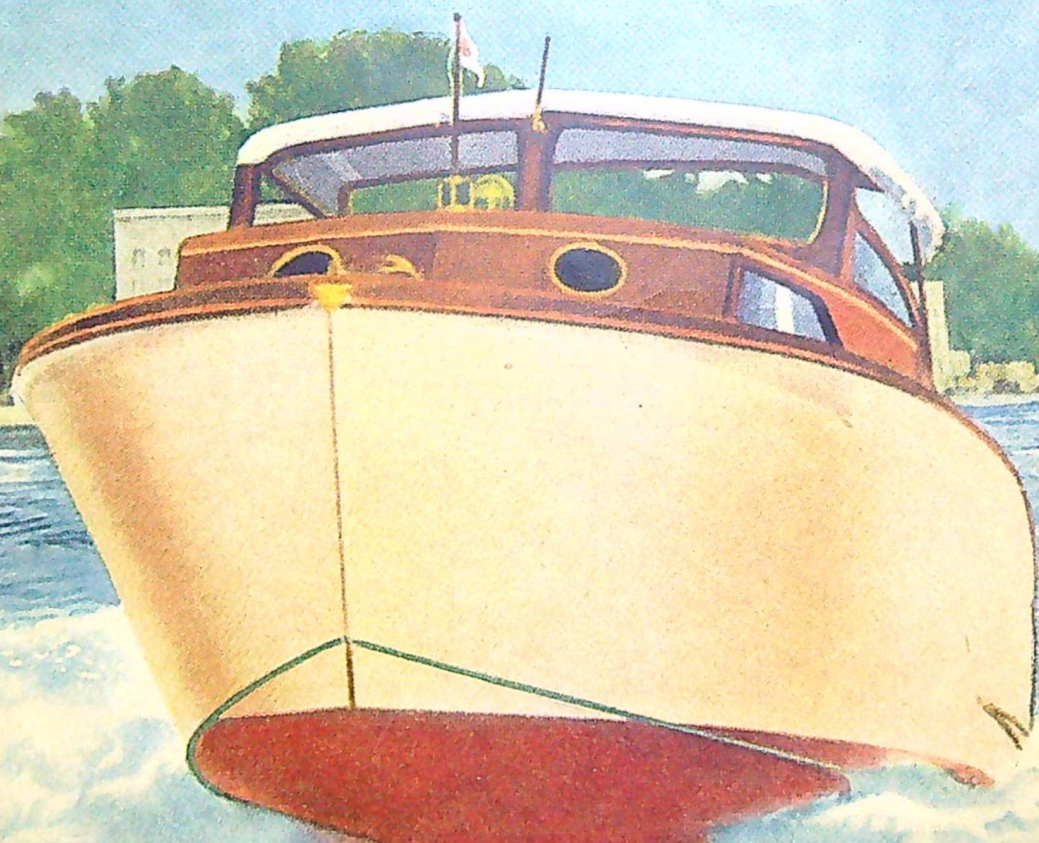


Teknikens Värld



med **Flyg**
N:R 9 1950
I Danmark och Norge 1 Kr.
I Finland 28 Fmh.
60 öre

maj



FRÅGA OSS OM

TEKNIK

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

Fråga: 1) Var kan jag köpa litteratur, såväl svensk som utländsk, som inbegår behandlar elektronrören, deras allmänna princip och funktion? 2) På vilken plats närmast min hemort kan jag avlägga prov för amatörautöversättarecertifikat? 3) Vad är adressen till generalagenten för Renault 4 CV i Sverige? **Tid, Malmberget**

Svar: 1) Skriv till Kungsbokhandeln, Kungsgatan 29, Stockholm C, så får Ni en utförlig förteckning över litteratur på området. 2) Gäller det C- eller B-klass kan det ordnas vid telegrafstationen i Gällivare, är det däremot frågan om A-klass måste provet avläggas i Kiruna. För att få utförliga upplysningar, kan Ni vända Er till Telegrafverkets undervisningsanstalt, Malm-skillsnadsгат 23, Stockholm C. 3) Fredlunds Automobil AB, Birger Jarisгат 36, Stockholm Ö.

Fråga: 1) Måste man ha några särskilda licenser för att använda amatörradio? 2)

Vad är i så fall avgiften? 3) Var kan man få reda på vem som innehar respektive sändarnummer? **Radlobiten**

Svar: 1) Ja, man måste ha tillståndsbrev, som man får genom att avlägga särskilda prov. 2) För C-certifikat 10 kr, för B-tilt 20 kr och för A-tilt 25 kr. Dessutom tillkommer en licensavgift på 20 kr per år. 3) Varje amatörautöversättare innehar en anropnings-signal. Den återfinns i en förteckning, som Telegrafverket ger ut och som brukar kosta 50 öre. För detaljerade upplysningar kan Ni vända Er till Telegrafverkets undervisningsanstalt, Malm-skillsnadsгат 23, Stockholm C.

Fråga: Vilken firma säljer propeller till vindelver? **Lösnummereköp**

Svar: AB Tudor, Birger Jarisгат 55, Stockholm C, säljer lösa propeller.

Fråga: 1) Vilka krav ställs det på en mc-bil om den skall bli besiktigad som motorcykel? 2) Räcker det med mc-körkort i så fall? **Undrände**

Svar: 1-2) Det går inte att få en s. k. mc-bil besiktigad som motorcykel så snart den är försedd med mer än två hjul, utan då räknas ekipaget som bil och fordrar bil-körkort.

Fråga: Går det att montera en automa-tisk arvtingsansordning efter sista ski-ven på skivväxlaren Luxor SEW? **Prenumerant**

Svar: Nej.

Fråga: 1) Vem är generalagent för den franska scootern Bernardet? 2) Vilka data har Jawa 150 cm³ och hur mycket kostar den? 3) Tillverkar Zündapp och DKW motorcyklar numera? **Bernardet**

Svar: 1) Någon generalagentur är ännu inte ordnad för Bernardet. 2) Jawa finns inte i denna storleksklass. 3) Ja.

Fråga: 1) Hur mycket kostar den i Sve-

BREV VÄXLING!

* **INTERNATIONELLA HOBBY-KLUBBEN** ordnar varje vecka brev-växling med tekniskt intresserade personer i utlandet. Anmälan, som skall sändas till Generalsekreteraren i Internationella hobbyklubben, Tek-nikens Värld, Tegnérgatan 35, Stock-holm Va, bör innehålla uppgift om fullständig namn, adress, ålder, in-tressen, språkkunskaper samt med vilka länder Ni helst önskar kontakt. Bifoga avgiften 50 öre i frimärken.

rige sammansatta Ford Vedette och hur lång är leveranstiden? 2) Finns den tjekiska motorcykeln Jawa 250 cm³ på den svenska marknaden? 3) När beräknas Saab-bilen bli leveransklar? **H. G. W.**

Svar: 1) 12 050 kr. Leveranstiden är ganska kort, i Stockholm exempelvis nästan omgående. 2) Ja — leveranstiden är ungefär en månad. 3) Vänd Er till generalagenten för Saab-92, Philippons Automobil AB, S:t Eriksgatan 117, Stockholm Va.

Fråga: Vem är generalagent för Douglas motorcyklar i Sverige? **Kanske blivande ägare**

Svar: AB Motorservice, Brahegatan 25, Stockholm Ö.

Fråga: Vad menas med supporterkлубb? Har träff på det särskilt inom motorsport. **Speedway**

Svar: Det är en klubbns hejarlag, som vid tävlingar sporrar de egna att göra sitt bästa och på samma gång försöker få publiken att heja just på sin klubbs deltagare.

Teknikens Värld

med FLYG

Nr 9 - Årg. 28 - 4-16 maj 1950

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Organ för

Svenska Pilotföreningen



REDAKTION:

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

Redaktör och ansvarig utgivare:

SVERE BROLAN Tel. 21 03 31
Redaktör C.-E. Ravander > 10 74 45
> Sven Saloniinus > 21 02 38

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

ANNONSAVDELNING:

Tegnérgatan 35, Stockholm Va.
Expedition Tel. 20 33 95
J.-E. Svensson > 21 03 27
P. O. Sundelin > 21 03 92

PRENUMERATIONSAVDELNING:

Postfack 3263, Stockholm
Tel. 23 46 40
Postgirokonton 55575

PRENUMERATIONSPRIS:

Sverige: helår kr. 12:—, halvår 7:—.
I Danmark endast helårsprenumeration
dsk. kr. 20:—

Utg.: Förlagsaktiebolaget Flygning,
Tegnérgatan 35, Stockholm

Ahlén & Åkerlunds Fotografvårnastalt
Stockholm 1950

VATTEN I RINGARNA

På senhösten i fjol började en stor brittisk transportfirma Jarvis Robinsons i Liverpool, närmast motsvarande vår svenska Sällberget, att fylla de bakre traktorringarna med vatten i stället för med luft i sin omfattande maskinpark. Robinsons har specialiserat sig på "omöjliga" transporter och följande t. ex. mycket tunga och odelbara pjättar, till bl. a. fartygspropeller. Man hade kunnat konstatera att slirning förhindrades, att ringarna fick bättre grepp i vägbanan och att de höll sig betydligt svälare än vid motsvarande luftfyllning, vilket är en stor fördel under långa landsvägs-transporter. Blandningen består av vatten tillsatt med kalciumklorid som ökar inner-slangens livslängd och samtidigt eliminerar risken för frysnings. Trycket vid fyllningen uppgår till 3,8 kg/cm², som automatiskt minskas till 3,0 kg/cm² efter en timmes körning. Endast 1 undantagsfall skulle det vara nödvändigt med påspädning.

* Det förefaller egendomligt att en stor transportfirma först nu övergår till en metod, som redan 1936 började användas i USA i samband med en förbättring av jordbrukstraktorerna. De traditionella stål-hjulen ersattes med luftfyllda gummlingar. Därmed var principen angiven, men det visade sig snart att ytterligare förbättring- ar kunde göras. Framför allt strövade man efter att minska slirningen, vilket kunde ske genom tyngder som placerades på trak-torn eller genom ändrad reffling på gum-middeken. Den s. k. Sure-Grip-mönstringen ökade effekten med 22 procent, och nu skulle ökad tyngd stegra verkningsgraden ytterligare.

Goodyear hade redan 1936 utexperimen-terat en metod varigenom 75 procent av bak-hjulets inner-slangar kunde fyllas med vatten och därigenom ge bättre grepp i vägbanan eller åkerjord.

* Det dröjde emellertid inte länge förrän Goodyears konstruktörer kunde visa upp en kombinerad vacuum- och vätskepump, med vilken ringarna helt kunde fyllas med vatten. Därmed hade man uppnått ett dragförmåga och slirningen var reducerad till ett minimum.

För att skydda mot frostsador är denna vätska självfallet tillsatt med kloralkalium.

För att åstadkomma den 100-procentiga fyllningen krävs som tidigare nämnts en specialpump. I Sverige finns dylika place-rade i de större jordbruksdistrikten för att med kortast möjliga tidsförslut kunna stå jordbrukets moderna dragare till tjänst.



Vatten i stället för luft! Påfyllningen tar 25 minuter per ring med Goodyear-pumpen.

Teknikens Värld

I DETTA NUMMER:

HÖGAKTUELLT:

Båten är gammaldags	7
Svensk söker »Sagens Atlantis»	8

TEKNIK:

Fråga oss om teknik	2
Inne ute och tvärtom	14
Bygg bastun bättre	18
På väg över Atlanten	21
Sovjets flytande robotbas	22
Skyddspistol	28

FLYG:

Farligt eller försvarligt	11
Typspalten	35

MOTOR:

Öst är öst och väst är värst	3
Varg-Olle: Engelska nyheter	4
Sätt motor på trampeykeln	10
Volvo bollas i bilbad	15
Dollargrin till sjöss	19
Snurran får strömlinjer	20

HOBBY:

Klart till Skenköping	16
Rita morgondagens bil	24
En billig läslampa	26
Så länsas båten	30
Vardagsteknik	24-35

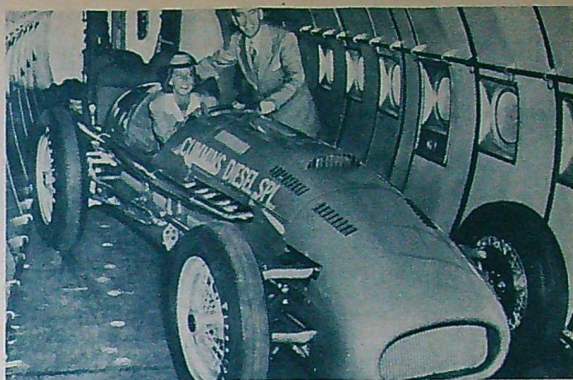
SERIER:

113 Bom	38
Leo Falk	38

PÅ OMSLAGET

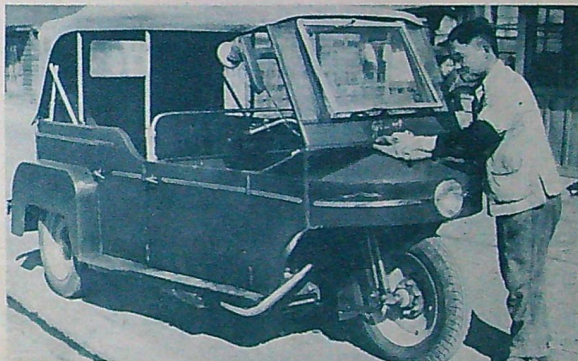


krossar en amerikansk motorbåt av märket Higgins sitt rätta element. Den mahognybyggda båten är 7,5 m lång och försedd med en Chrysler marinmotor. Se vidare sidorna 7 och 19.



ÖST ÄR ÖST OCH VÄST ÄR VÄRST

Don Cummins tänker ställa upp årets Indianapolislopp med den dieseldrivna racer bilen ovan. Skillnaden är stor mellan den och den japanska trehjulingen nedan, som är byggd på ett motorcykelchassi och tar fem passagerare plus föraren. Willys nya Jeepster t. h. har fått rundare former och mera krom i fronten. Den liknar trehjulingen. Men öst är ändå öst och väst är värst.

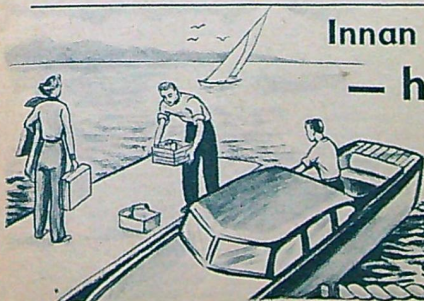


TV FÖRSENAD

På grund av trycktekniska svårigheter har de senaste numren av Teknikens värld varit betydligt försenade. Vi beklagar dessa dröjsmål, som vi hoppas skall bli av tillfällig natur.

Innan Ni lättar ankar ...

— har Ni båten bra försäkrad?



På sjön kan allt hända — stora påfrestningar och risker motiverar en betryggande försäkring. Vänd Er till TRAFIK — då får Ni båten så säker hann... »

TRAFIK

Specialbolag för trafikrisker • Birger Jarlsq. 58, Sthlm. Tel. 23 22 30.

"Elektriskt grammfonverk"

Efter vår instruktiva ritning kan Ni själv för en ringa kostnad bygga grammfonverket »Garø» för växelström. Som motor användes en vanlig cykeldynamo utan omfångning eller omändring. Pris för ritning jämte arbetsbeskrivning kr. 2:35. Vid förskottslävid portofritt.

FIRMA RANDERS • GRAFNÄS
Postgata 28 51 49

Konstruktioner och ritningar till snabba båtar.

Ingenjör OWE FORSLUND
Essingevägen • Stockholm 12
Telefon 53 38 68

KÖPES

Flygklubb intresserad för köp av beg. 2-3-sitsigt, tätt landflygplan med lägst 150 km marschfart. Svar till »Fullständiga data och pris». Tekn. Värld, Tegnérgatan 33, Stockholm.

GRUNAU

Grunau Baby i utmärkt skick till salu. Svar till »Nyöversedd». Tekn. Värld, Tegnérgatan 33, Stockholm.

MOTORCYKELKEDJOR,

dim. 5/8x3/8", 1/2x5/16".



Kedjedrev, omkransningar, Mc-motoröverringar

AB E. KRENSLER
Kungsholmsgratan 19, 8thlm
Telefon (växel) 50 92 40

195:—

östar det att ändra Eder trampas-askin till »liten elektrisk».

ingenjörfirman RUNE DANIELS
apparväg, 20 • Enskede • Tel. 48 60 00

ill Ni sälja, köpa eller byta något försök med en annons under TEKNIKENS VÄRLDS Varumärknad.

PIPER CUB till salu

Total flygtid 325 timmar. Extra bensintank, som möjliggör över 4 timmars flygning. Metallpropeller. Flygplanet är i utmärkt skick.

AB Nyköpings Automobilfabrik.
Tel. Ana, Nyköping.

Varv-Olle:

ENGELSKA NYHETER



Englandsresan bjöd på en hel del motortekniskt nytt och vår resa var också givande med tävlingar ända upp i Skottland. Det är särskilt en sak som står i brännpunkten för den engelska motorsportdebatten och det är ett bakhjulsdäck av en helt ny mönstring, Jack Parker, ordföranden i racerförarföreningen, har lanserat nyheten i år, men jag vill inte påstå att den blivit någon succé. Det nya däckets som är av Firestone-fabrikat har två syften: dels skall det minska farten och dels skall det nedbringa spruten efter cykeln. För den skull har man övergivit det i mitt tycke utomordentliga leap-ahead-däcket med den kraftiga mönstringen och gjort något som mest påminner om ett framdäck: små fyrkantiga »sockerbitar» över hela ytan.

Men det märks ingen väsentlig skillnad på farten — ett speedwaylopp på fyra varv gick endast 2 sekunder saktare, vilket knappast gör vare sig till eller från. Visst minskar spruten, men å andra sidan är den nya »historien» faktiskt inte lika bra ur körsäkerhets-synpunkt. Man får smyga med gasen för att inte kana för mycket i kurvorna och resultatet blir fler kullkörningar. Vi hade aldrig provat på nyheten när vi kom över, men fick träna med de nya däcken lite grann före första tävlingen i Harringay. Vi fick hålla till på en avstjälningsplats för sopor och tränade starter bland telefonstolar och en massa bråte. På Harringay-banan fick vi

för resten göra ett par provstarter innan det bar till också.

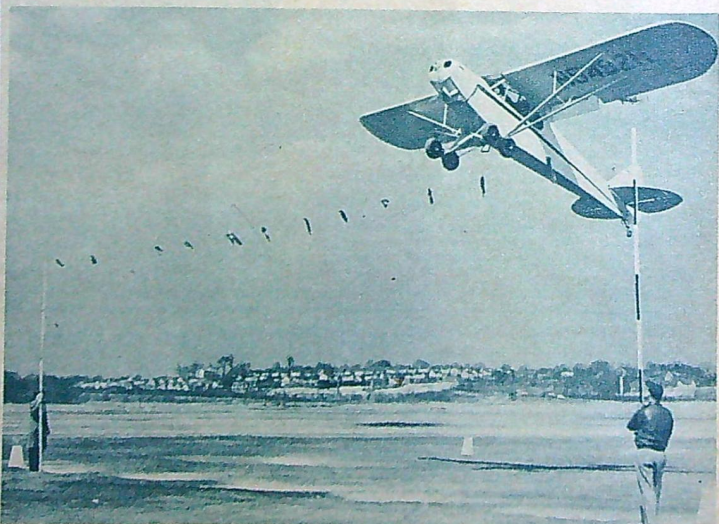
Det där med spruten generar eljest inte mej så mycket. Ibland kan det i stället göra en arg när det skvätter i ansiktet på en och då gör man ett ryck i rena ilskan. De allra flesta förarna är emellertid emot det nya däckets och det skall visst tas till omprövning redan i vår. Några av de gamla stjärnorna som exempelvis Cliff Watson som förut alltid tog 10—11 poäng av 12 möjliga lyckas nu knappast få en pinne, medan en sådan grabb som Georg Wilks vilken det aldrig ville slå för tidigare nu ligger i toppen. Men jag resonerade med världsmästaren Tommy Price och han ville helst återgå till gamla ordningen.

En annan förändring i England var en ny ypperlig beläggning på banorna. Man har övergivit kolstybben och i stället konsekvent börjat använda en blandning av malet tegel och sand som inte sprutar upp och som det är kalas att åka på. Riktigt snyggt också med den röda färgen på banorna. Det är någonting som absolut torde komma att bli den nya melodin även i Sverige, och jag kan tala om att vi redan i maj skall ha premiär för samma slags beläggning på våra banor i Norrköping.

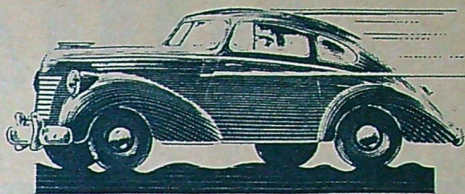
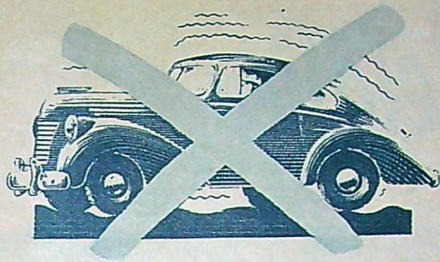
Ytterligare en förbättring var att startplattorna försetts med refflor på tvären, vilket givetvis ger bättre fäste i starten. Den historien hade kommit till på grund av de nya däcken, som nästan fordrar något liknande för att starten skall bli hygglig.

Jag tävlingskörde nu för första gången med Stjärnracern som jag fått av Teknikens Värld och jag kan inte annat än vara nöjd med resultatet. Engelsmännen är hjärtliga och mycket intresserade av svensk speedway, synd bara att en f. d. lagledare i en Stockholmsklubb pratat lite för mycket i ogjort väder. Onödiga missförstånd och utfästelser som vi nu hade besvär med att reparera.

Olle Dypren











Piper Super-Cub är en ny version av världens populäraste sportplan som här ses klara ett 6 meter högt hinder efter en mycket kort startsträcka. Hur kort får man inte veta. Planet har fått ett fyrhjuligt tandemlandställe. Flygkroppen är uppbyggd av svevade stålrör och klädd med duk, vingarna är av lättmetall. Planet finns i två modeller: »105» med en 108 hk Continentalmotor och »90» med en på 90 hk. Det senare planet har en marschfart på drygt 150 km/t, det förra på 170 km/t.



Vagnen flyter fram på *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 ringkrångel 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

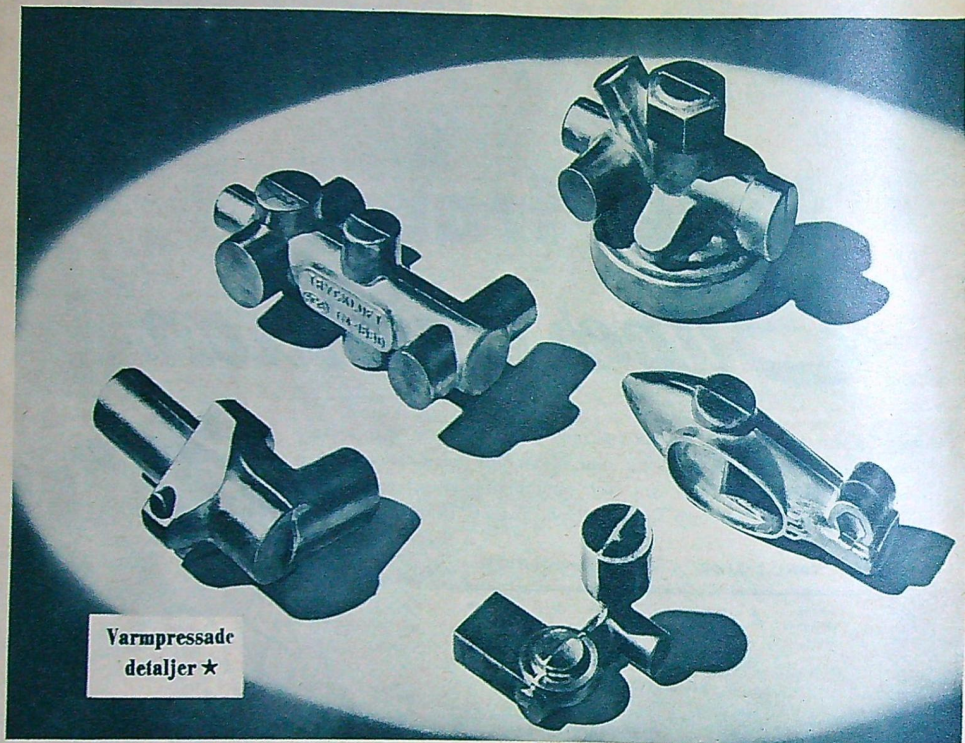
Super *cushion*

FRÅN

GOODYEAR

Skyllan visar vägen till Goodyear-försäljaren. Han ger Er ringrad och service.

