ett jaktplan I-26 (Jak-1) som kom att tjäna som grund för deras vidare konstruktioner Jak-1M, Jak-7, Jak-7B (avancerad övningsjaktplan), Jak-9 och den reaktionsdrivna Jak-15.

Jak-1M blev sedermera omödd till Jak-3 och spelade en mycket stor roll under världskrigets senare skede. Den konstruerades 1943 och tilldelades även atomriska flygförband. Bland annat fick den franska avdelning 09 plan. Efter kriget har typen lärt tala om sig vid två tillfällen, först rammade en Jak-3 ett brittiskt trafikflyg i närheten av Berlin under luftbrottrafikens dagar, och nu senast har den rapporterats delta i striderna på Korea på nordstyrkornas sida.

Flygkroppen är framtill uppbyggd av svetsad stål-rörkonstruktion och akterut helmetallskaikonstruktion. Vingarna är helt i skalkonstruktion och samliga roderoytor dukklädda. Förarplatsen skyddas av 7 mm pansar bakom och 4 mm på sidorna om förarstolen. Huvuddata: Spännvidd 9,45 m, längd 8,81 m. Vbter: Flygvikt 2.200 kg. Motor: Ea VK-107 12-cyl V-motor på 1.310 hk. Tvåstegskompressor och vätskekyllning. 3-bladig ställbar propeller av Hamilton-typ.

Prestanda: Maxhastighet 552 km/t, tillåten dykhastighet 756 km/t, marschhastighet 435 km/t, flyghöjda 740 km, stighastighet 5.000 m/4 min, topphöjd 11.000 meter.

Beväpning: En 20 mm Šk-VAK akan i propellernavet + två 12,7 mm Beresina-ksp. (150 proj. per vapen).



Fråga: Hur beräknar man uteffekten på en vanlig styrsändare?

Bengt Åke Ödman.

Svar: Den mäts vanligtvis men kan beräknas med mycket komplicerade former.

Fråga: Tänker bygga en radiotelefonianläggning och vore tacksam för att erhålla upplysning om det behövas någon förstärkare av något slag för att mata maximalt åtta högtalare om en watt vardera? Var kan man erhålla ritning på ovannämnda anläggning. Folke Johansson.

Svar: 1-watts högtalare kör man med 0,2—0,3 watts effekt, varför en förstärkare som ger 3—4 watt distorsionsfri utgångseffekt är mer än tillräcklig. Den i nr 5, 6/50 av TV beskrivna grammofoonförstärkaren passar här precls lagom. En annan fråga är sedan hur man lämpligast skall koppla ihop dessa högtalare. Man kan tänka sig antingen att koppla i serie, två grupper på fyra parallellkopplade högtalare, eller fyra grupper på två parallellkopplade högtalare osv. Den totala belastningsimpedansen blir vid olika slags hopkoppling något olika, som är lätt att räkna, och

Har ni något att fråga om när det gäller radio, så skicka ett meddelande till oss under adress Teknikens Vård, Tegnérgatan 35, Stockholm Va. Skriv »Radiofråga» på kuvertet.

anpassningen, dvs. omsättningstalet hos utgångstransformatoren hos förstärkaren alltså något olika i de olika fallen.

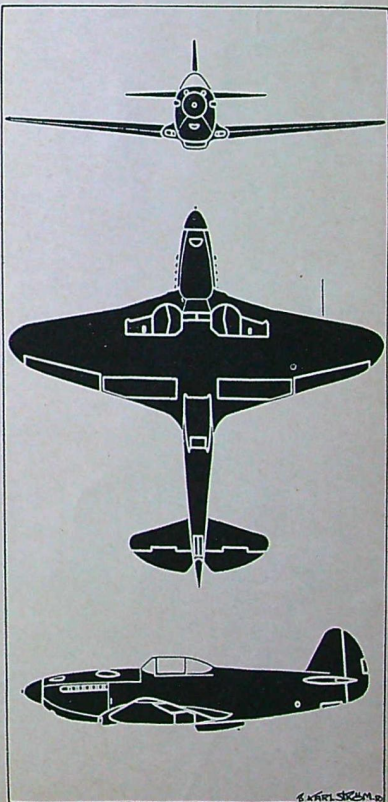
Fråga: 1) Vad är adressen till Föreningen Sveriges Sändaramatörer? 2) Kan man bygga en amatörändosändare själv? 3) Är det att använda delar från en radio till dio? 4) Vad kostar den ungefär? Bone Larsson.

Svar: 1) SSA, Stockholm 8, 2) Ja. 3) Ja, delvis. 4) Mellan 50 och flera tusen kronor. 500 wattändare, som är den starkaste som tillåts för amatörer i Sverige, torde kosta 3.000—4.000 kr.

Fråga: Hur skall man koppla störningsskydd på generatoren (reliét) på en Scania-Vabis diesel 4:a. Jag har kopplat kondensatorer på reliét men det stör fortfarande på kortvägen. Radion är av märket Sound Radio och med tre kortvägsområden.

Diesel-fantast

Svar: Om reliét kan anses avstört, återstår generatoren som störningskälla. Det är då nödvändigt att justera kollektor respektive borstar i generatoren för att se om det hjälper.



6. KARL SKANZ

”Den mest lysande världs- omseglingen på svensk köl”

kallar överdirektör Anders Ångström i DN den svenska Albatrossexpeditionen som under ledning av professor *Hans Pettersson* avverkade 45.000 sjömil och skar ekvatorn aderton gånger under sin femton månaders högintressanta färd över världens tre oceaner.

MED ALBATROSS ÖVER HAVSDJUPEN

av

Professor Hans Pettersson

En populär redogörelse

för expeditionens experiment: trålningar på 8.000 meters djup för utforskandet av havsdjupets flora och fauna; kolvlods-undersökningar som visade utvecklingen tre miljoner år tillbaka i tiden...

”En riktig resebeskrivning

där vi i det trevligaste sällskap föras jorden runt från kust till kust och ö till ö...»

Professor Carl Skottsberg i GHT

Rikt illustrerad i färg och svart-vitt.

15:— inb. 20:—

BONNIERS