SM detaljer



Varmpressade
detaljer ★

Pressgjutna
detaljer

Sandgjutna
detaljer

★ På bilden: Överst två ventilhuv av komplicerad form. Nedtill fr. v. ett hus för bränsleinsprutningsapparat, en kylskåpsdetalj och ett lagerhus för sökarlampa. Samtliga detaljer är varmpressade i mässing. — Varmpressning användes även för framställning av detaljer i koppar, brons- eller aluminiumlegeringar.

Bearbetning: Metallverken levererar detaljerna antingen i form av obearbetade ämnen eller bearbetade i den utsträckning kunden önskar (genom bormning, svarvning, fräsning, slipning etc).

Ytbehandling: Bearbetade detaljer ytbehandlas enligt olika metoder — t. ex. eloxidering förnickling, förkromning, klarlackering, galvanisering etc.

AB SVENSKA METALLVERKEN

Försäljningscentralen • Stockholm 16 • Tel. 23 67 60, riks 23 67 80
Göteborg • Malmö • Jönköping • Eskilstuna • Sundsvall



BÅTEN ÄR GAMMALDAGS!



Sverige är en sjöfarande nation. Och vi har en stor motorbåtsflotta. Ja, frågan är om vi inte i det fallet har en av världens största i förhållande till landets storlek. Tyvärr motsvarar inte båtarnas modernitet den rangplats vi intar. Ingen kan påstå att våra båtbyggare — med undantag för en del vällovliga försök — producerar några överdrivet moderna saker, det verkar snarare som om herrar båtkonstruktörer är mycket rädda för att göra några större förändringar. Bortsett från en del speciella fall där det gällt överdrivet extrema bottenkonstruktioner, som i praktiken visat sig vara av noll och intet värde.

Om man i stället hade lagt ner lika mycket arbete och tid på att konstruera båtar med vettig fart och en mera förnuftigt utformad inredning, så skulle våra motorbåtar sett helt annorlunda ut i dag.

Det har från båtbyggarkåll vid ett par tillfällen talats om modernare båtar, bredare båtar, båtar med större utrymme, ja, rätt och slätt båtar med amerikansk stil. Men det har stannat vid tanken. Det verkar som om svensken skulle vara ytterst konservativ när det gäller motorbåtar. I de flesta fall skaffar man sig en tung, rullande stänka med låg fart och helt utan bekväma utrymmen och praktisk inredning.

Utan tvekan är amerikanarna föregångsmän på motorbåtsfronten. De lever efter principen tid är pengar och därför har de gått in för att bygga snabba, men samtidigt lätta och framförallt rymliga farkoster. Nu säger ni ögonblickligen att det är väl ingen konst att bygga en snabb båt om man sedan bara har råd att köra med den. Det kan vara sant, men bara i vissa fall: man måste komma ihåg att ju lättare båten är, ju lägre blir driftskostnaderna.

Det är därför man bör göra allt för att stödja och följa utvecklingen av de senaste i Sverige byggda aluminiumbåtarna som faktiskt kan bli framtidens melodi. En aluminiumbåt måste självklart bli oerhört mycket lättare än en träbåt försedd med diverse järn- och eksparnt samt motorbäddar av tung ek eller galvaniserat vinkeljärn.

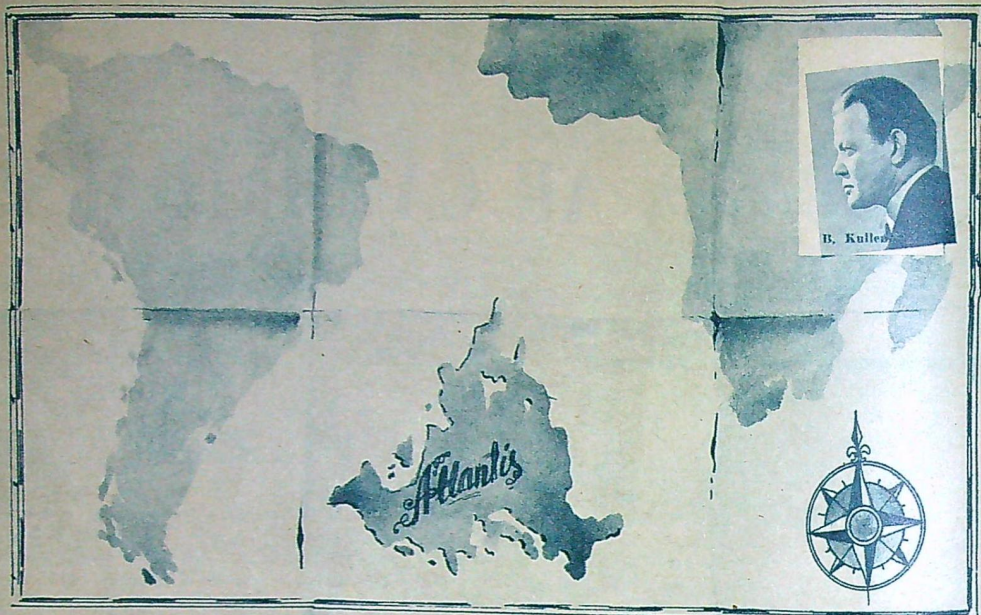
Plywoodbåtarna är också ett steg i rätt riktning, om man nu skall bygga träbåtar. Märkligt nog klingar plywood illa i svenska öron — i Amerika är materialet fullt accepterat — och många klagar på våra svenskyggda plywoodbåtar. Klagomålen kommer dock inte så mycket från ägarna av dessa båtar som från andra. Om man i dag t. ex. skulle begära uppgift och pris på USA-alster så offereras det ofta plywood, fast naturligtvis finns det också »vanliga» konstruktioner. Som allt nytt hade också de svenska plywoodbåtarna i början en hel del brister. Men barnsjukdomar kan man växa ifrån.

Vi skall villigt erkänna att bensinpriset i hög grad verkat hämmande på utvecklingen, i varje fall när det gäller mera snabbgående konstruktioner. Dollarbristen har också gjort sitt, det har ju under en lång tid varit alldeles omöjligt att få importera någon amerikansk båt. Det skulle eljest ha varit rätt nyttigt. Impulser västerifrån hade säkerligen inte skadat. Detta är emellertid långt ifrån hela anledningen till att vi kommit så på efterkälken. Det är något annat som saknas.

Förhållandet är detsamma beträffande båtillbehör. Visserligen händer det en del med modernisering av beslag m. m., men även här går man fram ytterst försiktigt. Och när det gäller sådana saker som inredning, pentry, kylskåp o. d. har vi tyvärr inte värt mycket att erbjuda. Även här leder amerikanerna. I Sverige kan man faktiskt inte få köpa kylskåp för mindre båtar utan eget elverk — om man nu inte vill hålla sig till den fotogendrivna kylskåpstypen. Men den garanteras inte alls driftsäker. I Amerika däremot kan man gå in i snart sagt vilken båtillbehörsfirma som helst och köpa små kylskåp för drift med 6 eller 12 volts batterier. Och skall man ha en diskbänk här så får man i regel måttbeställa den eller också använda de standarddimensioner som används i bostadslägenheter.

Varför är vi så långt efter? Konservatism eller vad? Här finns plats för initiativ!

Uno Duzäll



B. KARLSTRÖM - 50

Den försvunna kontinenten som sjunkit i havets djup torde ha legat mellan Sydamerika och Afrika. Möjligen kan det röra sig om

en utskjutning av det sydamerikanska fastlandet. F. ö. finns det ju en bergskedja under vattnet, den s. k. Atlantiska Centralryggen.

SVENSK SPÅRAR "SAGANS ATLANTIS"

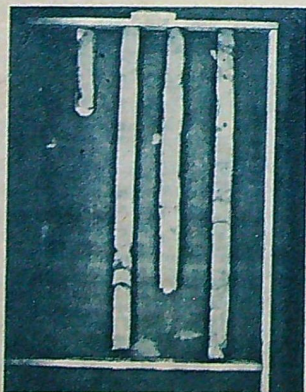
Tack vare en svensk uppfinning är det nu möjligt att få upp betydligt mera givande prov från havsbotten än tidigare, vilket nu gjort att man kommit en försvunnen Atlantö på spåren. Engelsmännen har i dagarna startat en expedition för att söka efter dessa märkliga hemligheter och härvid kommer man att begagna den revolutionerande svenska apparaturen.

Text: Bengt Svedberg. Teckningar: Björn Karlström.

Äger sagan om det försvunna Atlantis — den grönskande kontinenten som en gång för många år sedan försvann bland Syd-Atlantens blåa böljor — en verklig bakgrund? Får man tro rönen från den oceanografiska forskningen med hemort i Göteborg som bedrivits i dessa farvatten hör existensen av en sådan försvunnen Atlantö långt mindre hemma i fantasins värld än i vetenskapens allra pålitligaste teorier.

Hela denna fascinerande forskning har tagit ett stort steg framåt sedan docent Börje Kullenberg i Göteborg uppfunnit ett kolvlod, med vilket man kan få ända till 20 meter långa avlagringsgenomskäringar från havsbotten. Med en amerikansk apparatur som tidigare begagnats kunde man endast få upp 3-metersproppar, som f. ö. ofta var ihoppressade då systemet innebar att man måste skjuta ett rör med en kanon rakt ned i botten.

I dagarna startar den engelska Discoveryexpeditionen till Södra Ishavet just



Unika sedimentproppar från Atlanten som erhöles tack vare Kullenbergs apparatur.

för att göra nya undersökningar av havsbottens hemligheter. Docent Kullenberg var inbjuden att medföra expeditionen men var förhindrad. Han har emellertid rest med engelsmännen genom Medelhavet, där han skall demonstrera sin apparatur så att vederbörande sedan kan sköta hans uppfinning på ort och ställe.

— Visst finns det en försvunnen Atlantö, berättar docent Kullenberg för Teknikens Värld. Hur kan man annars förklara att vi på »Albatross» som jag medföljde på flera tusen meters vattendjup och 600 sjömil utanför Sydamerikas kust fann bottenavlagringar som utgör typiska grundvattenssediment från stränder!

Och man kan också med viss noggrannhet bestämma hur många år som har förlutit sedan denna del av oceanbotten utgjorde en strandkant: sedimentskikten avsätter sig nämligen det ena ovanpå det andra ungefär som årsring efter årsring växer ut runt en trädstam. »Årsringarna» hos oceanbotten motsvaras i stället av

den växlande sedimenteringen under varma och kalla perioder — under istider och under varma tider. Tidsintervallen mellan havsbottens årsringar rör sig om 10.000-tals år.

Det är sällsynt fascinerande att ur de sedimentproppar eller -kärnor, som vi borrar ut ur oceanbotten ned till 20 meters djup under skiktens yta, avläsa denna havsbottens historia ända till miljontals år tillbaka i tiden, fortsätter docent Kullenberg. Man kan här finna t. ex. sandlager med tjocklekar varierande mellan 0,1 mm och 75 cm, och sedan på 7—8 meters djup ett lager av växtfossil, för att sedan träffa på ytterligare sandlager och på ännu större djup ett lager av snäckskal. Dessa lager är havsbottens årsringar som med osviklig säkerhet avslöjar vad som hände här för 100.000-tals år sedan.

Under de tider då temperaturen vid havsytan var låg — då det rådde istider — avsatte sig sålunda sådana fossil (växtflämningar) som endast kunna härröra från kallare vatten.

En osäkerhet vid bestämning av de olika sedimentskiktens ålder inkommer visserligen genom att sedimentationshastigheten inte är konstant utan växlar från artusende till årtusende, varför skiktens tjocklek kommer att variera.

Men man har även en annan metod att bestämma oceanbottens ålder — nämligen genom de radioaktiva ämnas sönderfallstider. Man har sålunda radium med halveringstiden 1.500 år och jonium med 83.000 år, som ger möjligheter att bestämma åldern i stora drag genom att mäta proportionerna mellan dessa olika ämnen.

Och hur kan man då vara säker på att denna del av oceanbotten för så och så många hundratusentals år sedan verkligen befann sig uppe vid ytan? Detta inser man av att de element som förekommer i skikten omöjligt hade kunnat avsättas vid djupt vatten. Var och en som badat vid västkusten erinrar sig kanske hur bottenbeskaiffenheten varierar från nära strand till något längre ut på djupare vatten — i stora drag gäller här ungefär samma förhållanden i långt större skala.

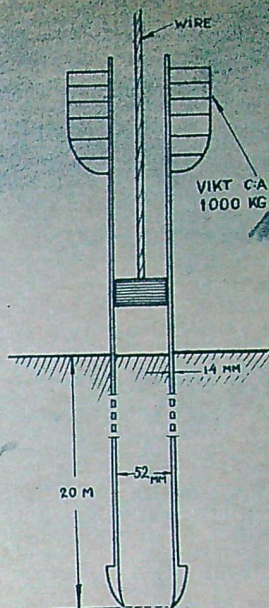
Om jag tror på en försvunnen kontinent ute i Syd-Atlanten, på en verklig motsvarighet till sagans Atlantis? Ja, varför inte! Det är ett faktum att det måste ha funnits land någonstans ganska långt ut i Syd-Atlanten, och det blir också grundare ju längre ut mot denna oceans mitt man kommer. Det existerar i dag också en bergskedja under vattnet, den s. k. Atlantiska Centralryggen, som sträcker sig från Island ända ned till Antarktien. Många forskare förmenar att denna undervattensplåtå en gång nådde upp ovan vattenytan. Men om de rester av land, eller grunt vatten, vi funnit härrör från en fritt liggande ö eller utgör resterna av den sydamerikanska kontinentens utsträckning åt detta håll är svårt att säga utan att göra ytterligare mätningar.

Och jag tror också, fortsätter docent Kullenberg, på den fantastiska teorin om det s. k. »Gondwanalands» — en försvunnen kontinent som en gång för något hundratals miljoner år sedan, förmodligen före tertiärtiden, låg där Indiska Oceanen nu finns och varav sannolikt Antarktien är en av de återstående resterna.

I dag är det svårt att avgöra om denna en gång så rikt buskbevuxna kontinent döljer sig nere på oceanbotten på några tusen meters djup, ty det har nu hunnit avsätta sig tiotals meter sediment över den försvunna kontinenten. Men en dag kommer kanske den oceanografiska forskningen även att kunna lämna svar på frågan om Gondwanalands öde.

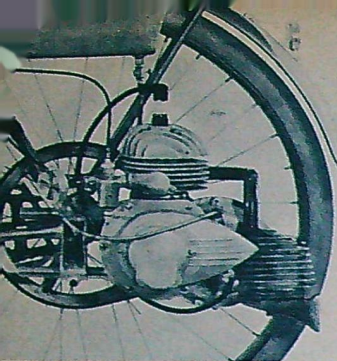
Jag vill framhålla, slutar docent Kullenberg, att den senaste Albatrossexpeditionen nere i Syd-Atlanten endast gjorde en allmän orientering under en resa enbart parallellt med den sydamerikanska kusten. För att bättre kunna besvara frågan

(Forts. på sid. 40.)

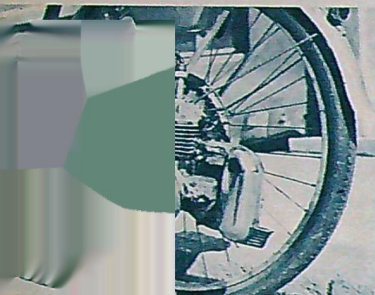


När kolvlodet närmar sig botten kommer motvikten att träffa botten först, varvid hävstången avlastas. Härvid kommer det 20 m långa röret med sin tunga vikt att släppas loss och falla ned mot botten. Sedimenten i vertikal riktning med ganska hög hastighet. Den reducerande spänningen i kabeln indikeras ombord av ett känsligt instrument, en dynamotor, varpå vinschen stoppas och kolven stannar just ovanför botten. Sedimenten trängs nu in i röret, ty annars skulle ett vacuum bildas i röret under kolven och hela vattentrycket mot havsbotten verka mot detta vacuum. Hur djupt röret trycks in i botten kommer dock sedimentkärnan alltid att bli lika med inträngningsdjupet, förutsatt att det är tillräckligt djupt vatten så att trycket blir effektivt. Kolvlodet har använts mellan 200 och 4.000 m djup. Vid rørets mynning finns en slags ventilanordning som hindrar kärnan från att falla ut ur röret när detta hissas upp. A = utlösningmekanism, B = anordning som löper fritt upp och ned längs röret, C = motvikter som hänger minst 1 meter under själva rørets mynning.

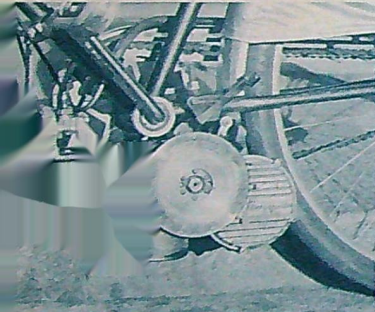
SÄTT MOTOR PÅ TRAMPCYKELN!



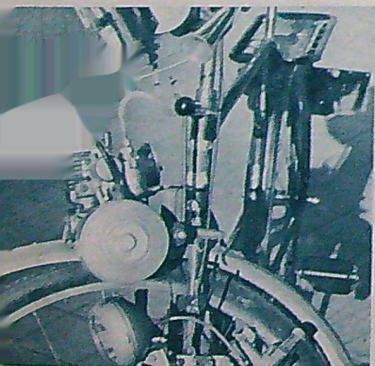
Kull sitter på vänstra sidan av bakhjulet. Den ändrar inte jämvikten på något sätt.



Detsamma gäller ABG. Den skiljer sig från Kull främst genom kraftöverföringen.



Mosquito sitter under vevpartiet. Den är så liten att man inte behöver ändra trampen.



Fölet sitter ovanpå framhjulet och driver detta, men ändrar tyngdpunkten, en aning.

Cykelmotor, påhängsmotor, hjälpmotor. Kalla det vad ni vill — sommarschlaget ser det ut att bli i alla fall. Och inte bara sommarens...

Detta slags cykelmotorer — skall vi enas om att kalla dem så — har sedan länge varit snart sagt var mans egendom särskilt i Italien och Frankrike. Det är rent förunderligt att de inte har letat sig hit förrän på senaste tiden. Det är inte bara importstoppets fel. Vi har nog hölt enkelt varit litet skeptiska. Men de murarna häller på att raseras. Kvar står dock ett litet krus — körkortet. Visserligen fördras bara något som kallas lättviktskörkort, men det skall i alla fall tas och cykeln måste inregistreras. Onödigt besvär förefaller det. Det är inte mycket konstigare att åka med cykelmotor än med trampor. Allt man behöver göra är att släppa ventillyftaren och gasa. Bromsar gör man precis som på vilken trampcykel som helst. Och några högre hastigheter är det ju inte tal om — det högsta man kan åka är 40 km/t.

Dessa besvär bör dock inte avskräcka. Det är en trevlig liten sak — cykelmotorn. Billig i inköp, mellan 350 och 400 kronor, billig i drift — drar ungefär 0,15 liter/mil — och billig i underhåll. Ännu finns det inte så många i Sverige. Vid en rundfråga har vi letat upp tre importerade och en svensktillverkad, ytterligare en svensk är under tillverkning. Särskilt glädjande är att den färdiga svenska motorn står sig gott i konkurrensen. Håller den vad den lovar kanske den är den allra bästa.

Den är konstruerad av den gamla motorcykelexperten, ingenjör G. Darck, och tillverkas av AB Allmotor, Örebro. Kull heter den och priset kommer att bli något under 400 kronor. Effekten är fullt tillräcklig för att hålla högsta tillåtna fart, 40 km/t, och den klarar de flesta backar utan hjälptrampning. Bensinåtgång 0,2 liter/mil. Den, liksom övriga konstruktion-

er som säljs i Sverige, saknar växellåda. Den behövs helt enkelt inte. Fabriken fick först en ut för hög effekt så att man har kunnat sätta på en extra kraftig ljuddämpare.

Motorns cylindervolym är 50 cm³ och vid prov har den visat sig lämna en liter-effekt på i det närmaste 60 hk. Under ett åttatimmars prov tog man i genomsnitt ut 2,8 hk. Umärkt resultat för en så liten tvåtakare.

Påmonteringen går snabbt. Motorn sitter på vänstra sidan av bakhjulet och kraftöverföringen sker med en patenterad anordning. Ett kilrep, utan lås, driver en remskiva som med ett par skruvar fästs kring cykelns baknav. Kilrepet har visat sig ge en både tyst, smidig och slirfri gång.

ABG heter nästa motor i raden. Den sitter också på vänstra sidan av bakhjulet, men kraftöverföringen sker här med kedja. Den har en cylindervolym på 48 cm³, utvecklar 0,8 hk och är kapabel för en maxfart på 35 km/t. Motorn är helt av lättmetall och väger 9 kg. Bensinförbrukningen är 0,2 liter/mil. Mer om motorn stod att läsa i TV 17/49. Firma Nordex, Stockholm, importerar den från Frankrike och priset är 370 kronor.

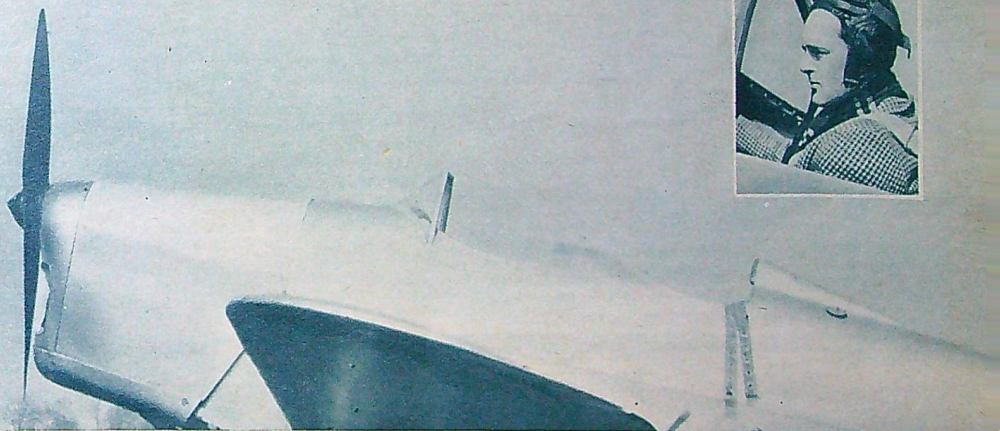
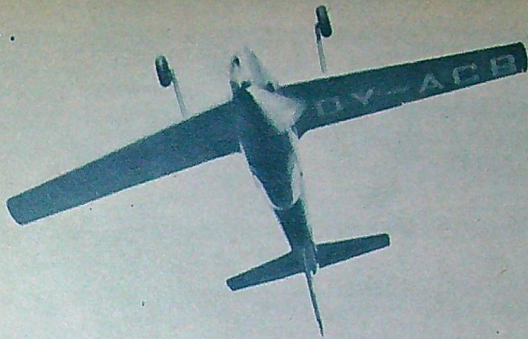
Ett annat upphängningssätt är under vevpartiet. Där sitter Mosquito, den minsta av dessa motorn. Den är säkerligen världens mest sålda cykelmotor. Den började att tillverkas i Italien, men nu bygger man den för fullt både i Frankrike, Holland och Belgien. De som finns i Sverige och som säljs av Como, M & T Bjerke, Stockholm, för 395 kronor, görs i Holland. Kraften överförs här med en refflad rulle som med konstant tryck ligger an mot bakhjulet så länge en kopplings-spak är i drivlage. Något påvisbart slitage på däckets förorsakar inte drivrullen. Hur det är med slirningen under snöigt väg-
(Forts. på sid. 40.)

VAD VI KAN FÅ:

- * **KULL:** Cylindervolym 50 cm³, maxfart 40 km/t, bensinåtgång 0,2 liter/mil, kraftöverföring kilrem, monteringsplats till vänster om bakhjulet, vikt 10 kg, försäljare AB Allmotor, Kyrogatan 11, Örebro. Pris ca 400 kr.
- * **ABG:** Cylindervolym 48 cm³, maxfart 35 km/t, bensinåtgång 0,2 liter/mil, kraftöverföring kedja, monteringsplats till vänster om bakhjulet, vikt 9 kg, försäljare Nordex, Pilgatan 23, Stockholm. Pris 375 kr.
- * **MOSQUITO:** Cylindervolym 38 cm³, maxfart 35 km/t, bensinåtgång 0,1 liter/mil, kraftöverföring drivrulle, monteringsplats under vevpartiet, vikt 7 kg, försäljare Como, M & T Bjerke, Grevgatan 49, Stockholm. Pris 395 kr.
- * **FÖLET:** Cylindervolym 49 cm³, maxfart 35 km/t, bensinåtgång 0,15 liter/mil, kraftöverföring drivrulle, monteringsplats ovanpå framhjulet, vikt 7 kg, försäljare AB Belgimex, Runebergsgatan 12, Stockholm. Pris 350 kr.

VAD SOM FÖRDRAS:

- * En cykel med motor och som väger högst 60 kg och gör högst 40 km/t är skattefri.
- * Den skall trafikförsäkras. Premien är 15 kronor i Stockholm och Göteborg, 8 kronor per år i övriga delar av landet.
- * Cykeln skall besiktigas hos närmaste bilinspektör så snart motorn har monterats på. Då skall den vara försedd med säker broms, ett signalhorn, namnplåt av metall samt fram- och bakhjula. Besiktningsskylten erhålls gratis.
- * Inregistrering skall ske hos länsstyrelsen och kostar 2 kronor. Ansökan skall lämnas in senast 14 dagar efter besiktningen.
- * Sifferorna i registreringsskylten skall vara 50 mm höga och 10 mm breda. Avståndet mellan varje siffra skall vara 8 mm, 10 mm ovanför sifferraden skall länsboksstavaren stå.
- * Lättviktskörkortet fördras. Det kan man få när man fyllt 16 år och det utlämnas utan stämpelavgift. Man måste köra fram för en besiktning. Dettin kostar fem kronor. För man redan motorkort eller bilkörkort gäller givetvis dessa.



Den danska flygeckusen har skapat ett nytt sportplan för avancerad flygning, specialbyggt för Sylvest Jensen av Skandinaviska Aero. Särskilt snabb behöver en dylik maskin inte vara och

huvdstället är fast även med hänsyn till att publiken skall se vad som är upp och ned. Löjtnant Peter Steen (infalld) kommer här i ryggläge med KZ-VIII:an, kusligt nära trädtopparna. Avancerat!

FARLIGT ELLER FÖRSVARLIGT?

Reportage: Sven Broman—Erik Collin—Vagn Hansen

Flygpropaganda eller sensationsmakeri? Sylvest Jensens danska flygeckus som i dagarna haft sin uppmärksammade premiär har gett flygarkretsar ett nytt debattämne: skall man räkna ett döds-

föraktande flygshow av amerikanskt mönster till flygpropaganda eller är det rätt och slätt ett publikdragande marknadsnöje? Initiativtagaren har själv för- anlett problemställningen då han uttalat

att hans uppvisning är ett nytt medel att göra folk flygsinnade. Han har fått de danska flygmyndigheternas hela stöd och generalsekreteraren i danska aeroklubben, (Forts. på sid. 36.)



der flygnigen kliver den unge luftakrobaten Palle Johnsen KZ-III:ans vingar. Piloten Ewald Holst ser inte sin cirkus-

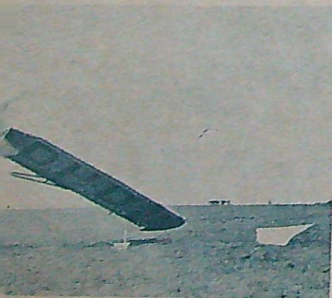
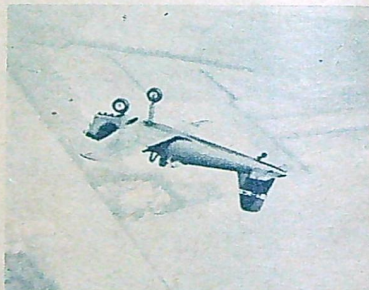
broder på taket, men får akta sig för luftgropar och hålla en stadig kurs medan Palle vinkar till publiken. Djävvt, men, men...



in bilderna av den nya KZ-VIII i sitt rätta element med en vid spakarna. Här kommer han från höger till vänster



I en roll, som han avslutar med en brant stigning. Steen som tidigare varit jaktpilot i RAF är nu luftakrobatsens verkliga äss.



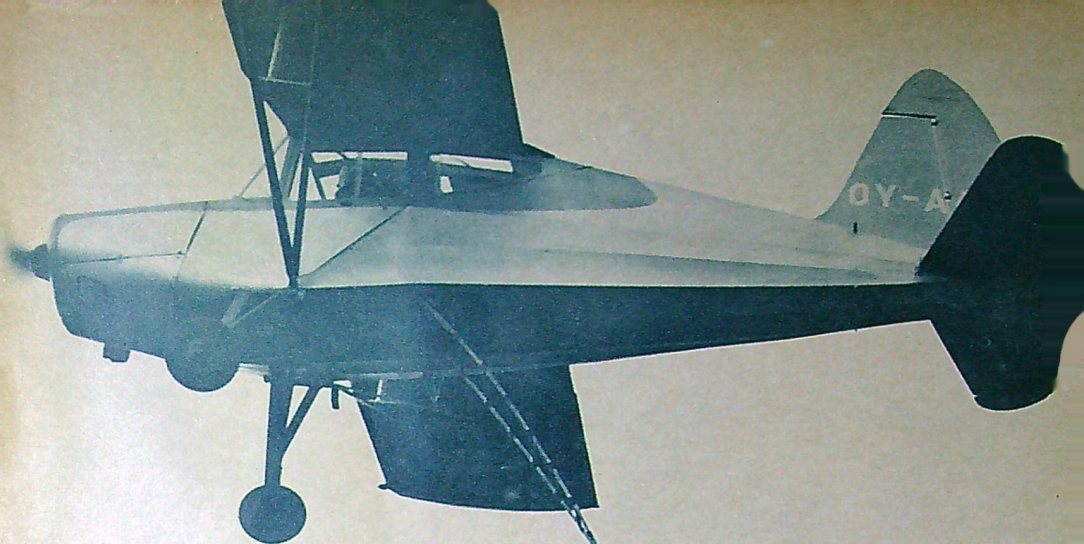
är tricket gör man inte samma dag är ett flygcertifikat. Svend Sörensen 400 flygtimmur och har tränat...



... hela vintern på att hämta upp en maskin som siffer 2 decimeter ovanför marken. Hastigheten är cirka 100 km och Sörensen...



... doppar inte ned vingen förrän alldeles inför målet. En sträng i vingspetsen fångar duken. Att misslyckas innebär katastrof.



Repstegsnumret är ett av cirkusens mest nervstarka saker. När planet väl är i luften släpps stegen ut. Palle klättrar ner och hänger sig i knävecken på nedersta planet, 6 m från marken plockar han i förblårten upp en lina med två fingrar. Allt måste kläffa på centimetern. Piloten dirigeras från cirkusens egen radiobil av Sylvest Jensen (l. v.) och Svend Sörensen.



INNE UTE OCH TVÄRTOM

Det finns uppskattningsvis 3.000 aktiva ishockeyspelare i Sverige jämte ett oräkneligt antal inte seriespelande utövare av denna ädla men hårda sport. Men det finns en (1) konstfrusen bana i hela landet, en utomordentligt skev proportion. Det där är naturligtvis på tok och det största hindret för ishockeysportens vidare utbredning liksom det hindrar både curlingens och konståkningens frammarsch. Men det finns en möjlighet att få en ändring till stånd, tack vare en svensk uppfinning, på vilken upphovsmannen nyligen sökt patent. Se där anledningen till att vi pratar om ishockey så här på försommaren. Uppfinnaren heter civilingenjör *Gustaf Heijkenskjöld* och han har löst problemet med något som i det närmaste liknar Columbi ägg. Hans uppfinning går nämligen ut på att bygga skjutbara hallar över vanliga naturfrusna isbanor, hallar som skyddar banorna för värmebestrålning och möjliggör inomhusmatcher, men som är så konstruerade att de vid lämplig väderlek för utomhusmatcher snabbt kan skjutas bort och en friluftsbana med utmärkt is står redo att motta ishockeymatcherna. Systemet med dessa skjutbara hallar gör varje tanke på dyrbara ispalats till en onödig sinnesbelastning, och även kylanläggning för konstfrusna isbanor blir obehövliga.

Ingenjör Heijkenskjöld har under många år före kriget vistats i USA och Kanada och det är därifrån han hämtat impulserna till sin uppfinning. Där har man nämligen på många håll överbyggda banor med möjlighet att öppna stora luckor i hallväggarna nattetid och annars när temperaturen är under fryspunkten.

Mitt i vårsolskenet har en Stockholmsingenjör lagt fram en ny idé till vintersportpalats, en hall kombinerad med kylanläggning som särskilt ishockeyn skulle kunna få glädje av. Ja, även andra idrotter som inte fordrar fruset underlag.

Reportage:
Bo Hansson—Magnus Gerne.

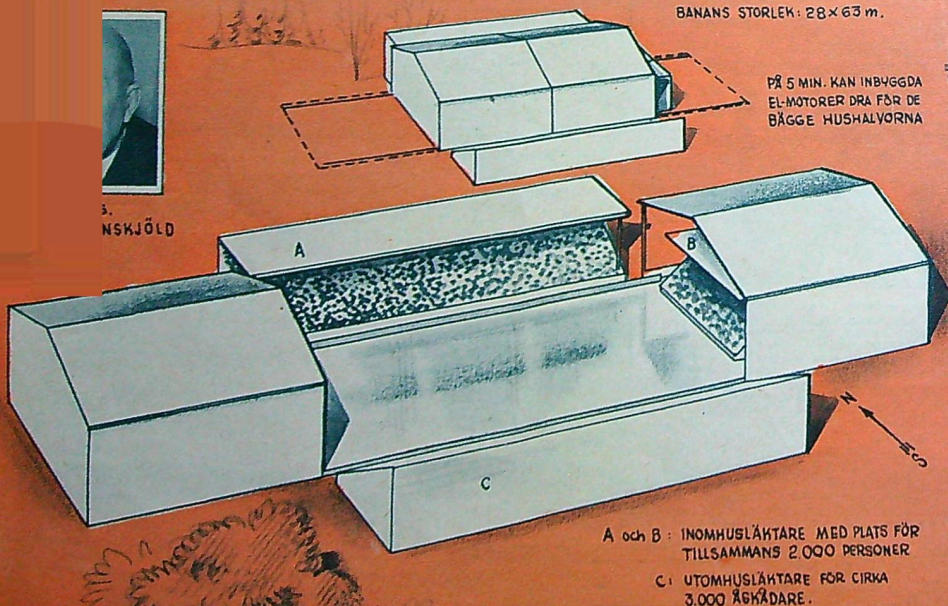
Vid sidan av en ishockeybanas båda långsidor — de reglementsenliga internationella måtten för en bana är 60×26 meter — gjuts en betonggrund och ovanpå denna placeras räls. De båda hallhalvorna vilar emellertid inte direkt på betonggrunden utan på små hjul och det är på dessa som halldelarna skjuts över eller ifrån banan. De skjutbara hallarna byggs av trä eller av plåt över en valvkonstruktion av järn, och hela proceduren med täckning, eller friläggning av banan kommer endast att ta ca 5 minuter. Först hade ingenjör Heijkenskjöld tänkt lösa rörelseproblemet med kuggstänger med en motor som arbetar, men nu kommer troligen någonling liknande ett vanligt hissmaskineri om 3—4 hästkrafter styrka att svara för transporten.

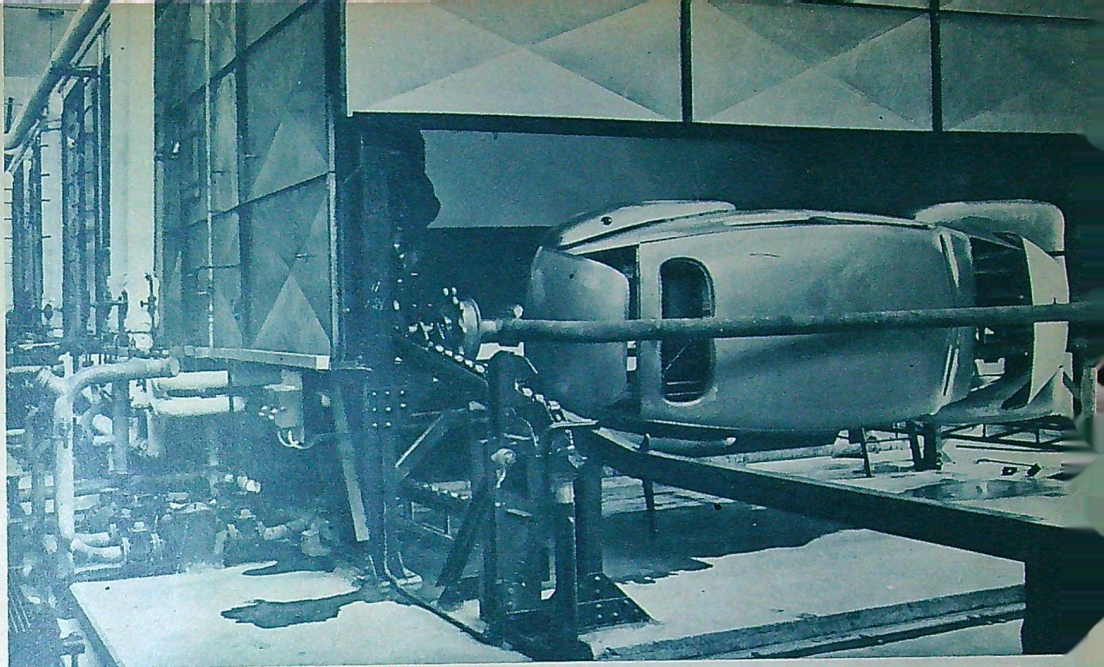
De reglementsenliga måtten var alltså 60×26 meter, men den heijkenskjöldska anläggningen är 63×28 meter. När de båda hallhalvorna är utskjutna blir alltså hela anläggningens längd cirka 130 meter och bredden ungefär 60 meter, inklusive stora läktaren. Det är oenkligen en ganska bastant markyta som då tas upp av hallar, läktare och bana.

Hur mycket folk kan då denna inomhushall ute eller »utomhushall inne» ta? Genom att hallhalvorna endast täcker själva banan finns strängt taget obegränsade möjligheter att utvidga eller krympa ihop de åskådarutrymmen som finns utanför hallen på de båda långsidorna och som alltså kan tas i bruk vid utomhusmatcherna. Vid inomhusspel finns emellertid läkarutrymmen för ungefär 2.000 personer.

Vad kommer då en anläggning modell Heijkenskjöld att kosta? I jämförelse med kostnaderna för att anlägga ett helt och hållet stationärt ispalats eller en konstfrusna bana i likhet med Stadions är de blygsamma. Hallbyggnaden med gjutna grunder jämte transportmaskineri beräknar ingenjör Heijkenskjöld kommer att gå på ca 190.000 kr. Detta är utan kylanläggning, och då skall banan kunna vara fullt spelduglig under tiden december—mars. Installation av kylanläggning, varigenom spelduglig is garanteras under tiden oktober—april, kommer att kosta ytterligare 75.000 kr. En kylanläggning med en effekt av 100.000 kalorier, dvs. 40 kW, anser ingenjör Heijkenskjöld vara fullt tillräckligt för att motverka utstrålningsförlusten genom hallväggarna. Vid en utomhustemperatur av upp till $+ 10$ grader skall inomhustemperaturen kunna hållas vid $-3-4$ grader och utmärkt is alltså kunna erhållas. Genom systemet med skjutbara halldelar kommer man också ifrån klägenheten att is, som aldrig utsätts för solbelysning, lätt blir sträv och svåråkt. Skiner solen en dag, så skjuts bara ifrån halldelarna och isen blir oljig och fin!

(Forts. på sid. 40.)





Den väldiga rotodippen hos Volvo påminner mest om »Lustiga huset» på ett nöjesfält. Helt automatiskt roterar bilkarossen från det ena

badet till det andra, avfettas automatiskt, bonthäras och grundmålns. 25 bilar ryms samtidigt i Volvos nya rotationsdoppare.

VOLVO BOLLAS I BILBAD

Namnet »Volvo» — som betyder »jag rullar» — passar numera inte bara som benämning på en svensk bil utan även på de fabriktionsprocesser som skapar fram denna bil. Ty i Volvo-fabriken i Göteborg rullar det — inte bara så att det löpande bandet i den stora sammansättningshallen rullar framåt ett visst antal meter i timmen och en ny Volvo rullar ut genom verkstadsporten ungefär var 10:e minut, utan därtill rullar, eller roterar, de helsvetsade stålkarosserierna runt, runt i en nyanskaffad väldig rotationsdoppare (rotodip).

För den som första gången konfronterar med denna märkliga robotmaskin verkar det nästan spökligt att se hur karos-

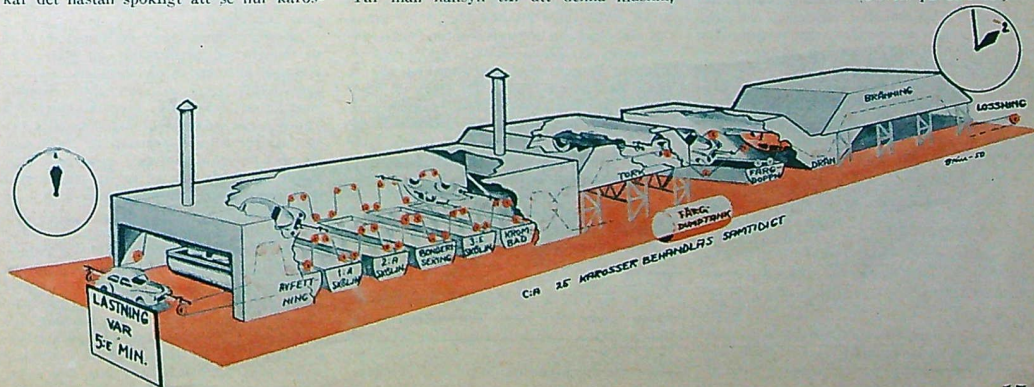
serna grips av mekaniska jättearmar och doppas ned i det ena badet efter det andra, för att slutligen matas fram i den andra änden — färdigtvättade, rostskyddsbehandlade, grundlackerade.

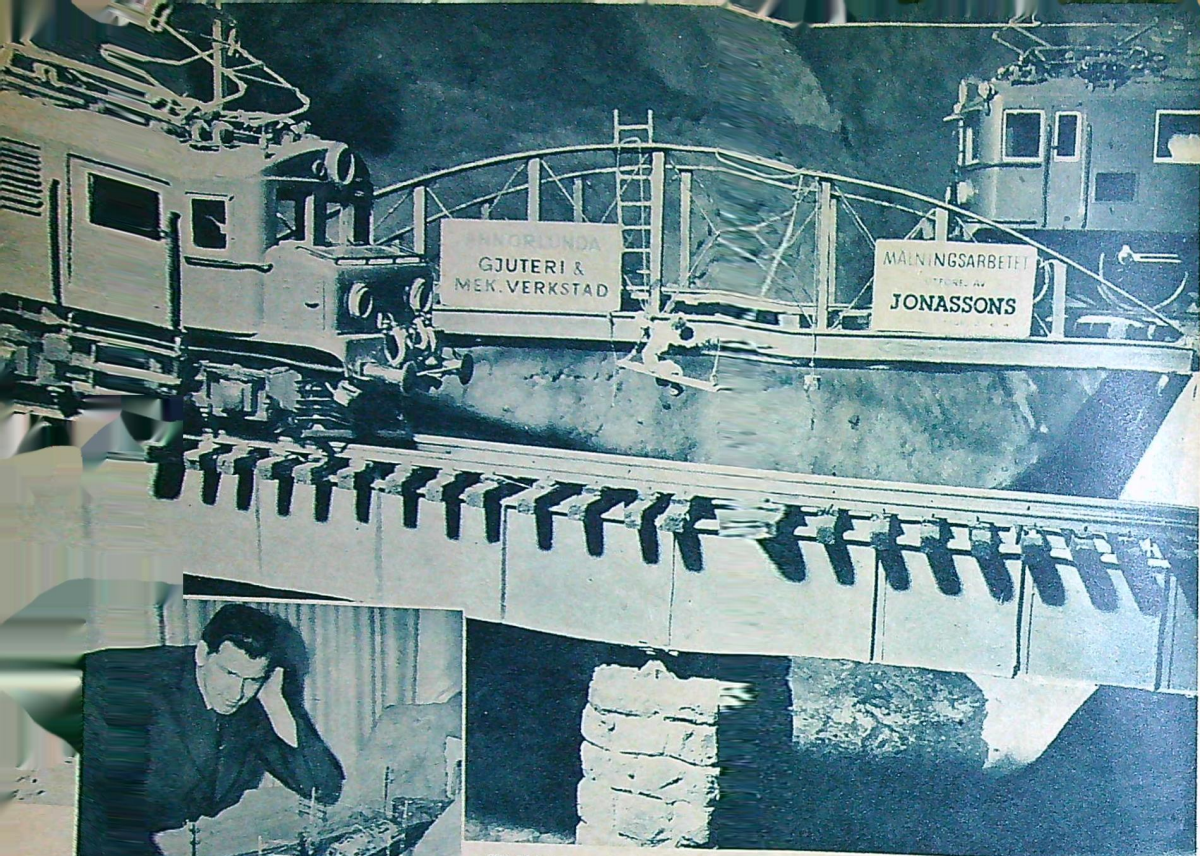
Ungefär var femte minut — om man räknar med maximal produktionskapacitet — rullar ett par arbetare fram den på en gigg monterade karossen till den automatiska lastaren, som placerar den på ett par grova drivkedjor och sedan förs hela karossen automatiskt in i denna robot som närmast påminner om »Lustiga huset» på ett tivoli. Det är ett stort steg mot den helautomatiska fabriken som tagits genom tillkomsten av denna rotationsdoppare. Tar man hänsyn till att denna maskin,

som Volvo tog i bruk för en tid sedan var den först beställda i världen — numera finns det tre exemplar i England — förstår man att vårt land inte ligger så långt efter »bilar-på-löpande-band-landets» Amerika när det gäller rationell bilfabrikation.

Vad man inte kan se utanför det »Lustiga huset» är att karossen under det den roteras kring sin längdaxel får passera sju stora tankar, som var och en rymmer 25.000 liter, och två ugnar. Hela den 80 meter långa robotmaskinen är uppdelad i två sektioner — en för rengöring och en för lackering. Först tvättas karossen i en emulsion som avlägsnar allt fett, sedan följer sköljningar i kallt och varmt vat-

(Forts. på sid. 40.)





Ett M-lok (t. v.) och ett D-lok passerar här samtidigt Annorlundabro, på vars ena järnvägsbro en målare håller på med ett arbete som aldrig tycks bli färdigt. — T. v.: En felfärd växel vållade den här tågolyckan, som Ing. Rustan Lange bekvämt studerar.

KLART TILL SKENKÖPING!

Reportage: Bengt Svedberg—Häwi-Foto

ar och en som haft minsta lilla meka-
niska intresse har väl en gång lekt
ett sådant där lekskastag, som drivet
mekaniskt eller elektriskt lok kun-
runt, runt längs skenor utlagda i en
Och kanske snuddade då tanken vid
det skulle vara om rälsen vore litet
om det fanns en eller flera väx-
man kunde fjärrmanövreras från ett
verk som på en riktig bangård, och
någon kunde bygga upp en imitation av
stationer, berg, tunnlar och skogar
banan...

mera än en dröm blev väl detta
för de flesta — utom för några få
fritid och pengar och lokalutrymme
sa på en riktig modelljärnväg, en
så förvillande lik verkligheten att
fotografier faktiskt har svårt att
om det är modell eller verklighet.

av vårt lands mer eller mindre full-
modelljärnvägar finns i Göteborg
gör resultatet av Göteborgs Modell-

järnvägsklubbns ansträngningar sedan fle-
ra är tillbaka.

När Teknikens Värld tittar in här en
kväll, håller just ett godståg på att kop-
plas ihop vid Annorlunda station
stationen i järnvägsnätet. Ställverksfö-
rman lägger ivrigt om den ena växeln
efter den andra medan det stora M-loket
backar och kör fram, hämtar vagnar från
andra spår och kopplar ihop dem till tå-
get. Så är då slutligen rangelingen klar
och stinsen kan med svetten droppande
från pannan lyfta telefonluren på sin ex-
pedition och anropa Skenköping.

— Hallå Skenköping — godståg 4042
klart för avgång från Annorlundastation!

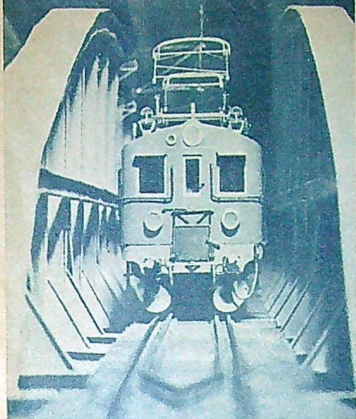
Och stinsen i Skenköping svarar: —
— Hallå Annorlunda, banan till Sken-
köping klar!

Och därmed viftar stinsen vid Annor-
lunda med sin röda flagga, tungt lastade godståget sätter sig med ett
litet ryck i förelse och rullar stolt ut
från huvdbangården med sin dyrbara

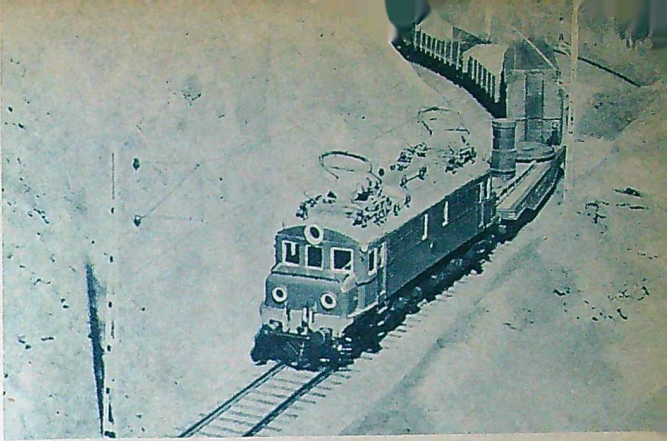
last, förbi växlar och signalanordningar
och börjar med ökande hastighet försvin-
na ut i landskapet. Resan mot Skenkö-
ping har börjat.

Så småningom rusar godståget 4042 ut
ur tunneln vid Skenköping och glider med
tjutande bromsar in på stationen — en del
gods skall lastas av här. Men Skenkö-
ping är en säckstation, tåget kommer inte
längre, och sedan loket kopplats loss och
växlat om till andra änden av tåget, rullar
det ut från stationen igen och fort-
sätter efter växling in på ett annat spår
den långa resan genom tunnlar och över
broar.

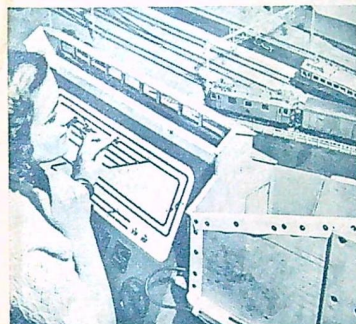
Men ack, någonting fruktansvärt håller
på att inträffa: genom en fatal missupp-
fattning av tågklararen vid en annan
station, har ett jilgodståg, bestående av ett
D-lok och ett par godsfinor, råkat skie-
kas in på samma spår och rusar nu med
ca 100 km/t hastighet mot det långa fjärr-
godståget — en kollision mitt i tunneln
synes vara oundviklig om inte den vakti-



Det framrusande snälltåget passerar över den 50 meter långa Stora Fackverksbron.



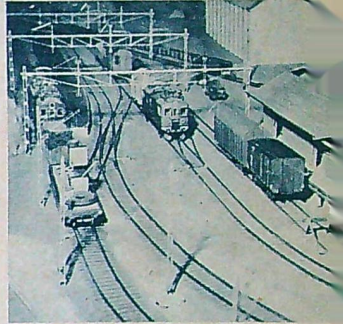
Ett fjärgodståg pustar fram i en svag uppfröslutning längs en slags 'ringlinje' med vare sig början eller slut. Obs. gjutjärnsklossarna från Annorlunda Gjuteri & Mek. Verksstad.



Tandskötterskan Anna-Lisa Andersson står till strömmen (till spårsektion 2 vilket gör att M-loket till höger sitter sig i rörelse).



Ett lokaltåg har stannat vid Nys Öfre, där en familj, en fädningsförsäljare och den elaka gossen Ruda är klara att embarkera.



Ett flygfoto över Annorlunda stations stora bangård med godsförklar, D-lok m. m. All manövrering sker dock utanför bangården.

lävande vid Annorlunda station i sista stund hade slagit ifrån huvudströmbrytaren och gjort bansektionen strömlös, så att de båda loken kommer att helt tveksamt stanna endast några meter från varandra...

Ja, detta var några scener hämtade från »Annorlunda-bananen». Men varför avslöja att spårvidden här är ingalunda bortåt halvannan meter utan endast 32 mm, att den kopparglänsande kontaktlinan är så tråd tunn som 0,4 mm, att växlarna manövreras med tunn spiraltråd som löper i gardinspiralfjäder och att spänningen på luftledningen håller sig vid det långt ifrån livsfarliga värdet av 24 volt.

Ty järnvägsanläggningen är så hundra-procentigt verklighetstroget utförd att man frestas att glömma bort att det är en modell man står inför. Och man förstår medlemmarna i modelljärnvägsklubben som om kvällarna samlas här för att under några timmar drömma sig bort till en annan värld — en värld med rullande lok, med växlar som läggs om och med vagnar som kopplas ihop och loss...

Det kan säkerligen garanteras att den som med aldrig så mycken samlad skepticism beger sig för att titta på detta »leksaksståg», kommer därifrån efter många timmar djupt gripen av en obetvinglig lust att lägga om växlar och att skicka tåg
(Forts. på sid. 41.)

DATA FÖR GÖTEBORGSANLÄGGNINGEN

Skala: 0 (1: 45)

Spårlängd: ca 100 m

Spårvidd: 32 mm

Kontaktlinn: av 0,4 mm koppartråd

Bärtlna: av 0,3 mm koppartråd

Växlar: 16 st manuellt manövrerade från en panel vid centralstationen

Räls: 700 m räls som dragits efter specialprofil och har en 1/2 mm bredd har köpts från Svenska Metallverken

Elektrisk drift: spårnätet är uppdelat i 7 strömsektioner vid Annorlunda och 4 sektioner vid Skeuököping

Viktskala: 1: 90.000, alltså effektskala 1: 90.000 och spänningsskala 1: 300.

Då spänningen hos SJSs banor är 16.000 volt, borde spänningen i detta fall vara 16.000: 300 = 53 1/3 volt, men är i stället 24 volt

Hastighetsskalan stämmer även med

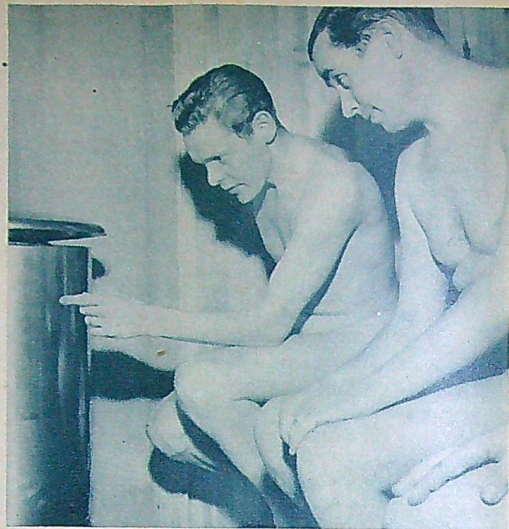
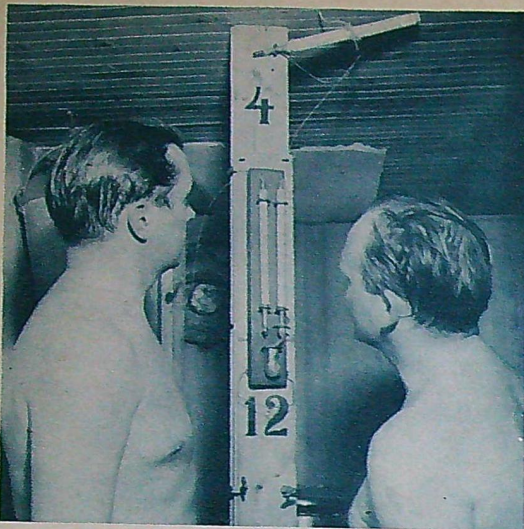
längdskalan 1: 45, ty tåget gör ett varv, dvs. 17 m, på 20 sek., alltså 51 m/min eller 3.060 m/tim, vilket motsvarar 45X3,06 = 137 km/tim.

Anledningar till eventuella lokstörningar: de kontaktorer i polariserat relä som möjliggör fram- och backkörning.

Byggnadstid för järnvägsanläggningen: 5 år

Antal arbetstimmar: nästan obegränsat
Klubben: 16 medlemmar med bl a följande yrken representerade: teknolog, ingenjör, civilingenjör, kontorist, tandläkare, baningenjör, lokförare m. fl.
Medellåldern: 34 år (men ca 30 år om man bortser från fyra äldre medlemmar, som varit med »från början»)

Lokal: Torggatan 5-7, Göteborg, visas för allmänheten efter överenskommelse per tel. 11 10 00



Ingenjörerna Georg Lyberg och Bruno Berg i Hantverksinstitutet kontrollerar temperaturen på hygrometern. Denna sitter en meter från bastuugnen och på skuggsidan av en 15 cm bred bräda.

Ugnen har en stor betydelse i en bastu. Denna är av ny konstruktion och mycket billig i drift. Det är annat än de gamla murade finska bastuugnarna som slukar bränsle om värmen skall hållas.

BYGG BASTUN BÄTTRE!

Är det farligt att bada bastu? Nej, säger Sveriges främste expert på området, civilingenjör SVEN H. NYCANDER. Inte om man gör det på rätt sätt. Och det problemet har en teknisk lösning.



Det är en konst att bada bastu på rätt sätt — en konst om vars värde man tvivlar särskilt på medicinskt håll. Är bastubadet nyttigt eller skadligt? I Finland är man övertygad om det första alternativet. I Sverige är man inte så säker.

För ungefär två år sedan beviljade riksdagen medel för en undersökning om bastu och folkbad. Denna undersökning har nu avslutats.

Resultatet? Jo, konsten att bada bastu är till stor del ett tekniskt problem. Här ligger den fysiologiska lösningen. Och ingen kan bättre ge en inblick i denna fråga än den stockholmske civilingenjören Sven H. Nycander. Han har låtit bygga en provbastu efter sina idéer på Hantverksinstitutet i Stockholm. En finsk expert, den ende i världen som behandlat bastubad i en doktorsavhandling, har givit ingenjör Nycanders lösning sitt fulla gillande inte minst ur medicinsk synpunkt.

— Det finns alldeles för många felaktiga bastukonstruktioner och det är alldeles för vanligt att man badar bastu på fel sätt. Se där, anledningen till att bastubadandet felbedömts av så många läkare, säger ingenjör Nycander. Många detaljer i bastuns konstruktion och bastubadets utförande kan matematiskt och fysiologiskt klarläggas. Jag anser exempelvis att man inte längre behöver diskutera luftens lämpligaste fuktighetshalt. Den är riktig då en torr termometer visar temperatur som står i ett visst förhållande till vad en fuktig termometer utvisar. (Se vidstående diagram.)

Det där med torr och fuktig termometer kallas med ett ord för hygrometer. Den består av en vanlig termometer, den

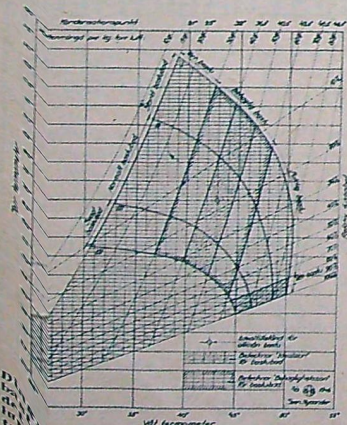
torra, och en våt som är försedd med en veke. Denna hänger ner i en kopp med vatten så att veken omkring kvicksilvrekulan hela tiden håller sig våt. Ju torrare det är i bastun vid en viss temperatur, desto hastigare avdunstar vattnet. För att vattnet skall kunna avdunsta fördras emellertid att värme tillförs. Denna tar vattnet på veken delvis från kvicksilvrekulan. Ju torrare luften är, desto mer sjunker då temperaturen på den fuktiga termometern. Vid vilka temperaturer man sedan vill ta sitt bastubad får det personliga omdömet avgöra.

Ugnen är ett viktigt kapitel, fortsätter ingenjör Nycander. Den moderna bastuugnen måste vara så konstruerad att den inte behöver eldas alltför mycket, ty den starka strålningen är inte angenäm. Ugnen måste vara försedd med så stora utstrålningsstyror att rökgasens förbränningsvärme tillvaratas. Den måste vidare ge värme inte bara vid taket utan också vid golvet. Det är givet att en ugn av denna typ måste bli dyrare än en som är tillverkad i huvudsak med tanke på att vara billig i inköp. Men i längden lönar det sig. Det man förlorar på ugnen tar man in på bränslet.

Och så till själva bastuns konstruktion.

För att snabbt få bastun smogen, dvs. få alla väggar och föremål tillräckligt varma så att kondens undviks och så att

(Forts. på sid. 41.)

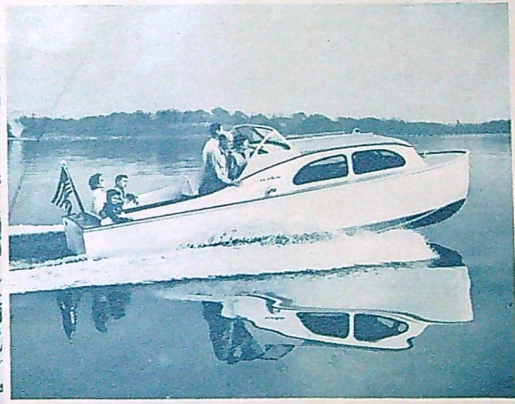


en utvisande behaglighetszonen i en Av kurva i framgår exempelvis att ännu Hkn. värmt i 50 graders fuktig om i 113 graders torr. Vilken temperatur sedan väljer känner man själv.



Chris-Craft — troligen världens största motorbåtsvarv — har utskylliga modeller på sitt tillverkningsprogram varje år. Detta är en av de extremare båtarna. Den är speciellt konstruerad för djup-

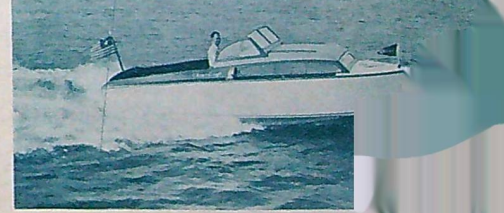
havsfiske. Den är drygt 10 m lång och försedd med två inombordsmotorer. Dessa ger båten en fart på drygt 22 knop. Interiören är mycket välplanerad. Den har sovsplats, matplats och toalett.



Plywood är populärt som byggnadsmaterial till båtar på andra sidan Atlanten. Båten är 6,5 m lång och bygd i 3/8" plywood. Motorn är en 45 hk fyrcylindrig Gray Phantom som ger båten en fart på 17 knop. En kraftigare motor ökar farten till 23 knop.



Den här båten har något av bil övert sig. Den är 6,7 m lång och har sittplatser för 3 personer. Sitsarna är stoppade, sidortornen går i veva ner och en billiknande manövrering gör liknelsen fullständig. Fort går det också, hela 30 knop eller på landkrubbsspråk 50 km.



En motor på 103 hk har denna Express Cruiser. Längden är 6,3. Det ger plats för en rymlig ruff med bl. a. två bäddar och en stiltbrunn. Segeldukstak kan med fördel sättas på. Fart 28 knop.

DOLLARGRIN TILL SJÖSS

ett stycke svensk skärgård bildar bakgrund till dessa amerikanska båtar. Men det är inte bara avsett som effektiv bakgrund utan fastmer som ett sätt att understryka hur väl dessa båttyper skulle passa även svenska förhållanden. Våra båtbyggare är skickliga, men de förefaller ha svårt att förnya sig. En liten snegling åt väster skulle nog inte skada. Vi fordrar komfort, snabbhet och vackra linjer när det gäller bilar. Varför då inte också när det är fråga om båtar. Båten är ju i ännu högre grad var mans egendom här i Sverige. Kanske kan kritiken mot de svenska båtkonstruktionerna på ledarplats i detta nummer ge en impuls i rätt riktning.



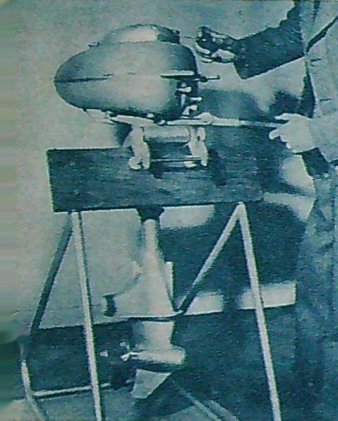
Se här en snygg båt som inte skulle behöva bli dyr om den klink byggdes i furu på ett svenskt varv. Den amerikanska modellen är 10,6 m och drivs av en Packard Marlinmotor. Inredningen består av en rymlig ruff med fyra sovsplatsar, kök med kylskåp, diskbänksplis och alla bekvämligheter, toalett, elektriskt kraftverk o.

SNURRAN FÅR STRÖMLINJER

En inventering av årets nyheter



Ända är en allroundmotor tillverkad i andshyn. Den har en toppfart på 6 knop och kan vid behov förlängas så att den kan användas på segelbåtar med hög akter.



Den nya helsvenska utombordsmotorn Viking V-4 är helt inkapslad, har utbytbara cylinderofer och är helt omsvängbar för sackgång. Cyl.-volym 125 cm³, effekt 4,2 hk.



En fransk nyhet demonstreras av dir. Douglas Seaton. Motorn heter Golot och är på 250 cm³. Den har bl. a. anslutning för lanternor. Den väger 15 kg och effekten är 4 hk.

Alla vi motorbåtsägare kan se fram mot en restriktionsfri sommar, då vi kan kussa omkring hur mycket vi vill. Sakerligen kommer snurrorna att dominera, varför det kan vara intressant att ta en titt på vad som bjuds. Några omskapande nykonstruktioner har vi inte begåvats med, men en mängd successiva förbättringar har tillkommit som gör det lättare att handskas med dem utan att få snurren. Sålunda har starkt och magnetapparater blivit effektivare och ljuddämpningen bättre, kylningen likaså tack vare de nya gummipumparna. Särskilt de nya utombordsmotorerna har fått ett mer tilltalande utseende genom skyddskåporna.

En nyhet och därtill svensk är Viking V-4. Det är en encylindrig 125 cm³ som vid 4.000 varv utvecklar 4,2 hk. Vikten är 23 kg och propellers varvtal 1.800. Motorn är helt inkapslad i en strömlinje-ljuv, som är lika vackert blå som bøljan själv. Startanordningen är ny och patent-sökt. Nällager i vevstakslaget och kylvattenpump av gummi-blockstyp är några andra finesser. Motorn har tillverkats i en första serie om 250 exemplar och man har planer på att lägga upp en ny serie som skall bli större och därigenom kunna få ned priset från 1.050 kr. till ca 970 kr.

Ytterligare en nyhet är den jämtländska Delfin. Så purfärsk är den ju inte förstås, men den har förbättrats och gjorts så pass elegant att den utan tvekan kan betraktas som ny. Den har en encylindrig 2,2 hk motor med en cylindervolym på 58 cm³, en vikt på 10 kg och en största längd av 950 mm. För segelbåtar med hög akter kan motorn förlängas. Cylinderofer och alla lager och bussningar är utbytbara. Delfin kostar 600 kr, och är den verkliga allround motorn, som kan användas som hjälpmotor på ekan eller varför inte på någon av de många nya tjustiga lättmetallbåtarna. Med en lämplig båt kan man komma upp i inte mindre än 6 knop och så åker man en hel mil på knappt en liter »soppa».

En fransk utombordsmotor presenterar firma Bleck- & Plåteballage i Sundbyberg för svensk publik. Motorn heter Giotot och förekommer i två typer, bägge med en cylindervolym på 250 cm³. En helt inkapslad modell har en effekt av 7,5 hk medan en icke inbyggd ger 4 hk. Den senare väger 15 kg och har en verklig finess i anslutningskontakt för lanternor. Pris för den stora 1.500 och för den lilla 1.025 kr.

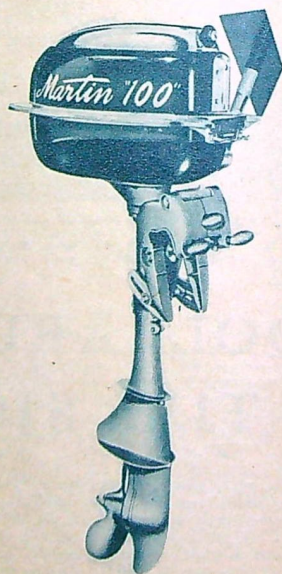
Den amerikanska Martin, som fått sitt namn av konstruktören och stjärnföraren George Martin, kommer med flera förbättringar och nykonstruktioner. Den viktigaste är att motorn nu utrustats med ventiler för inloppet i stället för den vanliga slidregleringen. Motorn är verkligt tjustigt inkapslad tillsammans med bensintank och alla manöverorgan i en äggformad kåpa med en särdeles fin »finissh». Snurrar förekommer i fyra storlekar av vilka den största är en nyhet. »20» har en

encylindrig motor om 1,9 hk på en volym av 47,19 cm³ och en vikt av 11,8 kg. »40» är tvåcylindrig, ger 3,8 hk på en cylindervolym av 94,38 cm³. Den väger 15,8 kg. »60» är likaledes tvåcylindrig med en volym av 180,24 cm³ och väger 19,5 kg. Nykomlingen »100» har en motoreffekt av 10 hk på en cylindervolym av ca 215 cm³. Vikten är 25 kg. Samtliga motorer har 360 graders pivotstyrning, spaken kan alltså vridas så att man kan backa med motorn. Representant är G. S. Arph i Stockholm.

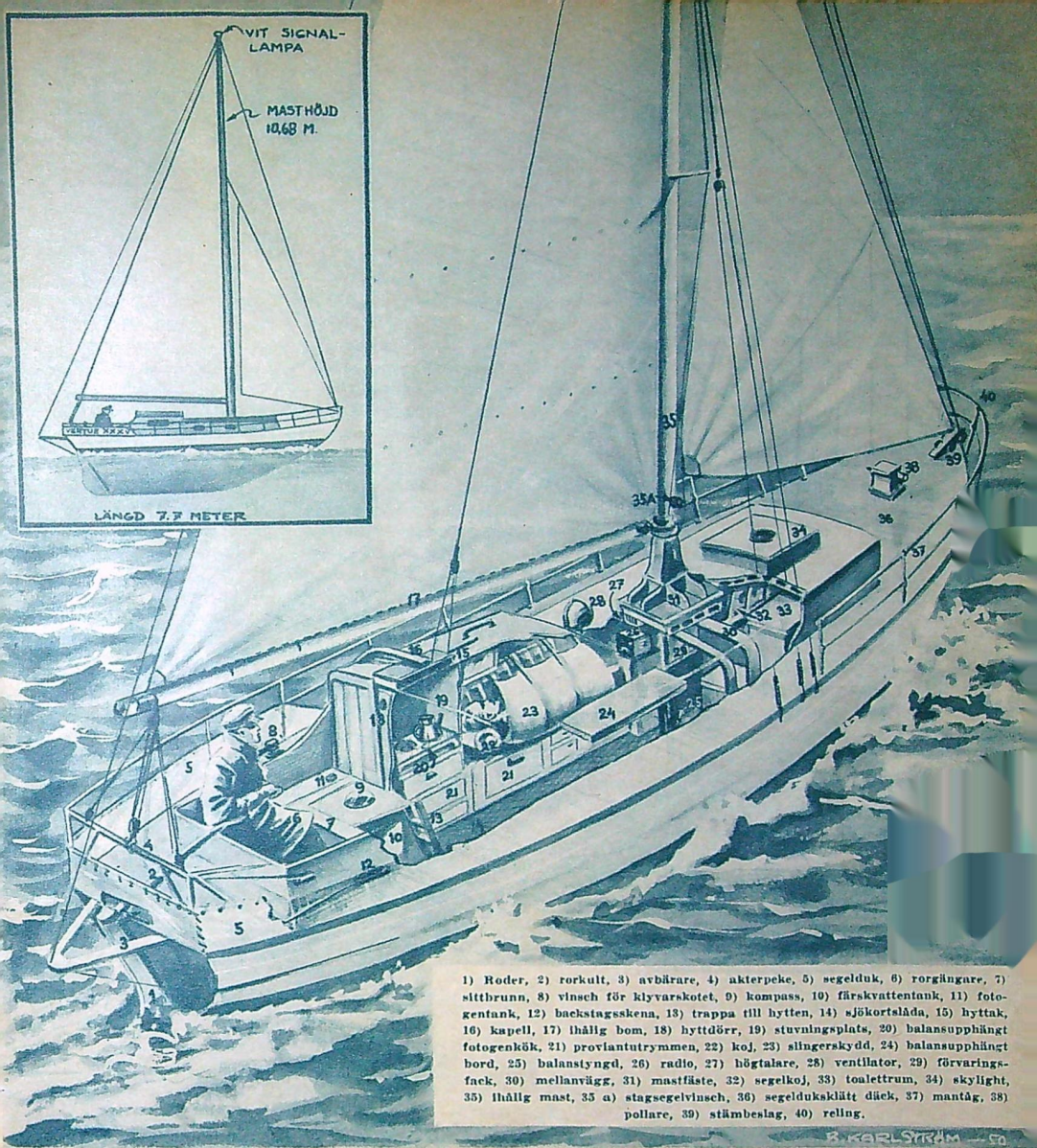
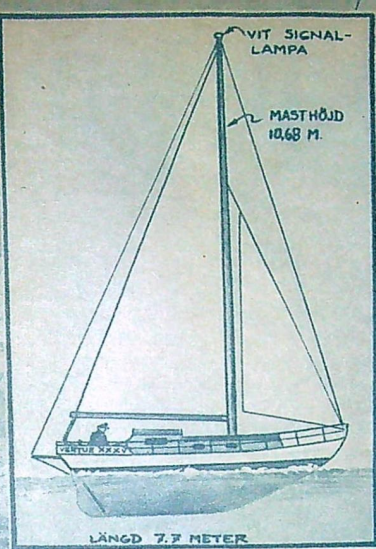
En engelsk snurra importeras av Kungsholms Bil-AB i Stockholm. Den heter Ferrier 120 och har en effekt på 3,9 hk vid 3.250 varv/min och en cylindervolym av 120 cm³. Motorn presenterar också ett nytt smörjningssystem.

Två namn, som blivit mer eller mindre synonyma för svenska utombordsmotorer, är Archimedes och Penta. De tillverkas numera vid samma fabrik, AB Archimedes i Sundbyberg, som sedan några år ägs av AB Elektrolux. På Archimedes tillverkningsprogram står fem motorer. S-20, om 2 hk som tas ut vid oesedvanligt lågt varv-

(Forts. på sid. 42.)



En ny, större och förbättrad motor från Martin är typ »100». Vikt 25 kg, effekt 10 hk.



- 1) Roder, 2) rorkult, 3) avbärare, 4) akterpeke, 5) segelduk, 6) rorgångare, 7) sittbrunn, 8) vinsch för klyvarskotet, 9) kompass, 10) förskvattentank, 11) fotogentank, 12) bäckstagskena, 13) trappa till hytten, 14) sjökortslåda, 15) hyttak, 16) kapell, 17) ihållig bom, 18) hytt dörr, 19) stuvningsplats, 20) balansupphängt fotogenkök, 21) proviantutrymmen, 22) koj, 23) slingerskydd, 24) balansupphängt bord, 25) balanstyngd, 26) radio, 27) högtalare, 28) ventilator, 29) förvaringsfack, 30) mellanvägg, 31) mastfäste, 32) segelkoj, 33) toalettrum, 34) skylight, 35) ihållig mast, 35 a) stagsgelvinsch, 36) segelduksklätt däck, 37) mantåg, 38) pollare, 39) stämbeslag, 40) relling.

PÅ VÄG ÖVER ATLANTEN

För ett par veckor sedan startade ett par kända engelska seglare med Humphrey Barton som kapten en djärv seglats över Atlanten med en 7,6 meter lång segelbåt som närmast påminner om en havskryssare. Avsikten med resan är dels att visa att en välkonstruerad se-

gelbåt kan klara rätt svåra strapasor och dels att introducera den s. k. Vertue-klassen på den amerikanska marknaden. Båten som är byggd och konstruerad hos Laurent Giles & Co sjösattes i mars.

Det är inte första gången Barton är ute i blåsväder. 1937 krossade han

Biscayabukten med den första båten i samma serie och 1938 gjorde han en långfärd på inte mindre än 210 svenska mil på 25 dagar. En av finesserna ombord är ett smärtingskydd runt kojplatsen som gör att den sovande aldrig behöver riskera ramlar ur.

SOVJETS FLYTANDE ROBO

Text Kapten Bengt Ohrelius—Teckningar Hagnus Gerne

Ännu har troligen ingen utomstående sett något av Sovjets tre nya slagskepp till sjöss. Men envisa rykten tyder på att åtminstone ett av dem — „Sovietski Soyuz“ — snart kommer att avsevärt öka den Röda flottans slagkraft.

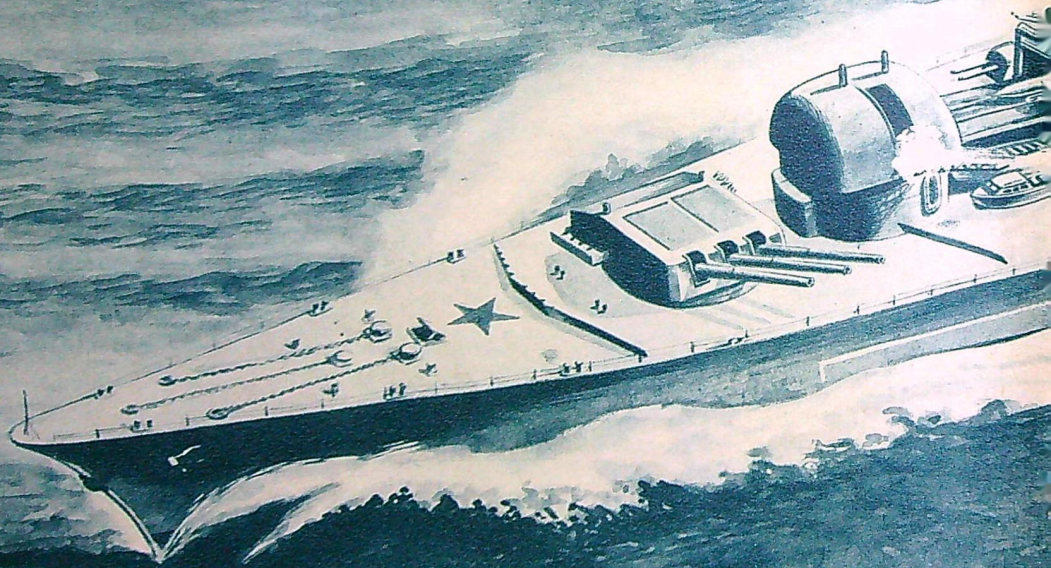
„Sovietski Soyuz“ påbörjades i Leningrad redan 1939. Två andra slagskepp lär ha stapelsatts i Arkangelsk 1942. De skulle heta „Sovietskaja Belorussia“ och „Strana Sovietov“. Ett fjärde systerfartyg „Stalinskaja Konstitutzia“ blev under kriget förstört på varvet i Nikolajew vid Svarta Havet.

De nya fartygen får troligen 35.000 tons deplacement (45.000 ton med fulla förråd). Övriga dimensioner blir 262×40×10 meter. Farten kommer troligen att ligga mellan 30 och 35 knop och huvudbestyckningen att utgöras av 6-40,6 cm kanoner i två trippeltorn — ett för- och ett akterut. Innanför och ovanför de båda trippeltornen höjer sig två stora kupolformade torn — startanläggningar för fjärrstyrda långdistansrobotar och lufttorpeder. Kraftigt luftvärn med bl. a. ett stort antal 130 mm lv-pjäser fullständigar bestyckningen.

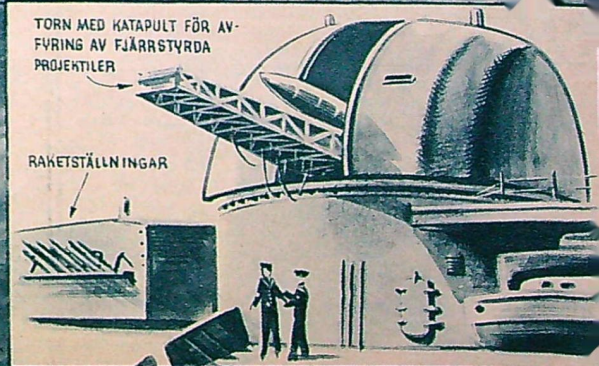
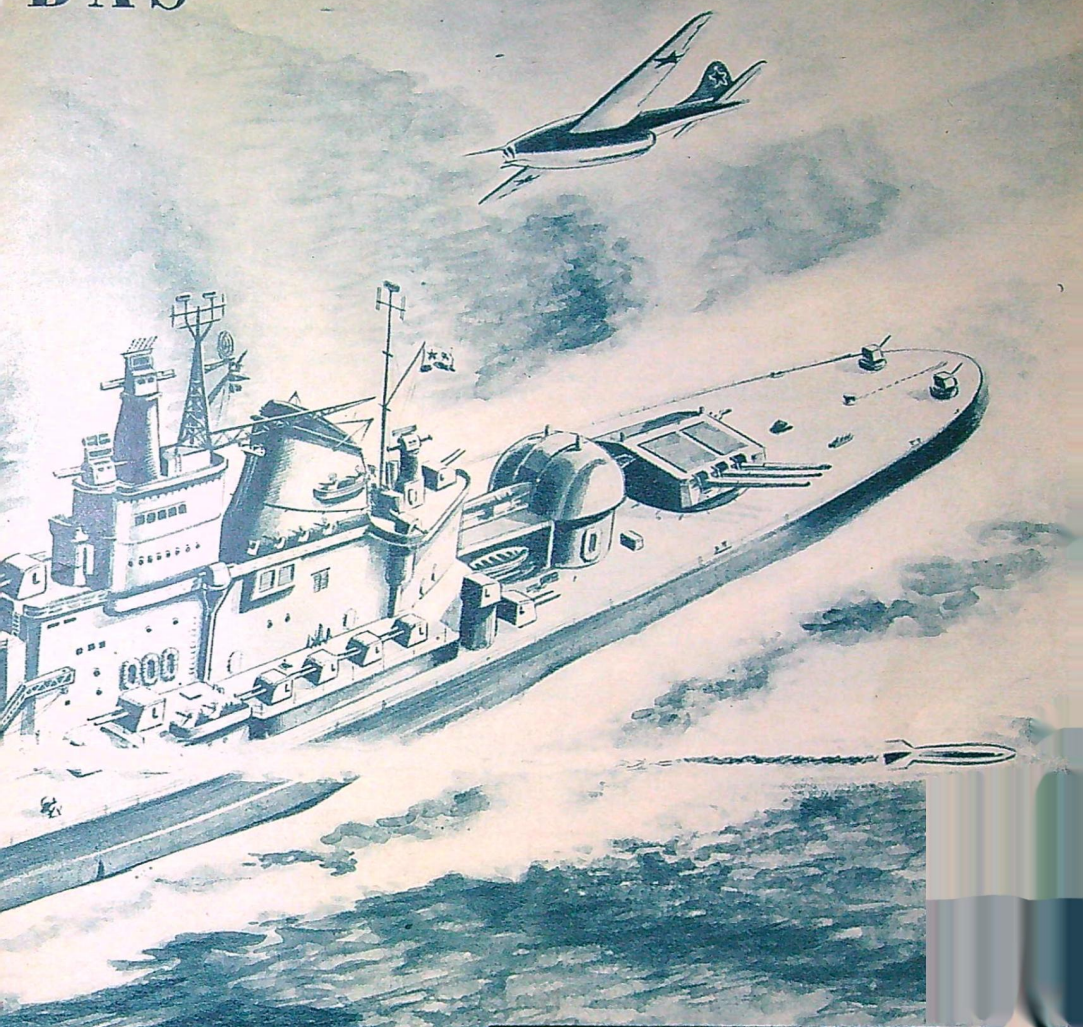
Slagskeppen blir av allt att döma hypermoderna stridsfartyg och i utrustningen ingår även artilleri — och spaningsradar, eldledningsinstrumenteringar m. m.

Om fartygen verkligen utrustas med långdistansrobotar och lufttorpeder ligger troligen ryssarna före USA på detta område. Amerikanarna väntar nämligen tillsvidare med att färdigställa de två slagskeppen „Hawaii“ och „Kentucky“ just i avvaktan på effektiva vapen av robottyp. „Hawaii“ är färdig till 82 och „Kentucky“ till 69 procent.

Skall „Sovietski Soyuz“ bli mäktigt flaggskepp i den Röda Östersjöflottan och ett komplement till robotvapenbaserna på östersjökusten eller ingå i en slagskeppseskader med operationsbas i Ishavet? Det återstår ännu att se!



TBAS

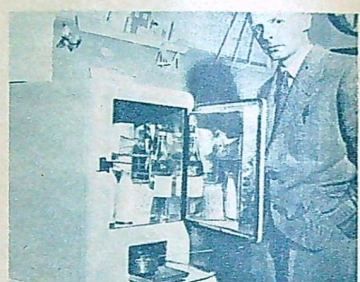
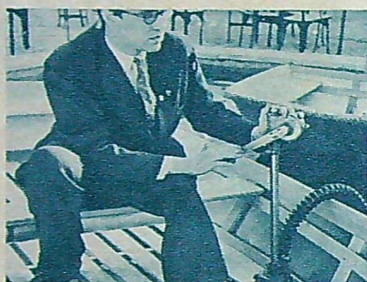
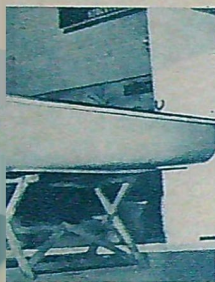




DEN TREDELADE EKAN

Den svenske flygplanskonstruktören Björn Andreasson vid Skandinaviska Aero i Köpenhamn har på iediga stunder byggt en liten flatbottnad eka som förenklad transportfrågan högst betydligt. Den är tredelad och hopfästs före begagnandet med

sammanlagt fyra skruvar. Det är gjort på fem minuter. Båten är 10 meter lång, fyrstigs och tillverkad av vattenfast plywood. Vikten är 30 kg och den »hopfällbara» båten skall serie-tillverkas av Skandinaviska Aero och kosta ca 230 svenska kr.



Helsvetsad jolle

Direktör D. Seaton i Bleck- & Plåtballage, Sundbyberg, visar sin lättmetalljolle »Sea-Be». Den är helsvetsad och antlös i korrosionsbeständig lättmetall. Tre storlekar, 27, 35 och 65 kg vikt finns att välja på.

Veva läns

Att läns-pumpa båten är det ständiga problemet. Herr K. E. Jansson i firman Einar Österberg, Stockholm, säljer denna engelska pump. Vortex heter den och har en kapacitet på 90 liter/min. Man vevar upp vattnet. Mer om länsning på sid. 21.

Kyla ombord

Herr M. Karlsson visar kylskåpet Ice-Master på 45 liter. Det eldas med rödsprit i ett specialkonstruerat spritkök. Lågan värmer ett rörsystem fyllt med ammoniak som genom kondensation ger kyla i ett dygn. Ravéns Bilfirma, Nyköping.

HUR SKALL MORGONDAGENS BIL SE UT?

Deltag i vår stora teckningstävling!

I förra numret av *Teknikens Värld* utlyste vi årets stora teckningstävling. Ett hundra priser med ett sammanlagt värde av 1.000 kronor lovade vi bort till de som bäst kan rita morgondagens bil. Det skall med andra ord vara en teckning på en elegant bilkaross som kan tänkas motsvara de krav på fart och bekvämlighet som allimer ställs på en bil. Men det gäller att ändå stå på verklighetens grund. Idealet är närmast en fantasifull kaross på ett givet chassi.

Klasser

För att ge alla tävlande lika chanser har tävlingen uppdelats i två olika klasser:

Klass A: Deltagare över 15 år (födda 1934 eller tidigare)

Klass B: deltagare under 15 år (födda 1935 eller senare)

Priser

Priserna är lika för båda klasserna och ingen tävlande kan vinna mer än ett pris.

- 1:a pris 250 kronor
- 2:a pris 100 kronor
- 3:e pris 50 kronor
- 4:e—10:e pris ritmateriel
- 11:e—50:e pris böcker

Anvisningar

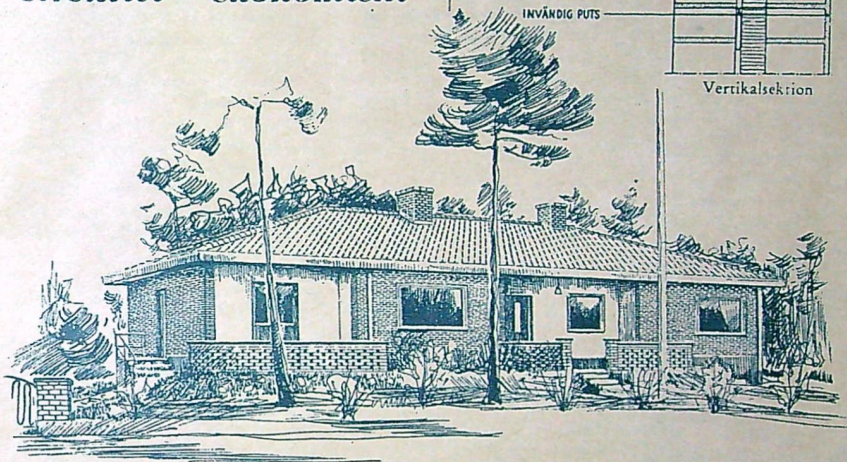
Varje tävlande får delta med högst tre teckningar. Alla skall skickas in sam-

tidigt och adresseras till *Teknikens Värld*, Tegnérgatan 35, Stockholm Va. Kuvertet skall märkas med »*Tekningstävlingen*». Men senast den 31 maj 1950 skall bidragen vara inskickade. Sedan börjar granskningen, som utförs av en fem mans expertjury där både tecknare, formgivare och bilexperter är representerade. Ritpapperets format skall vara minst 15×20 cm och högst 30×40 cm. På baksidan av varje teckning måste deltagarens namn, adress, födelseår och tävlingsklass anges. Önskas bidragen i retur skall svarsporto medfölja.

De bästa teckningarna kommer att publiceras i *Teknikens Värld* i samband med att pristagarnas namn tillkännages. Om någon teckning publiceras under tävlingens gång honoreras denna oavsett slutgiltigt pris.

Fler och fler isolerar med KRAMFORS PLATTAN

effektivt – ekonomiskt



Villa i Ystad

Ytterväggarna isolerade med Kramfors-Plattan — *k*-värde 0,44

Ytterväggarna i nedanstående tvåfamiljsvilla i Ystad är uppförda av två halvstens tegelmurar. Den inre muren är isolerad med 50 mm Kramfors-Platta så att ett 10 mm ventilerat luftmellanrum uppstår mellan plattan och yttermuren.



Vertikalsektion

I allt större utsträckning användes nu Kramfors-Plattan för att få en varmare byggnad till lägre årskostnad. Kramfors-Plattans förnämliga egenskaper och fördelen att den tillverkas i olika tjocklekar, varigenom man kan välja just den erforderliga tjockleken, gör att summan av ränta och amortering plus bränslekostnad blir den lägsta möjliga.

Ni får kostnadsfri anvisning om rätt tjocklek på Kramfors-Plattan av KRAMFORS KUNDTJÄNST. Uppge bara byggnadens konstruktion (materialens tjocklek och beskaffenhet) samt var byggnadsplatsen ligger. Adressen är: Kramfors Kundtjänst, Kramfors, tel. 20 00.

säkliden mot källan



Varför Kramfors-Plattan är överlägsen som isoleringsmaterial

Kramfors-Plattan är en högorös specialimpregnerad isoleringsplatta av cellulosa-fiber.

- Den är effektivt impregnerad mot fukt
- Den angripes icke av röta eller mögelsvamp
- Den håller formen, sjunker inte ihop
- Den är elastisk, ger inga draghål
- Den är lätt att bearbeta och montera
- Den ger inget spill, allt kan användas

KRAMFORS AKTIEBOLAG KRAMFORS - Tel. 20 00

Anslutet till Svenska  Cellulosa Aktiebolaget

Till KRAMFORS AKTIEBOLAG, KRAMFORS

V.g. sänd mig Namn
Trycksaker Titel
Prover Adress
Prislista (Stryk det som ej önskas). Postadress TV. 9

Tacka vet jag Matador



Det är slipningen, och framförallt facette-slipningen, som åstadkommer den varaktiga skärpan.



AB MATADORVERKEN, HALMSTAD

UR

pendyler
lädervaror
och andra
lätsålda
artiklar

På vårt ombud — beögr villkor i lag? Katalog med arbetsvillkor sålides gratis. Lägsta partipriser.

Skriv till
WESTMORE UNIVERSAL AB
Stockholm 9

Alla slag av
**båt- och motorcykel-
renoveringar**

Hjortens förstklassigt ä kort tid.
Reservdelar, omkransning m. m.
Humana priser.

IVAN LARSSON
Cykel & Motorsport

8:1 Persgatan 16 • Tel. 200 59
NORRKÖPING

★ VARDAGSTEKNIK ★

EN BILLIG LÄSLAMPA

Tio kronor och knappt det kostar materialet till denna lampa. Dessutom är den lätt att tillverka med enkla verktyg. Det enda som fordrar några grövre verktyg är bockning och borrarning av en bygel för lampans fastsättande.

Lamphållaren, strömbrytaren, mässingskåpan och leden, som sitter ovanpå mässingskåpan, köper man färdiga. Leden kompletteras sedan så att den blir vridbar ett halvt varv kring röret. Hur detta går till framgår av fig. 1. De två andra lederna görs exempelvis av ett par tomma hudkrämsburkar. Burkarna måste emellertid vara av sådant material, att det går att tennlöda på dem. Och naturligtvis måste de vara runda och av lämplig storlek, förslagsvis 60 mm i diameter. Lampan på bilden har en som är 50 mm och en som är 70 mm i diameter. Ett par burkar

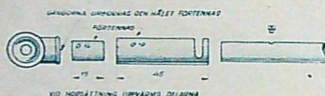


Fig. 1.

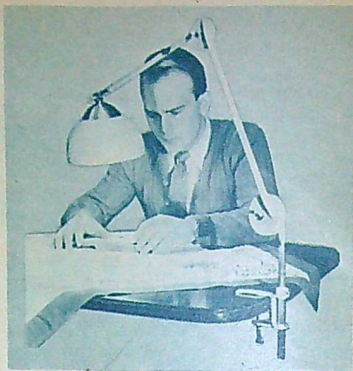
av samma storlek blir dock snyggare. Lamparmen görs av tre mässingsrör, varav det ena till den övre armen har en ytterdiameter av 10 mm och de två övriga en ytterdiameter av 12 mm. Längderna på rördelarna kan göras efter önskan, men ca 500 mm vardera är lagom. De skall värmas, bockas och kapas, så som fig. 2 visar. Hur rören sedan löds fast i burkarna framgår av fotografiet. Det är



Fig. 2.

viktigt att skarvarna blir långa, så att de blir så starka som möjligt. Då rören är fastlödda vid burkarna skär man hål i dessa för sladden och skruvarna. Dessa hål måste ovillkorligen placeras i mitten av burkarna, för att lamparmen skall bli ledbar. Hur skruven med bricka och mutter skall se ut framgår av fig. 3.

För lampans fastsättande i bordet använder man en lövsågstving och tillverkar en bygel enligt fig. 4, som sedan sveetsas fast vid tvingen. Det går också att borra och gänga eller nita ihop dessa två delar. Om man vill ha lampan på väggen utesluts tvingen, men örönen på bygeln görs i stället något längre så



Konstruktören av den lätillverkade och trevliga arbetslampan har stor användning för den.

att lamparmen går fritt när den skall svängas i önskat läge.

För att lamparmen inte skall glida ner i hållaren utan kunna hållas i önskat läge, trär man en 1/2 tums mutter med urborrade gängen kring armens nedersta rördel. I muttern gängas in en mindre stoppskruv som det sedan går lätt att reglera lamparmens höjd med. Se fotot!

Lampkupan eller skärmen görs på så sätt, att man först klipper ut en pappring passande till lamphållaren. Till mall för kupan

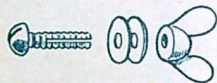


Fig. 3. För att muttern inte skall lossna sökas ett spår i skruven och en lagom grov tråd löds fast tvärs över hålet inne i ena burkhalvan.

tar man en lagom stor och passande fruktskål av glas och klistrar sedan flera lager av tidningspapper över skålen och ringen, till dess kupan blir stadig och ogenomskinlig. Ringen placeras i mitten på botten av den upp och nedvända glasskålen. Klistret kan

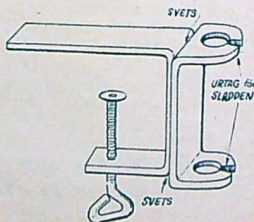


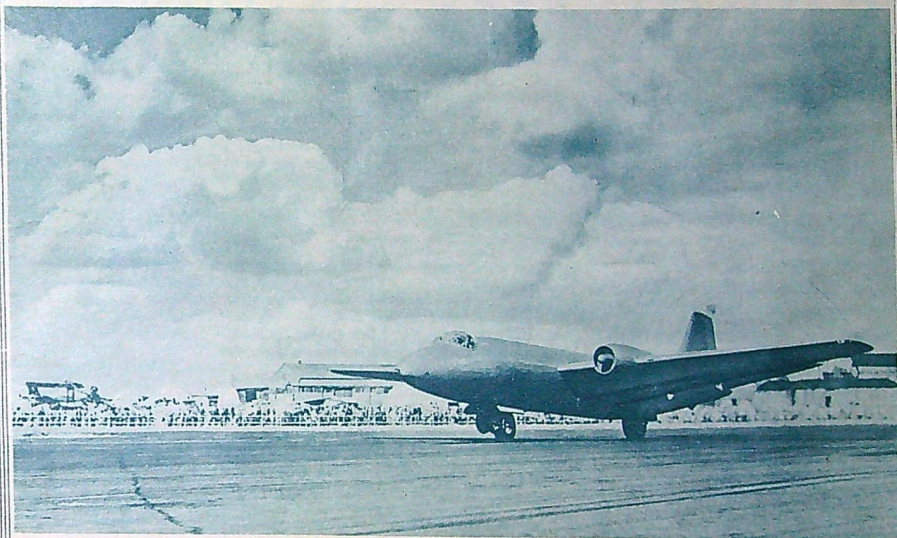
Fig. 4.

man göra av vetenjöj och vatten. Sedan lampkupan torkat ordentligt, skär man ut hålet för lamphållaren. Återstår att måla såväl lamparmen med dess alla delar som lampkupan i ljus läckfärg. Per-Olof Härse.



PROGRESS

The Canberra



Det första brittiska reaktionsdrivna bombplanet
— med två Rolls-Royce Avon motorer.

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND

Repr.: Salén & Wicander Aktieföretag, Styrwansgatan 4, Stockholm. Tel. 67 93 40 (träxel)



Den nya skyddspistolen säljs nu fritt i England. Vapnet är fullständigt ofarligt, men...



...offret blir blind av tårgas under en halvtimme och märks med en mörkblå färg.



Pistolen är gjord av bakelit. Patronen består av en mörkblå vätska som sprutas ut.

SOKOL M1E

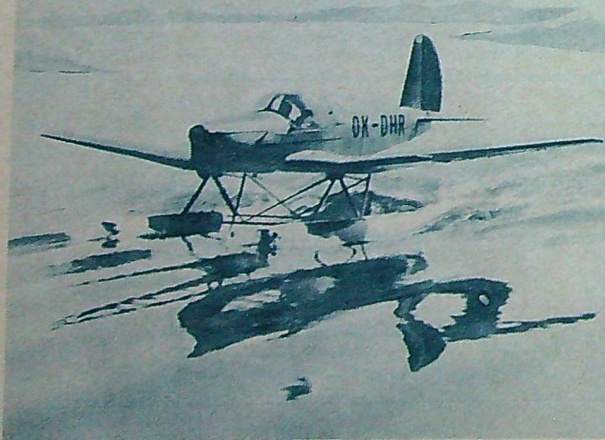
är sjöplansversionen av det berömda och i alla länder välkända SOKOL-flygplanet.

Under alla klimatförhållanden, från polcirkeln i norr till ekvatorn i söder har det vunnit anseende genom utomordentliga flygegenskaper, hög kvalitet och pålitlighet.

SOKOL används i mycket stor utsträckning av affärs- och industriföretag, av privatpersoner för resor, sport- och träningsflygning.

Som sjöplan har det nu möjlighet att vinna marknad även i länder med få flygplatser men med många sjöar.

SOKOL på flotörer är ett utmärkt flygplan för skandinaviska förhållanden. Bristen på flygplatser uppvägs av de obegränsade landningsmöjligheterna på våra tusentals sjöar.



KOVO Ltd.

Praha
Czechoslovakia

Representant:

AB BJÖRKVALLSFLYG

Stureplan 13
Stockholm, 20 71 60

SKYDDSPISTOL

Brottsligheten har under åren efter kriget visat en Boroväckande tendens att öka. Naturligtvis gör polis och andra rättsvårdande myndigheter vad på dem ankommer för att stävja brottsligheten, men en aldrig så vaken polismakt kan ju inte finnas till hands i alla situationer. I England, som f. n. översveps av en brottsväg, vildare än någonsin, har emellertid den senaste tiden allmänheten fått möjlighet att — inom ramen för vad landets lagar tillåter — skydda sig mot överfall och våldssåd av skilda slag. En ursprungligen dansk uppfinning, en skyddspistol av helt ofarlig karaktär, har nämligen blivit tillgänglig för allmänt bruk, och man har också genom praktiska prov visat dess värde som skyddsvapen vid överfall.

»Pistolen» som är tillverkad av plast är ofarlig och varken skadar eller (ännu mindre) tar livet av den, som utsätts för dess projektiler. Men så är det heller inte några vanliga kulor som avlossas ur den. Patronen sätts på vanligt sätt in i loppet, men när den avfyras, sprutas en mörkblå vätska ut ur mynningen. Vätskan innehåller bl. a. tårgas i endast svag utspädning och gör den anfallande blind under cirka en halvtimme framåt. Men dessutom — och det är kanske det viktigaste — har den utsprutande vätskan sådana kemiska egenskaper att den absolut inte går att ta bort på fjorton dar. Boven må kila hem så fort benen bär honom och skrubba sig i ansiktet så mycket har orkar, vätskan sitter där den sitter.

Beständigheten tjänar två syften: dels får offret tillfälle att »märka» busen, dels får polisen ett utmärkt signalement på boven vid en efterlysning.

Så är det alltså ordnat i Danmark och i England. Men hur är det i Sverige? Har en överfallen någon chans att i nödvärn tillgripa vapen, liknande det dansk-engelska? Eller har vi kanske effektivare och listigare skyddsvapen? Frågan går vidare till en av de verkliga fackmännen på området, överdirektören i Statens Kriminaltekniska anstalt, docent Harry Söderman.

— Tyvärr har vi mycket litet av det slaget i Sverige, säger docent Söderman, naturligtvis till en del beroende på att brott av de slag, som det här är fråga om inte förekommer så mycket hos oss och behovet av skydd mot dem alltså inte varit så starkt. Men att sådana vapen nästan helt saknas beror också på att vår nödvärnsrätt är så klart avgränsad i lagen: numera går nästan alla slags vapen in under den nya vapenkungörelsen, där det stadgas förbud för innehav utan särskilt tillstånd inte bara av vanliga skjutvapen utan också för vapen som avlossar bl. a. skadliga vätskor.

Det finns emellertid i Sverige ett skrämsel- och skyddsvapen, den s. k. skendödspistolen, som används

(Forts. på sid. 42.)

GYLLENE SNITTET

En rät linje sägs vara delad med gyllene snittet genom en punkt H, om $AH \times AH = HB \times AB$, eller med andra ord: Längden v en mindre del av en linje står i samma proportion till den större delen som denna står till det hela.

Detta förhållande är 0,618034... och är ett irrationellt tal, som kan skrivas

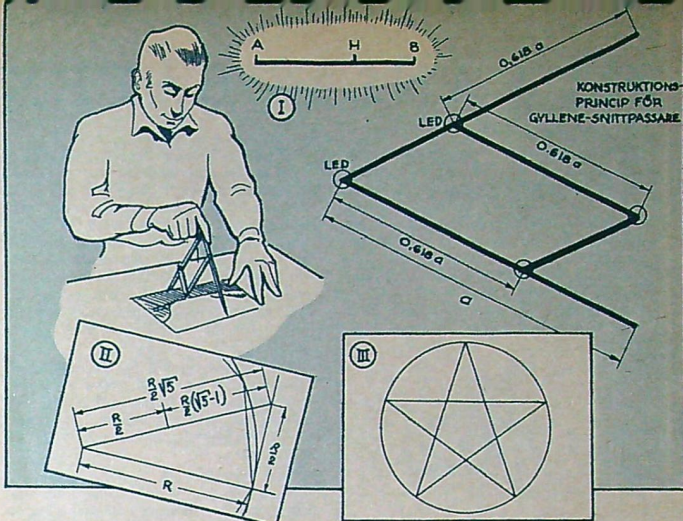
$$\frac{\sqrt{5}-1}{2}$$

Ärmed har uppgiften lösts att med passare och linjal få sidan till en i en cirkel skriven tio-hörning. Om närliggan AB är radien, så är AH tiohörningens sida.

Konstruktionen framgår av fig. 2. Det föredragna kanske invecklat, men den som vill göra efter konstruktionen och överryta sig om dess riktighet genom att upprepa tiohörningen.

”Gyllene snittets” eller som det också kallas sedan gudomliga proportionens eller ädet endomliga snittets har under århundradena spelat en mycket stor roll. Det upptogs exempelvis i medeltidens magt för konstruerandet av det bekanta pentagrammet, som ju fäs från tiohörningen, se fig. 3!

Med hjälp av gyllene snittet kan man göra ett intressant räknetriek. Be en kamrat skriva två tal vilka som helst, t. ex. mellan 20 och 100 på ett papper, det mindre talet över det större. Vi säger att han skriver exempelvis 40 och 99. Be honom addera talen. Han erhåller summan 139. Lägg därtill det undre talet så erhålls 238. På så sätt fortsätter han additionen av två på varandra följande tal tills han erhåller ett femsiffrigt tal. I detta fall 11011. Det kan visas, att talen i denna serie allmör närmast gyllene snittets talförhållande.



Om kamraten nu uppger det erhållna femsiffriga talet, så kan man räkna sig till det näst föregående i serien genom att multiplicera det femsiffriga talet med 0,618...

I detta fall blir produkten 6,804,798 som upphöjs till 6895. Drag detta tal från det femsiffriga och fortsätt så att räkna bakåt, så erhåller man hela serien: 11011 — 6895 — 4206 — 2599 — 1607 — 992 — 615 — 377 — 238 — 139 — 99 = 40.

Försök med två andra tal inom vissa gränser. Det gäller dock, att komma ihåg: att 0,618 endast är en approximation. Om man erhåller ett sex-siffrigt tal som slutsumma,

får man besvara sig med att multiplicera slutsumman med 0,618034.

Beviset för att förhållandet mellan talen allmör närmar sig den gudomliga proportionen måste här förbispas. Det skulle ta för stor plats.

Danmarks mest kände fotohandlare har för övrigt lancerat en gyllene snitts-passare, se teckningen. Med den kan man konstatera, om gyllene snittets proportioner förekommer speciellt i fotografier. Detta påstås förbluffande ofta vara fallet. En dylik gyllene snitts-passare kan man lätt göra sig själv, och sedan pröva den på svackra bilder.

T. Vgze

Under Stockholms broar

snabba, säkra



lättnmetall-båtar

Hannpolisens nya "Silvergrogg" (ovan) är tillverkad helt i lättnmetall, vilket också är fallet med "Stella Marina" (nedan). Stockholms modernaste taxibåt. Båge båtarna äro byggda av Gustavsson & Anderssons Varvs AB, Lidingö.

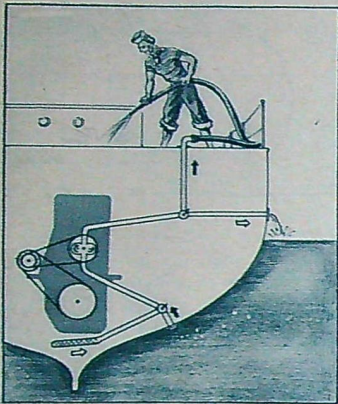


AB SVENSKA ALUMINIUMKOMPANIET

Försäljningskontor och tekn. upplysningar Kungsgatan 28, Stockholm, Tel. 23 09 20 (växel)

SÅ LÄNSAS BÅTEN

Ett av de större problemen en motorbåtsägare har att brottas med har alltid varit läns-pumpningen av båten. Man har använt sig av olika metoder, för mera snabbgående båtar t. ex. den automatiska läns-pumpen enligt vacuum-principen, och för långsamgående båtar har man som regel begagnat handläns-pumpningen som kan vara väl så arbets-sam, speciellt om man är ensam i båten.



En slang kan anslutas från däck till en rörledning som går från bryggan upp till en brandpost vid stugan. Brandförsäkring.

I marknaden förekommer visserligen en s. k. maskinläns-pump, som är avsedd att apteras bakom motorn och som drivs med en kedja från propelleraxeln. På själva pumpaggregatet finns en kopp-ling för frän- och tillslagning. Den-na pump har dock ett par nackdelar. Den ena är att kedjan alltid arbetar med runt under gång, även om länsning inte pågår. Ett annat fel är att propelleraxeln måste rotera för att läns-pumpen skall kunna arbeta.

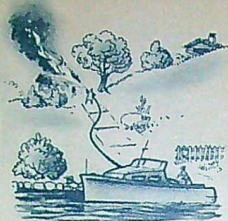
Här är ett förslag till länsanordning för båt, byggt på helt andra principer. Vi har under en längre tid provat och använt anläggningen och den har visat sig utomordentlig och användbar på många sätt.

Man skaffar en i förhållande till motorns storlek lämpligt dimensionerad kugg-hjulspump. Pumpen monteras på en vagga och drivs med kilrep från motorns nav- eller generatoraxel eller något annat lämpligt ställe, dock ej propeller-axeln. En excenter under vaggan, på vilken pumpen är fastskruvad, lyfter vaggan uppåt eller åt sidan och spänner kil-repet, varvid pumpen säus i gång.

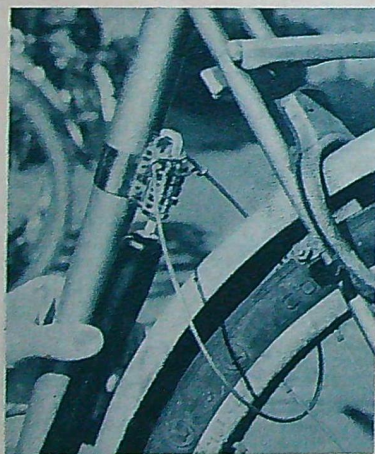
Innan vi går vidare i texten — litet om hur ledningar o. d. skall dras. Vi börjar från botten. Från kölvattnet dras ett rör till en 3-vägskran. Ett rör dras utifrån, ett annat från en genomföring genom bordläggningen under vattenytan. Detta ansluts till 3-vägskranen. Därefter ansluts 3-vägskranen tredje kanal

till pumpens intag. På andra sidan pumpen apteras likaledes en 3-vägskran från vars båda övriga anslutningar ett rör dras ut genom bordläggningen i sidan, avsett för avgående kölvatten — eller slagvatten som det heter på båtspråk — vid länsning. Det andra röret går upp till däck, exempelvis där man kan ansluta något slags spolslang. Avsikten är den, att man genom omställning av 3-vägskranarna i ena fallet kan länsa båten snabbt och lätt och i andra fallet pumpa friskt sjövattnet upp till en spolslang på däck och på så sätt tvätta och spola hela båten.

Den som har ett sommarställe intill sin båt-brygga kan, som ena teckningen visar, ansluta en slang från däck till en rörledning vid bryggan, som är dragen upp till stugan, där man på så sätt har sin egen lilla brandpost. Allt detta är ju givetvis beroende på motorns och pumpens storlek, men med en rätt dimensionerad pump bör man kunna släcka en ganska stor eldsvåda. Uno Duzill.



Princip-teckning över hur man lämpligen kan montera 3-vägskranarna. Det öppnar som synes fler möjligheter än länsning.



PUMP- och CYKELLÅSET

BIKIS

En idealisk lösning för cykelns säkerhet

BIKIS är ett pump- och cykellås som öppnas enligt den enkla siffer-kombinationstekniken.

BIKIS låter sig inte dyrkas upp.

BIKIS har 4096 olika kombinations-möjligheter och öppnar sig endast för den som känner den rätta coden. Naturligtvis äro alla BIKIS lås inställda för olika codor.

BIKIS onödiggör användandet av nycklar, som man ofta lätt tappar bort eller glömmar. Vad det betyder inser lätt alla cykellägare.

BIKIS är framställt av starkt, förstklassigt material. Låsnset är av förnicklad mässing och låslygelh av kraftig förkromad pianotråd.

BIKIS monteras lätt på Er cykel. Fullständig bruksanvisning medföljer varje lås.

BIKIS har tagit många år för sin uppfinnare, ing. K. Säll, att förverkliga. Men så har också den patenterade konstruktionen blivit en verklig succé till det låga priset Kr. 4:75.

Endast 4:75 kompl. med låsbygel

Återförsäljare hänvisas till

A.B. OPTA

Avd. C. Box 15, Trollhättan

Till A.B. OPTA, Avd. C, Box 15, TROLLHÄTTAN.
Undertecknad rekriverar härmed att sändas mot postförskott st. Pump- och Cykellås BIKIS å Kr. 4:75. (2 läs portofritt.)

Namn
Bostad
Postadress TV 9

TEKNISK LITTERATUR

KUNGSbokhandeln

Ett urval moderna.
praktiska handböcker från

MOTORCYKEL- HANDBOKEN



En helt ny, praktisk handbok för alla motorcykelägare som själva vill utföra de reparationer som hör till den dagliga skötseln. 150 sidor med 119 instruktiva illustrationer, ger mängder av tips och flösser. Dessutom finnas kapitel om verktygens användning, felsökningstabeller och engelska färdigskissarna kopplingschema över den elektriska utrustningen. Uppgåva 1949. Inbunden 8: 75 (N: r 1)

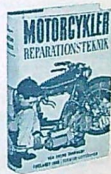
MC-SERVICE

Nordstämde engelska handböcker är av största värde för alla MC-ägare som själva sköter trimning och smärre reparationer. Mängder av instruktiva illustrationer och förklarande skisser underlättar den engelska texten.

Motorcycle and how to Manage

- Them 4: 50 (N: r 2)
Two-Stroke Motorcycles 3: — (N: r 3)
Speed from your Motorcycle .. 3: 50 (N: r 4)
Motor Cyclist's Workshop .. 3: 50 (N: r 5)

MOTORCYKEL/ REPARATIONS- TEKNIK



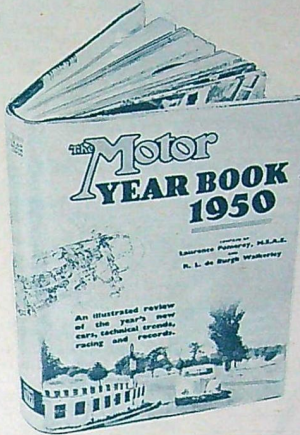
En verkligt praktisk handbok på danska, beträffande service av de flesta förekommande MC-märken. Inte mindre än 372 sidor med instruktiva illustrationer och service-tabeller för AJS, Ariel, BMW, BSA, Douglas, Jawa, Matchless, C. z., Gillet, HD, Nymans, Norton, Saroléa, Triumph, Indian m. fl.

Klotband 25: 60 (N: r 6)

BYGG INSTRUMENTET SJÄLV

L. Larsson. Nyutkommen bok med skisser och beskrivningar på en hel rad stränginstrument som man kan förfärdiga själv. Flersträngiga lutor och gitarrer, cittror och harpor samt några stråkinstrument.

Inb. 6: 50 (N: r 12)



THE MOTOR YEARBOOK 1950

Denna årligen utkommande årsrevy utkommer nu med sin andra upplaga. I likhet med 1949 års edition, som är helt slutslid, innehåller den mängder av tekniska uppgifter, beskrivningar av nya bilar och material, årskvalitad om racersporten m. m. Synnerligen förnämligt illustrerad med fotografier och skisser. Tryckt på konsttryckpapper. Klotband 11: 25 (N: r 7)

VÅRA MOTORFORDONS ELEKTRIS- TRINSTNING

Carl Skånberg. 3:e tillökade upplagan 1948 med 416 sidor och 275 illustrationer. En välkänd handbok som verkligt utförligt behandlar grunderna, det praktiska utförandet samt skötsel, vård och reparationer av allt som tillhör elektricitetens användning i bilar, motorcyklar och motorbåtar. En oombärlig bok för alla motorfordonsägare. Klotband 9: — (N: r 8)

BRITISH CARS OF 1949-1950

Senaste årsmodellerna av engelska bilar finns här beskrivna med specifikationer, tekniska data och priser. 117 förfärdiga foto-illustrationer i stort format. 10: 50 (N: r 9)

PLÅTARBETE

Modern och skällig handbok som omfattar inte mindre än 800 sidor, 62 instruktiva bilder och 132 sidor tabeller. Klotband 46: — (N: r 11)

MOTORREPARATIONER

Björn Bergvik. Den 6:te upplagan 1948 av detta standardverk omfattar inte mindre än 717 sidor med verkligt instruktiva illustrationer varav ett flertal i färg. Moderna bil- och båtmotorer behandlas del för del med en grundlighet och sakkunskap som förut aldrig torde ha förekommit i en handbok av detta slag.

Den verkliga motorbibeln...

Ett standardverk inte bara för verkstadsfolk utan för varje bilist, som vill ha reda på vad som rör sig under huven.

Tidn. MOTOR Klotband 24: 50 (N: r 10)



"BEREKA" BYGGNADSRITNINGAR

En- och tvåfamiljsvillor, sommarvillor, sportstugor, gästpaviljonger, bastubyggnader, lanthamnbyggnader, affärs- och bostadsbyggnader, hyreshus, över 200 ritningar. Hålsjöborg 1949. 6: — (N: r 13)

SILK SCREEN COLOR PRINTING

H. Sternberg. Amerikansk handbok om silk-screen-tryck. Utförligt illustrerad med bilder som steg för steg i detalj beskriver framställningsproceduren.

Inb. 15: 75 (N: r 14)

SVENSK PLAST-TEKNIK HANDBOK

Av C. vilding, L. Kleiner, Skånska Attkärfabriken, Perstorp. Den första utförliga svenska plasthandboken. Omfattar ca 500 sidor under medverkan av ett 60-tal välkända företag. 170 illustrationer varav ett flertal i färg. En skällig handbok som på ett utförligt sätt behandlar både svensk och utländskt material, framställningsprocesser såväl som färdigfabrikat. Denna bok svarar på alla frågor som rör framställning, användningsområden, formgivning, maskiner och verktyg m. m. Dessutom en ordligt utarbetad av Svenska Plastföreningen. Utkommer inom kort! Ca 18: 50 (N: r 15)

SEGLING

Av Halfdan Hansen. En verkligt nyttig handbok både för nybörjaren och för den som vill veta mer om segling. Den klara och redliga framställningen illustreras av ett mycket vackert och instruktivt bildmaterial.

Häft. 14: — (N: r 16)

Inb. 18: — (N: r 17)



Böcker i
3 våningar



Kungsgatan 26 — i hjärtat av Stockholm. Tel. 23 28 15

TEKNIKENS VÄRLD 9/50

Sänd in kupongen i dag!

Kungsbokhandeln Tekniska Avd.

Kungsgatan 26. Tel. 23 28 15. Stockholm 3.



Var god sänd mot postförskott följande böcker:

- ex. nr ex. nr
..... ex. nr ex. nr
..... ex. nr ex. nr

..... ex. av katalogen »Praktiska Handböcker.

Namn

Adress

TV 9-50



Välkänt
slitstarkt
lättrullande
elegant

SALJES AV CYKELHANDLARE
LANDET RUNT

DUNLOP
original CYKELDÄCK



Ljuddämpare "TYFON"

förkromad med löstagbar bakända för rengöring och sötning, passande till rördimensioner 38-40-45 mm vänster och höger. Pris Kr. 34:—

SVENSSON & LARSSON,
PLAT- & MEKANISK VERKSTAD
Hornsgatan 2 • Göteborg • Tel. 19 51 18

VLG Bänksvarv
Prisbillig — Populär



3 1/2" dubbelhöjd, 600 mm dubbavstånd. Circa 600 maskiner finnes nu på den svenska marknaden som arbetar till full helähtenhet. Begär prospekt!

VERKTYGS
Lagret
Drottninggatan 25 • Göteborg
Tel. 13 48 34



Hobbyskäft

Ett borrhäskäft speciellt avsett för hobbymän, presenteras av John Wall, Stockholm. Det är ledbart på två punkter vilket gör att man lättare kommer åt att borra på svåråtkomliga ställen. Chucken tar en borrhått med 6 mm diameter. Pris 17:25.



PAPPERSPÅSE



Penselpåsar

När man skall förvara penslar med olika färg måste detta ske i olika burkar med linolja. Detta kan undvikas om man först sticker in penseln i en papperspåse. Sedan kan man sätta dem i samma burk. Behöver färgen silas så går detta utmärkt genom en gammal silkestrumpa.
E. Foss.



Obrytbar nummerplåt

Här är det perfekta bil- och motocykelnumret. Det går inte av om man skulle råka skrampa emot det någonstans. Och det är färgbeständigt. Det vita är vitt rätt igenom och det svarta svart. Flexi-numret heter det och är tillverkat av cellulosaacetat. Med fyra siffror kostar det 9 kr, med fem 10.

"Uppskjut o'j till morgondagen..."

Sommaren är här inom en månad. Börja därför bygga ditt sommarhäls redan i dag!

"Paddan"

Lätt roddbåt för tre personer
Nr 10001



□ st
Pris 5:—

Denna roddbåt, som är grundgående och stabil är mycket lämplig för sportfiske och jagare.
Material: Massivt furu. Ungvärldiga materialkostnader Kr 40:—.

"Baby"-trailer



Nr 14901

□ st
Pris 14:—

Trailer med liggeplats för två personer och avsedd för småbilar. Total höjd: 1.350, längd: 2.250, bredd: 1.550. Material: Chassi: Vinkeljärn, 2 st beg. billjädar, 2 st SKF-hjul dia. 4x16". Kaross: Massivt plywood, furu. Specialverktyg eller verkstadsarbete. Svarv, svets, handsåg, oljormaskin. Ungvärldliga materialkostnader Kr 450:— (verkstadsarbeten inräkn. i detta pris).

Sänd förbörjade ritningsätter mot postförskott till

Namn

Bostad

Postadress

Firma **HOBBYKONSTRUKTIONER**
Eksjö

Wallentins Eft. Musikh.

(Edv. Nilsson)
Kyrkogatan 66 • Telefon 106 72
(Mitt omlo Bussecentralen)
ÖSTERSUND
Rekommenderas vid behov av
Instrument och tillbehör - Skivor
Noter - Radio - Högtalaranläggningar
Reparationer utföras

Kallinge Järnaffär A.-B.

KALLINGE
Telefon Kallinge 68

Byggnadsmaterial
Hushållsartiklar

ALLT I BRANSCHEN



går bättre — Du köi
säkrare sen Du läst

Min motorcykel

Illustrerad handledning för
motorcykelförare

av Sten Toreson

Pris 3:75

Författaren, den kände motorjournalisten (sign Fyrtakt i tidningen Racing) kan allt om motorcyklar och har mycket att lära Dig.

Du får veta allt om motor-konstruktion, motorns verkningsgrad skötsel samt en hel del om motorcykeltävlingar, klassindelning och utrustning för tävlingar m.m.

En bok för alla motorcykelintresserade

Till

..... bokhandel eller
AB LINDQVISTS FÖRLAG
Stockholm 5

Härmed rekommenderas ex.
Min motorcykel.

Nama

Bostad

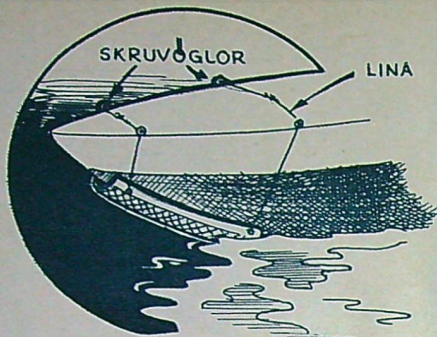
Adress TV

Gustafssons Bryggeri,

Sandarne,

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

— Tel.: Söderhamn 62 16 —



Cykeldäck på kanoten

Det är inte alltid man navigerar efter sjökort när man åker i kanot. Därför är det rätt lätt att stöta på något förrådiskt grund i strandkanten. En bit av ett cykeldäck är då ett utmärkt skydd för bordläggningen i fören. Biten skall vara ca 40 cm lång och den fästs med linor som träs genom skruvöglor. Dessa görs fast i däck. En effektiv stötdämpare.

E. Lindén.



Uppfinnaren, docent H. Broenius med sitt kylskåp.

CENTRALKYLA

HSB har sedan ett par år tillbaka i hemlighet experimenterat med ett nytt kylskåpssystem som nyligen släppts ut till offentlighet. Kylan alstras i ett centralaggregat placerat i husets källare. Systemet är avsett för större bostadshus eller komplex och förutsätter i allmänhet att minst 12 lägenheter är anslutna till samma centralanläggning. Själva kylanläggningen består av tre delar, en kylkompressor, en cirkulator och en ekonomiskondensator. Den alstrade kylan distribueras genom ett rörsystem med en cirkulerande kylvätska till de olika kylskåpen och till en annan nyhet — kylida matkällare. Skåpens kylsystem är ett rymligt frysfack som kan hållas vid en temperatur av 3—5 minusgrader. Eftersom centralkylskåpen inte innehåller något maskineri avger de inte heller någon värme. En olägenhet på andra typer. Redan 45 sekunder efter det man kopplat in kylsystemet börjar frostbildningen på elementet. Driftskostnaderna är synnerligen små, i de flesta fall under fem kronor per år beroende på strömpriset. Ett skåp med en volym på 200 liter kostar 180 kronor, ett pris som man räknar med att kunna sänka så snart serietillverkningen kommer igång.



... med FABOR vattenvärmare

Särskilt lämpad för diskning i rinnande vatten, vid rakning, personlig tvättning m. m.

★

En trevlig och välkommen nyhet för alla hem, kontor, industrier, verkstäder m. fl. där varmvatten saknas eller endast tillhandahålles vissa delar av året.

S-märkt

Elegant och trevligt utförande.

Säljes i Järn-

och

El.-affärer

Standard-H

88:—

TILLVERKARE: AB SAGENTA,
Munkbron 9, Sthlm. Tel. 2178 38.

SKANDINAVISKA
TRAIMPORT

A. B.

Mahogny, teak, ek, orengopine, ask, plywood m. m. för yacht- och båtbyggnad.

VÄRTAN (Sthlm) Första Bassängv.
Tel. (växel) 67 04 10

NORRKÖPING Slottsgatan 4 - 16
Tel. 237 84, 237 07

MALMÖ Södra Neptunigatan 6
Tel. 201 37, 281 27

TÅNDSTICKSGITAR

Idén till den här gitarren, en s. k. örkestergitar, har jag fått genom en bilbil i Teknikens Värld, men arbetet har jag utfört efter egna ritningar. Det har tagit mig cirka 500 timmar att bygga instrumentet, varstomme och hals är utförda av björk och fanérträ. Halsen är utskuren för hand och inläggningarna i gruppbrädet består av spegelglas. Lock, sidor och botten har helt byggts av tändstickor, varav det gått åt ungefär 9.000 stycken som sammanfogats med eltilim.

Arbetet har varit mycket intressant och resultatet överträffar mina djärvasde förväntningar. Tönen i gitarren är enligt mitt och andras förmenande förträfflig.

Einar Magnusson



Detta är uppställningen



Detta är tillbehören — Philips fotolampa och Philips exponeringssticka



MOTORROBOT

Den tyska motorfabriken NSU levererade en märklig överraskning på Frankfurtsmässan nyligen, en robot som körde en av NSU:s motocyklar alldeles perfekt. »Stålmannens» växlade automatiskt, bromsade, frikopplade, signalerade och tyckte över huvud vara väl förtrogen med maskinen. Men i stället för hjärta hade plåtekyllan en motor från vilken det gick åtskilliga elledningar och ledor.

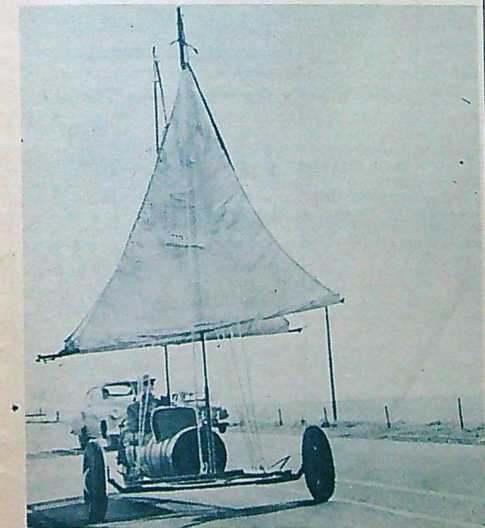


Detta är det lyckade resultatet.

Allt Ni behöver för inomhusfotografering utom "sommars-utrustningen" är en eller ett par Philips fotolampor och Philips exponeringssticka. Ni kan välja Philips Photolita, alla amatörers fotolampa, som är prisbillig och enkel att använda eller Philips Argaphoto med en brinntid på 100 timmar, lämplig för dem som ofta arbetar med konstljus.

Philips exponeringssticka säger Er allt om exponeringstiden med hänsyn tagen till bländare, negativmaterial samt lampornas styrka och avstånd från motivet. Lycka till!

PHILIPS



Här kommer årets nya kommunikationsmedel, segelbilen, landsvägs-kryssaren eller vad ni vill kalla det! Något atomåk är det precis håller, men den unge man i Texas som är pappu till fordonet framhåller att det är billigt i framställning: några tunnor har hopfogats till kabin, en träram, segel och tre bilbjud — det är allt. Kanske något för segelvännor på Skåneslätten? Fast ej i motvind!



CIRKA 30.000 FLYGARE
har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 93 stycken i Sverige

Tillverkas numera av nylon

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor och fabrik:
BANERGÅTAN 29 • STOCKHOLM

DELFTS

"FOTOTEL"
Teleobjektiv



kan levereras
som standard
med fäntning
till Contax och

Leica. Fototel är utrustat med spegel-
en och viki 1:400 z. Framvaron av lins-
system eliminerar de vanliga optiska
felaktigheterna och objektivet är full-
ständigt fritt från astigmatism, coma
och kromatisk aberration. Numererat
testnegativ medföljer varje objektivet.
Hos Er fotohandlare eller från
Gen. agt. för OLD DELFT

A. B. P. A. NORSTEDT & SÖNER
STOCKHOLM

BRYGGARGÅTAN 17 • TEL. 23 29 20

DUPPRYST Stora rakblad. Nyllet
med alla delars skärpa. Reky. om-
prov. 25-öres rakblad i lyxförpackning
kartong. Skyltkartong om sju kapslar som
enlast kr. 4.50. 500 st. kr. 20.-. Le-
turrätt. Reky. omg. fr. P. A. Cesar.
Fack 50. Kumlä. Ordertelefon 711 86.



Linkkontrollmodellen
"SNURREN"
Siv 575 mm

En väderkänd och nog-
grant avprövad modell som
förekommande dieselmo-
torerna (även bensinmotorer).
Normallastighet med 2 ce-
diklad, alla delar fär-
bl. a. bästa material
beklädd, pianotråd, bild-
med flyganslutningar och stjärnkritning
ning i full skala. Omf. rit-
ning i full skala. Omf. rit-
ning i full skala. Omf. rit-

Katalog nr 8 erhålles kr. 6.50
fr. Skpp. fr 100-tal. fina model-
linsgummilband, dieselmotorer etc.
SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRY • MÅLMÖ 9

Sänd med postförskott:
St. SSV. BREN
St. Katalog 40 öre i frim. bif.
Adress: _____
TV

FÄRLIGT ELLER FÖRSVARLIGT?

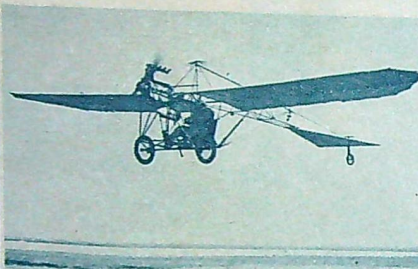
Forts. från sid. 11
kapten John Foltman, förklarar spontant för Teknikrens
Värld:

— Vi står helt bakom Sylvest-Jensens. Vi anser nämligen
att hans flygcirkus är en ypperlig flygpropaganda — na-
got nytt och en välbekvärlig injektion i de traditionella
flyguppvisningarna. Danska Aeroklubben står den 21
maj som arrangör för en stort upplagd flygdag på
Kastrup, och utom Sylvest-Jensens flygkrabater kommer
öl. a. Härens flyvetrupper att delta. Det blir ett sevärd
evenemang. Välkommen!

Foltmans kollega i Sverige, överste Harald Enell i
KSAK, är mer skeptisk:

— Propaganda? För vad? Kan man värva proselyter
för flyget som yrke genom en dylik cirkus? Knappt.
Kan man intressera folk att använda flyget som transport-
medel genom en dylik historia? Inte alls. Flyget fram-
ställs här som något värdelöst, vilket det inte är. Avan-
cerad flygning som brukar förekomma vid svenska upp-
visningar är en utbildningssak, nödvändig för varje
skickliga pilot. Men självklart är att jag vill se den här
cirkusen i aktion innan jag dömer.

Här har alltså Sverige och Danmark delade meningar.
De danska flygsäkerhetsbestämmelserna är lika stränga
som de svenska, åtminstone på papperet. Även i Danmark
är utbildningsflygen för avancerad flygning 150 meter. Den
danska inflygsledningen har emellertid gjort ett un-
dantag. Man har kontrollerat hela apparaten i detalj och
anser sig kunna tillmötesgå de önskemål som Sylvest
Jensen begärt.



En kuriositet i flygcirkusen är en kopia av den danska
flygplanföretaget Ellehammer's första flygplan från 1909.
Skandinaviska Aero har byggt den sällsamma apparaten
som är försedd med cykelstyre och ringklocka. Flyger
gör den också — små luftskutt på en 55 meter i längd.

På Luftfartstyrelsen i Sverige hänvisar man till de
svenska bestämmelserna och hävdar att de bygger på
erfarenheter. Man vill inte pruta på kraven när det gäller
att trygga publikens säkerhet. De svenska flygplanerna
omöjliggör helt enkelt en uppvisning av Sylvest-
Jensens typ.

Teknikens Värld har hälsat på cirkusdirektören själv
i hans träningsläger i Hilleröd på Själland och fått det
uttrycket att han gått till verket med både noggrannhet
och allvar. Han har en lyckosam och respektad bana
som privatflygare bakom sig och har tjänat bra med
pengar på att fotografera varenda vrå av Danmark från
luften. Sedan en pilot omkom med en maskin för en tid
sedan har han nu fem flygare och elva flygplan till sitt
förfogande. Självt är Sylvest-Jensens den mest erfarne med
över 4 000 flygtimmar och fyra års tjänst inom danskt
militärflyge. Han har satt upp sig själv som reserv och kan
vid tillfälle hoppa in och göra nästan vilket nummer som
behövs. Hans piloter går heller inte av för häcken. Stjärnan
i samlingen är 27-årige löjtnanten Peder Steen som har
dansk-engelskt påbrå. Han har över 3 000 flygtimmar bak-
om sig, de flesta som jaktplanspilot i RAF under kriget.
Det är Peter Steen som fått på sin lott att avancera
snabbt. Första exemplaret som specialbyggs för ända-
om och trimmas nästan ånda fram till cirkuspremiären, men
också mannen att utnyttja den lilla ordningsrens möjlig-
heter och hans nummer uppträ praktiskt taget alla märk-
liga avancerade manövrer: roll, hant, outside loopung...
Men en kraftig stigning från 300 meters höjd som av-
slutas med två effektfulla spiraler rakt ner.
Så en rent cirkusbetonade konsterna är mer raffine-
rade än så. Den f. d. militärflygaren Svend Sörensen har
i flera månader tränat på att plocka upp en nåbuddk från
marken med vingspetsen. Han gör det kallblodigt under
110 km fart; går in som för att landa med KZ-III-an.

**Återigen i
marknaden**



nu för
12:50 Amerikansk
14 kar.
GULDSTIFT
m. iridiumspets. Mar-
morerad. Håvarms-
fyllning. • Fraktfritt.
LARENCO TRADING
Hägersten

.....
Namn

.....
Bostad

.....
Postadress

.....
Larenco Trading • Hägersten

**H. ALBIHNS
PATENTBYRÅ A/B**
(f. d. Th. Wawrinsky
Patentbyrå AB)
Kungsgatan 4 A, STOCKHOLM
Telefon 23 19 10
Kontor i Göteborg:
Centrumhuset
Firman grundad 1891
Patentombud:
M. Kierkegaard, E. Dorman,
G. Ernerot, O. Clauss.
Medlemmar av
Sv. Patentombudsforeningen
PATENT - VARUMÄRKEN



**DU
kan bli
FLYGARE**

— om Du gått igenom folk-
skola
— om Du är mellan 17 och
21 år
— om Du är frisk och fram-
åsträvdande.
Ansökningstiden utgår den
1 juni.

Till Flygstabens personal-
avdelning, Stockholm 80.

Sänd mig upplysningar om hur
jag kan bli stamflygförare.

Namn: _____

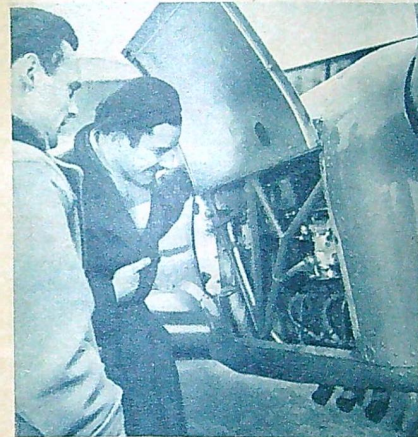
Adress: _____

.....
TV

värmar sig ett snöre 2 decimeter ovanför marken på vilken näsduken sitter, halvt om halvt vingglider fram mot målet för att under ett ögonblick doppa ned vingens som man fruktar skall plöja upp marken — och så sitter näsduken där! I sin tvekan behärskar Sörensen sin maskin, men man håvar inför den långt ifrån otroliga tillietheten av att ett kraftigt vindkast tar tag i planet. Just när vingarna nästan befinner sig vertikalt mot marken. Han började träningen med att ha näsduken på en något högre höjd, men har sedan sänkt den successivt. Hittills har han aldrig varit ute för något missöde.

Palle Johansen är en 23-årig luftakrobat i fullständig världsklass. Han är liksom alla piloter i cirkusen livförsäkrad för 60.000 kronor — premien är mycket dyr i Palles fall. Mitt under flygningen klättrar han upp på vingarna på en KZ-III, och under detta svindlande nummer har han givetvis stor nytta av sina tidigare erfarenheter som fallskärmschoppare i RAF. Något senare släpper man ner en repstege under planet. Palle klättrar behärskad ner som om han marscherade i en vanlig källartrappa, hänger i knävecken på nedersta pinnen, viftar med händerna, planet sänker sig mer och mer och på sex motors höjd över marken rycker han till sig en lina med två danska flaggor.

På ställen där det finns en lång startbana kliver han för resten upp i repsteget från taket på en bil som kör fram över flygfältet med samma hastighet som planet. Han är inte precis nervöst anlagd.



Den svenske flygplankonstruktören Björn Andreusson har allihvänder av sin KZ-VIII som är utrustad med en De Havilland Gipsy VII-motor (35 hk, Konstruktionen i baskar) och löjtnant Peter Steen ser belåtet på den karburator som man själv byggt och som är en extra finess på planet. (Data och prestanda se TV nr 4/1950.)

Även löjtnant Poul Hansen har varit fallskärmschoppare i RAF och gjorde över 200 språng under kriget, bl. a. över Danmark då det var ockuperat. Nu gör han ett hopp med fördröjd utlösning av fallskärmen. Den kände segelflygaren Thorvald Jensen utför ett skämnnummer med en SG-38, det förekommer crazyflygning och mycket annat. Allt som allt är ett 60-tal personer anställda i cirkusen om man medräknat markpersonalen.

Alla flygplan är radioutrustade och står i förbindelse med en speciell radiobil där Sylvest Jensen själv dirigerar programmet. Det är en danskbyggd anläggning — Avia-Radio — en VHF-sändare på 120,1 kW som sänder på en egen våglängd.

Under en övning i avancerad formationsflygning omkring för en tid sedan en av piloterna, korporal Jens Rasmussen, Även om olycksöändelsen berodde på att Rasmussen gjorde en dykning från låg höjd i medvind och hans uppläggning av övningen stred blytt mot allmänna flygsäkerhetsbestämmelser och de som Sylvest Jensen satt upp för cirkusen var det en allvarlig påminnelse om vilka risker ovanmängdet innebär. Det kan kanske sägas att ingen skugga behöver falla på flyget därför att en samling vagabundar leker med döden — Ingen lastar väl nytillblisemen för att det uppträder raketillster på Gröna Lund som står veller i luften med sina åkt. — men i Danmark tycks ju nu flygorganisationerna vilja ligga en förening med akrobater. En sin historia kan omöjligt diskuteras. Behövs man verkligen göra följt flygplanades till vilket pris som helst och med alla möjliga medel? Då man talar om denna Flygcirkus är det nog bäst att lägga tonvikten på senare delen av ordet.

ÖREGRUNDSKRYSSAREN
en idealisk långfärdsbåt.

Beställ redan nu Eder båt för nästa sommar. Beställningar emottagas på såväl mindre som större båtar.

ÖREGRUNDS BÅTBYGGERI AB, Öregrund
Stockholmskontor: Hagagatan 10, HAGALUND, tel. 27 8455

CASCO-LIM

för hobby-arbeten

CASCO-LIM
FÖR HOBBY-ARBETEN

Vill Ni sälja, köpa eller hyra något försök med en annons under **TEKNIKENS VÄRLDS Varumärknad.**

Tänker Ni ta körkort?

Då har Ni nytta av **KAK:s KÖRKORTSBOK**

Utarbetad av major **Lennart Cassler** och motoringenjör **Rud Hannerz.**

Rikt illustrerad. 3,90.

ALBERT BONNIERS FÖRLAG,
Sveavägen 56, Stockholm

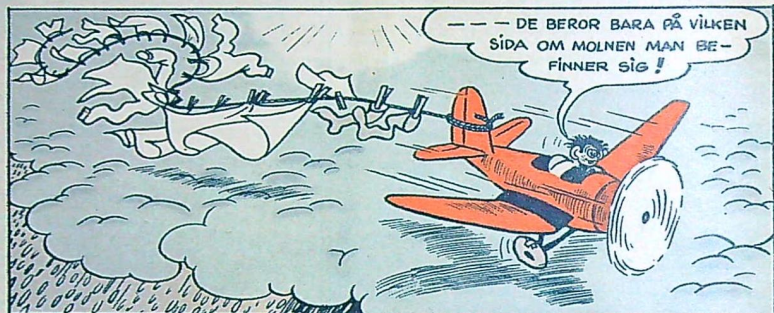
DELFIN 58

Den svenska utombordsmotorn av modern amerikansk typ.
Levereras omgående.

GÖSTA A. LOKRANTZ

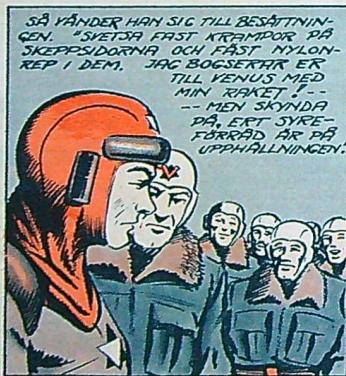
Skeppsbron 32-34
STOCKHOLM, tel. 23 06 50





LEO FALK

AV BJARRE KÄRLSTRÖM



Nya Husqvarna full av finesser



först och främst **NOVO-VÄXELN**

Årets lättcykel, "den lättaste, starkaste och elegantaste cykel Husqvarna någonsin tillverkat", är full av finesser — först och främst Novo-växeln. För Er som vill komma fram snabbare, lättare och säkrare i backar, i trafik, i motvind eller i dåligt väglag, är Novo-växeln helt enkelt oundgänglig. Den är marknadens mest lättskötta växel: en lätt tryckning på

handtaget medan Ni trampar som vanligt — även mitt i backen — och den nya växeln kopplas in automatiskt. Ni kan bromsa precis som vanligt med pedalerna, den mjuka, trafiksäkra bromsen i Novo-navet är i varje ögonblick redo till användning. Cykelhandlaren väntar få visa Er Novo-växeln och alla de andra finesserna på nya Husqvarna.

<p>← Novo växeln</p> <p>är en originalprodukt från Husqvarna. Helt inbäddad, ingen belastning på wire eller reglage, ingen försilting, justering behövt.</p>	<p>← Lättpedaler</p> <p>Samtliga cyklar är utrustade med pedaler av pressgjuten lättmetall — herrcyklarna har "ortopedaler" som ger extra stor halkfri trampyta.</p>	<p>← Kasset av gjuten plast</p> <p>Den eleganta verktygskassetten, i tjock plast, är rymlig och praktisk. Centrallåset låser både kasset, pump och cykel.</p>	<p>Transparent lackering →</p> <p>Färgskalan har utökats med transparentfärger, som står vackert mot rostfritt stål och lättmetall.</p>	<p>Framhjuls-spärren →</p> <p>Husqvarnas genialt enkla spärr — helt frikopplad vid styrning — håller framhjul i läge vid parkering, förvaring o. transport.</p>	<p>Bekväm vevlagerjustering →</p> <p>Stoppmuttern lossas ett halvt varv, dammskyddet vrids till lämpligt läge varefter muttern drages till.</p>	<p>Novo-navet ↑</p> <p>har mjuka bromsegenskaper och ger lättcykeln stor trafiksäkerhet — monteras årligen på c.a. 300.000 cyklar.</p>
<p>← Rostfritt eller lättmetall</p> <p>Lättcykeln kan erhållas med skenor och skärmar av rostfritt stål, vanligt stål eller av lättmetall.</p>	<p>Novo-växeln endast på</p> <p>Husqvarna</p> <p>cyklar</p>					

Bliv återförsäljare för



"Hi-Power"

6 mm amerikansk elektrisk handbormaskin för 220 volt växel- och likström. Detaljhandelspris: 135,- kr. Rekvirera en provmaskin för 99,- kr. För övriga upplysningar skriv ef. ring

AB INDUSTRI-IMPORT
Valhallavägen 172 • Stockholm
Tel. 60 25 08, 67 12 11

Härmed rekvireras ... st. Hi-Powers
att sändas fraktfritt mot postförskott
kr. 99:—.

Namn

Adress TV

SMIDESSTÄD

av extra hårt stål för hobby-
verkstäder, husägare m. fl.

Arbetsyta och sidor precisions-
frästa, blanka. Foten lackerad.

Längd 310 mm. Höjd 128 mm.

Arbetsytans bredd 60 "

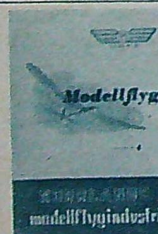
Vikt 12,5 kg.

TILL INDUSTRI-AGENTUREN
Box 478 A • Hultsfred

Var god sänd mig st. smides-
stöd till ett pris av kr. 26:—.

Namn

Adress



KATALOG NR 4

I den finner Du marknadens för-
nämsta mod. Erh. mot 40 öre i frim.

Norrlands Modellflygindustri
Vasagatan 4 • Umeå • Tel. 19-49

Sänd mig omg. st. katalog.

Namn

Adress

SVENSK SPARAR ...

Forts. från sid. 9

om existensen av sagans Atlantis borde man företa en expedition tvärs över denna ocean. För övrigt är Albatross, som mäter 1.450 ton och har en längd av 70 m, ett utmärkt undersökningsfartyg.

Vid de upptagningar av sedimentsprov som vi företar kan vi få 20 meter långa avlagringsgenomsnittningar. Det är visserligen mycket svårt att undvika att inte storsontens hos de olika skikten blir krökta genom friktionen mot förväggarna när röret trycks ned, men krökningen blir dock ganska obetydlig. Det bör tilläggas att Atlanten egentligen inte är »min» ocean, utan den stillhög professor Hans Pettersson, medan jag mest har ägnat mig åt att hämta upp sedimentsmaterial från de övriga oceanerna — Stilla Oceanen och Indiska Oceanen.

SÄTT MOTOR ...

Forts. från sid. 10

lag har man inte kunnat konstatera ännu. Firman fick in de första i påskax. Men enligt rapporter från alpinisterna blir det inte vara någon oljehet. I regnvaldar går den bra.

Mosquito är, som de övriga, en tvåtaktsmotor med vändspolning. Den väger bara 7 kg, är på 38 cm³ och drar den svindlande lilla summan av 0,1 liter/mil. Maximifarten ligger vid ca 35 km/t och styrkan är fullt tillräcklig för upp till 6 procent backstigning. Några tramptag hjälper den i en brantare backe. Utförlig beskrivning fanns redan i TV nr 14/48.

Sist i raden kommer Fölet. En fransk tvåtaktsare som importeras av AB, Belgimex, Stockholm, och som är billigast av de motorer som finns f. u. — 350 kronor. Den sitter över framfjålet. Drivningen sker här liksom på Mosquito med drivvulle direkt på djeket. Cylindervoly- men är 49 cm³ och bränsleförbrukningen 0,15 liter/mil. Maxfarten ligger omkring 35 km/t. Den har en nackdel mot de andra, den sitter framför skruven. Och den tvåtaktsare finns väl knappast som inte skvätter lite om man inte håller efter den ordentligt. Sedan sitter den högre upp än de andra motorerna. Detta gör att tygd- punkten också flyttas upp. Men man känner den inte mer än när man skjutsar ett litet barn på en korg på styrstängan.

Ännu en cykelmotor är i fagorna. AB E. Krenslar, Stockholm, håller på med tillverknigen av en motor under namnet Kreni. Den har figurerat en hel del i pressen redan. Men det har blåst många vindar under tiden som gjort att motorn ändrats en hel del. Barnskjudomarna är avhjälpta. Hur den slutligen kommer att se ut skall vi återkomma till.

INNE UTE OCH TVÄRTOM ...

Forts. från sid. 14

Även om kostnaden i och för sig är liten, är en summa upp mot 200.000 kronor dock stora pengar för många kommuner. Men anläggningen blir ändå synnerligen rönt- barm, dels genom att den är billig i drift — alla utgifter för skotning av banan efter snöfall försvinner ju t. ex. — dels genom att den kan användas även för andra idrotter. Finessen med anläggningen är nämligen att vin- terns ishockeyplan, under övriga årstider kan användas som en-tout-ens-bana för tennis och utchandboll och med tillrägligt golv också för innehandboll.

VOLVO BOLLAS I BILBAD ...

Forts. från sid. 15

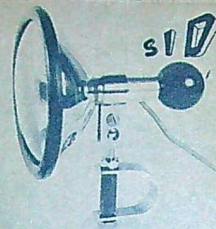
ten, sedan föstatering för att åstadkomma rostfritt material, sedan nya sköjningur och slutligen torkning i en ugn. Efter avskjning är karossen klar för att passera in i nästa sektion.

Men eftersom det inte skulle gå att låta karossen plaska ned med samma hastighet i färgbadet som i de kemiska vätskorna för rengöringen — då skulle nämligen färgen i den väldiga färgtanken på 23.000 liter komma i skägning med dåligt doppningsresultat och höga förluster genom avdunstning av lösningsmedlet som följd — har i stället rotationshastigheten måst nedväxlas till endast en tredjedel av den i rengöringssektionen.

Drivvarordningarna i detta paternosterverk kommer därför att bestå av tre par grova kedjor; ett för rengörings- och ett för lackeringssektionen samt ett för kopplingen mellan dessa.

Men vilka otaliga problem som man måst lösa för att få alla arbetsmoment hos denna robotmaskin att exakt passas in i tidsschemat, inses bara av att matningshastig- heten genom ugnarna är helt bestämd av torktiden vid den temperatur som lacken (ål). Därtill måste ugnarna vara så korta som möjligt för att minska värmeförlusterna — medan ett minimumavstånd mellan karosserna bestäms av kravet på frigång under rörelsen genom kurvorna upp och ned.

Forts. på nästa sida

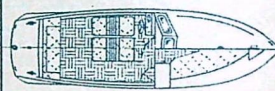
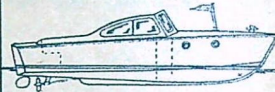


SÖKARLJUS

FÖR LÄTTA MC
6 V, 3 W. Pris kr. 20:75
Återförsäljare antagas
Beställas genom:

Svenska Industri Depoten
Box 40 • Midsommarkransen

SAMBA



L=6.60 B=2.00

Fart med 40 hkr. - 14 knop

AB FISKSÄTRA
MOTORBÄTVARV, Saltsjöbaden
Tel. 170423

AERO- INFORMATION

Konsultativ byrå för frågor rörande
flygning. Teknisk — administrativ
— kommersiell rådgivning. Stureplan
13, Stockholm. Tel. 20 71 60.



Katalog nr 5 för 1950

Innehåller massor
av olika modell-
plan, motorer, verk-
tyg och material.
Balsa och äkta
Dunlop-gummi-
snodd ständigt i lager. Läs i katalo-
gen om den stora flygtävlingen.
MedS. 40 öre i frim. o. skriv i dag till

TORE HAGLUND & Co.

Modellflygindustri

HOFORS • Telefon 820

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

Namn

Bostad

Adress

I hur hög grad maskinen här har ersatt människan framgår av att det en behövs endast fem man för att sköta den väldiga roboten, som klarar av 11 PV 444-karosser i timmen eller cirka 90 om dagen, och över 500 i veckan. Med vanliga, manliga metoder skulle det erfordras en mångdubbelt större arbetsstyrka som endast kunde utföra motsvarande arbete under en många gånger längre tid. Och 2½ timme varar behandlingen inne i roboten, alltunder det att de cirka 25 karosser som samtidigt får plats där inne genomgår de olika processerna.

Som vid alla robotmaskiner är instoppandet största problemet. Karossen monterad i en gigg väger inte mindre än 600 kg och hela denna anordning skall med sina kuppel hjul placeras på kedjorna med rätt avstånd mellan de på varandra följande giggarna — ett dyggt arbete. Inläggningen har emellertid automatiserats på så sätt att signal-ljus varskor när en gigg placeras in för tidigt. Efter den här proceduren sköter maskinen ensam om resten.

Det är inte bara för att rationalisera tillverkningen och driva upp produktionsfakten som man har anskaffat denna automatiska riktningss- och lackeringsverkstad — utan äroven och framför allt därför att de här använda doppningsmetoderna är användbara för att på ett billigt sätt åstadkomma ett effektivare rostskydd på karosserna. Endast genom doppningsmetoden kan man sålunda lösa problemet att åbringa effektivt rostskydd invändigt i karossen och särskilt i dess rör- och lådförniga konstruktionsdelar, som varit oönskliga med hittills använda skyddsmetoder men i hög grad varit utsatta för rostens angrepp. Nu blir det alltså både rostbeständigare och fler Volvo-bilar tack vare den nya maskinen.

Dagsfärska produktionsiffror från Volvo

Antal vagnar per vecka:

179	— PV 444
133	— traktorer
109	— lastvagnar
37	— PV 60
17	— bussar
6	— PV 61 (chassier till herrgårdsvagnar, skåp-bilar o. dyl.)

Summa 481 stycken vagnar/vecka

Vidare kan nämnas:

att var 5:e traktor i Sverige är en Volvo
att Volvo leder i fråga om bussar både i Sverige, Norge och Finland.

Benzt Svedberg

KLART TILL SKENKÖPING...

Forts. från sid. 17

i den ena eller andra riktningen. Om detta intresse för att söka med tågs bottnar i svenskens så allmänt erkända sinne för organisation och teknik — och som givet till resultat bl. a. världens mest utvecklade järnvägsnät — må vara osagt. Men faktum är att modell-järnvägsblynn åttio-tio år sedan kommit fram till en så fulländad anläggning som den i Göteborg, är en av de mest stimulerande, roande och avkopplande som finns — bortsett från att den bör ge en utmärkt och riskfri träning för alla som tänker bli tillgångslära, lokförare el. dyl.

Slutligen bör nämnas att det för åskådaren kanske mest fascinerande med denna anläggning — förutom fjärrmanövreringen av växlar från ställverket och fjärrmanövreringen av lokar gentemot till koppla till eller ifrån spåning till de olika sektionerna — är anordningen för likaså genom fjärrmanövrering hop- och löskoppling av vagnarna med varandra. För att koppla ihop dem behövs man härvrid endast kora den ena mot den andra, eller mot loket, varvid en hake automatiskt kom att köras upp och falla ned över en gäla i den andra vagnen. Men för att koppla loss vagnarna, måste taget köras med låg hastighet fram över en ramp av celluloid som finns på en del ställen; härvrid skjuts haken upp så att den går fri från gälan på den andra vagnen. Bäckas då loket försiktigt, när haken ännu befinner sig kvar över rampen, kommer vagnen att kopplas loss. Men det fordras en viss övning för att kunna utföra denna del av rangeringsarbetet.

BYGG BASTUN BÄTTRE...

Forts. från sid. 18

temperaturskillnaden mellan tak och golv inte blir för stor, måste den vara byggd på rätt sätt. Det går åt mer ved till att värma upp laven och en 1-tums panel på väggar och tak till rätt temperatur än till att sedan hålla värmen i flera tim. Ingenstans i väggar och tak får det förekomma stenmaterial. Det är svårt att värma upp. Murverket bakom ugnen bör skyddas med t. ex. en återstrålkäva på

CADET

Internationell pojkbåt.



Cadet erbjuder avancerad segling. Cadet är noga utprovad av engelska båtexperter. Cadet lämpar sig för amatörer. Kompl. målat skrov Kr. 650:—, Storsegel och fock Kr. 145:—, Beslag samt skot och fall Kr. 95:—.

Byggsat (allt trävirke) Kr. 350:—, Rikt. 1 sats Kr. 35:—, Mast, bom och spant färdiga. Övrigt grovt tillågat.

AB CAR-MARIN. Torsgat, 46, Sthlm
Härmed rekivöras Eder broschyr och fullständiga prisuppgifter.

Namn

Bostad

Postadress



Katalogen för händigt folk

innehållande stor sortering experiment-artiklar, radiodelar, elektr. material, verktyg, artistmateriel, leksaker, ritningar, handböcker m. m. sändes gratis mot insändande av ett 20-öres frimärke, som återbetalas vid första order.

CLAS OHLSON & CO INSJÖN

ÖRNSKÖLDVIKS STADS TEKNISKA SKOLA, ÖRNSKÖLDSVIK

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

NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

Linnégatan 4, Göteborg • Tel. 14 59 29 • Insp. Prof. Gösta Bodman
Ena tekniska institut i västra Sverige som har verkstäms- och ingenjörskurser både i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid. Dessutom elektr. installatörskurser under Kungl. kom-kortaste tid. Dessutom elektr. Specialkurser i skuggbyggeri. Senaste läsåret 605 elever. BEGAR PROSPEKT! Nya ingenjör- och verkstämskurser börja i augusti. Angiv om möjligt vilket fack som önskas.

Anmäl i tid!

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT



MASKINTEKNIK och **TELETEKNIK** 3-årig dag och 3-årig aftonskola. Ingenjör-, verkstäms-, och förmånsexamen från folkskola eller realexamen. Låga levnadskostnader, ca 100 kr billigare per månad än i Stockholm och Göteborg. Aftonskolelever få arbete i Köping genom närmaste arbetsförmedling. Nytt läsår 1 sept. Begär vår studiehandbok!

Murmåstaregatan 9 A • Köping • Telefon 13 16
INGVÅR LILLERÖTH, Civilingenjör, Rektor
Åberopa denna tidning!

<p>Bilreparatörskurser</p> <p>2-4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 31 maj 1950.</p> <p>Svetsningskurser</p> <p>8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 31 maj 1950.</p> <p>Handelskurser</p> <p>5 månaders handelskurs i praktisk kontorsutbildning börjar den 29 augusti 1950.</p> <p>Prospekt och upplysningar mot 2 porton, då tidningens namn angives.</p>	<p>SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA</p> <p>Döbelnsгатan 9 Skövde Tel. 1249</p>
--	---

TEKNIKENS VÄRLDS varumärknad

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

TILL SALU

LÄTTVIKENS SKARER? Är det något som felar, så har vi alla delar, Ny katalog, m. porto, Ivan Högg, Sägen, Tel. 30, 31.

Tillgodohavanden vid NKI (695) — 1, nu 579 — 825 Johanson i Div F 6, Karlsborg.

1 st. GAMLA BILBÖJL, ev. med axlar, utan gummi, 5,50x17". Svar med lägsta pris t. Josua Wallgren, Luleå.

MC MOT. SACS 98 ee säljes eller byts mot större. Svar till Alf Larsson, Vågåro, Söderhamn.

10 10, klädd med siden, samt med ny comet, d. m. två propellrar och bränslepump. Styrfärrättning till bil fullt kompl. 25:—, Tage Soors, Vasa, Alvdalen.

BENSINTANKAR för 250—500 cc. Stort, över ca 42x22 cm av pressad stålplåt och sadelmot. Fabriksngra. Rymmer 11 lit., oljck. Passar de flesta mod. Endast några st kvar. Pris 58:— st. Per Erik Karlsson, Proviantgatan 25, Kalmar.

ÖNSKAS KÖPA

PATENT & PATENTANS. KÖPES. Sv m. utförl. uppl. t. Patentköp 45. M. Tekn. Värld, Tegnérg. 35, Sthlm.

DIVERSE

Skapa av lätt-mc. Cylindrar borras över delar till tv. och mc. sändes svarsperto. Be-Ge-Motor, Sibräcka

UPPSALA

Kungsängens Kemiska Tvätt

Kungsängsgatan 21 • Tel. 382 52, 406 60

UPPSALA

allt som till bilen hör rekommenderas!

HALMSTAD

Collins Livsmedel

Saluhallen, HALMSTAD
ALLTID FÄRSKA VAROR
TILL HÖGSTA KVALITET
i parti och minut
Telefon 4444, 4243, 687

bakstian isolerad med rockwool eller glasullit på metallhuk.

Inredningen bör vara så lätt som möjligt. En tunn panel på väggen och i taket gör att bastun blir fortare varm än om den är tjockare. Särskilt fort går det om den på baksidan har ett högisolerande material. Då det gäller en privatbastu, som endast skall uppedas några timmar, har det sedan ingen betydelse hur väggens totala värmeisolering är. Värmen håller under badets gång i alla fall alldrig ut till väggens yttersida.

Den typ av bastu är mycket lättledad. Men å andra sidan finns det risk för att virket skall ruttna. Därför bör det inte förekomma några instängda hållocheter som inte kan torka ut, varken i tak eller väggar. De väggtyper med flera lager panel och asfaltpapp, som ofta rekommenderas av både myndigheter och rådgivande organisationer, är absolut förkastliga. Området mellan två lager asfaltpapp blir den verkliga mögledningen och är det säkraste sättet att få bastun att snabbt ruttna ner.

Lär man sig bara att bygga bastun riktigt och ta badet på rätt sätt, så faller nog det sista motståndet från läkarhäll. Kanske kan den nya bastukonstruktionen ge byggnadset ett stort uppsving, slutar ingenjör Nylander.

SNURRAN FÅR STRÖMLINJER...

Port. från sid. 20
tal 2.500. Den tvåcylindriga S-35 utvecklar 3,5 hk vid 3.000 varv. S-50 ger 5 hk vid samma varvtal. Den största och förnämsta är S-80 som har en effekt av 8 hk, fortfarande vid varvtalet 3.000. Den har stor drivförmåga och kan köras vid ytterst låga hastigheter. Cylindervolym och vikt är för S-20 97,5 cm³ respektive 19 kg. Pris 625 kr. S-35 127 cm³ respektive 23,5 kg. Pris 715 kr. S-50 195 cm³ respektive 30 kg. Pris 910 kr. och för S-80 255 cm³ respektive 38,5 kg. Pris 1.090 kr. Dessa fyra motorer är förhållandevis modernt inkapslade, vilket dock inte kan sägas om typ B-22 om 10—12 hk, med cylindervolymer 345 cm³ och vikten 49 kg. Denna motor har löstagbara cylindertoppar och kostar 1.200 kr.

Penta har som sagt sammansnitt med Archimedes och dess minsta modell PA-20 är identisk med Archimedes S-20. U-21 är den enda av de gamla Penta-motorerna som finns kvar. Propellern har ett synnerligen lågt varvtal, 700—800 varv/min. varför nästan all effekt omvandlas till drivkraft. Cylinderalet är 2, effekten 4 hk, cylindervolymer 275 cm³ vid 1.400 varv och vikten 39 kg. Den kostar 900 kr. Pa-80 är det senaste tillskottet — en lättmetallkapslad motor för 1.150 kr om 8 hk vid 3.000 varv. Cylindervolymer är 246 cm³, cylinderalet 2 och vikten 38,5 kg. Motorn har synkroniserat reglage för lasthelt, fändning och förgasarens gaspöjl. De bägge cylindrarerna arbetar med var sitt tändningsystem. Utöver de två tändspolarna finns alltså även två brytare och två kondensatorer. PA-120 ger 12 hk vid 3.000 varv/min, har en cylindervolym på 345 cm³, är tvåcylindrig och väger 49 kg. Pris 1.200 kr.

Vad vi fortfarande saknar på snurrorna är elektrisk start, effektiv backslagning och frikoppling. Vi hoppas att det kommer till nästa säsong.
Eliel Ahneværk

SKYDDSPISTOL...

Port. från sid. 28
framförallt för att skrämma ilska hundar, och knallskottspistolens en fullkomligt ofarlig skolpojksleksak som emellertid kan vara nog så effektiv när det gäller att jaga bovar på flykten.

Om den danska tårgas- och färgpistolens kan docent Söderman inte uttala sig; dock har han sett så ytterst få av dem, dels har några av anstaltens vapentekniker gjort undersöksräkning och det utafatanden för en ev. privatimportörsräkning och det utafatanden vill docenten inte föregripa. Men idén tycker han är bra och värd att omplanteras och provas i Sverige.

Under förutsättning att en pistol av detta eller liknande utförande absolut inte skadar den som vapnet riktas mot, säger han, jag har utömlands sett s. k. tårgaspistoler, och det vände sig att tårgasmaterialet innehöll kristallpartiklar som var högst skadliga för den som fick tårgasen i ögonen. Lagen säger, att man vid självförsvar absolut inte får bruka större våld än läden kräver, och fördömrar man synen på sin motståndare så måste det ju kallas för större våld, även om man subjektivt sett tycker att den som är ute för att skada en får flana sig i att själv stå samma risk.

I varje fall; det är tänkbart att den dansk-engelska skyddspistolens så småningom kommer att introduceras också hos oss, sedan alla vederbörliga instanser undersökt den ur alla tänkbara synvinklar. Blir den tillgänglig på den svenska marknaden, kommer det förstås säkert att inträffa samma, halvt komiska malörer som redan skett i England där det bländat äldre, hysteriska damer på ensamma kvällspromenader i panik avfyrat »puffarna» mot de riest fredliga medborgare som råkat trampa dem på tårna av misstag.
Bo Hansson

HALMSTAD

Skånska HEMBAGERIET

BANKGATAN 1 — Tel. 2407
HALMSTAD

SH REKOMMENDERAS
- Beställningar emottagas -

Stil och kvalitet

kännetecknar allt från

EJES MÖBLER AB

Brogatan 24, Halmstad. Tel. 5154

KLIPPAN

A.-B. Skåne-Exporten KLIPPAN

Möbler - Mattor - Gardiner

Alltid välsorterat lager

Gör ett besök! Det lönar sig

Tel. 2 43, 3 43 • Storgatan 45

HÄLSINGBORG

Teater-Restauranten

(i samma hus som Stadsteatern)

(Fullständiga rättigheter)

Sorverar goda måltider: lunch, diné, supé och à la carte — till humana priser i nyrenoverade, intima lokaler.
Tel. 102 16 • Hälsingborg • Tel. 102 45

En radannons under TEKNIKENS

VÄRLDS Varumärknad kostar
1.50 per rad.

LULEÅ

Luleå

Bilägares Inköpsförening

Telefon 10 10 - 17 50 - 13 30

BENSIN - OILJÖR - GUMMI TILLBEHÖR - SERVICE

Fägnells Tobaksandel

STADSHUSET, LULEÅ. Tel. 2299

ALLT I RÖKUTENSILIER
TEKN. ART.
SÄLLSKAPSSPEL, PLÅNBÖCKER

TEKNIKENS VÄRLDS varumärknad

Under denna rubrik införes radannonser för en kostnad av 1:50 per rad. Likvid insättes på postgäns nr 1111. Manuskripten måste vara tydligt skrivna. Tidningen ansvarar ej för otydligt skrivna manuskript.

TILL SALU

LÄTTVIKTSÅKARE! Är det något som felar, så har vi alla delar. Ny katalog m. porto. Ivan H56k, Sagen, Tel. 30, 31.

Tillgodohavanden vid NKI (395:—), nu 270:—, S23 Johanson i Div P6, Karlsborg.

4 st. **GAMLA BILBUL**, ev. med axlar, utan gummi, 5,50x16". Svar med lägsta pris t. Josua Wallgren, Luleå.

MC MOT. SACS 98 cc säljes eller bytes mot större. Svar till Alf Larsson, Vågbro, Söderhamn.

HV 10, klädd med siden, samt med ny comet, d. m. två propellrar och bränslep. 65:— Styrförstärkning till bil fullt kompl. 25:—, Tage Soors, Vasa, Alvdalen.

BENSINTANKAR för 250—500 cc. Störst över ca 42x22 cm av pressad stålplåt och sadelmod. Fabriksnya. Rymmer 11 lit., olack. Passar de flesta mod. Endast några st kvar. Pris 58:— st. Per Erik Karlsson, Proviantgatan 25, Kalmar.

ÖNSKAS KÖPA

PATENT & PATENTANS. KÖPES. Sv. m. utförl. uppl. t. Patentköp 45. Ms. Tekn. Värld. Tegnérg. 35, Sthlm.

DIVERSE

Ägare av lättv-mc. Cylindrar bortas. Pris. Över delar till tv. och mc. sändes mot svarsporto. Be-Ge-Motor, Sibräcka

UPPSALA

Kungsängens Kemiska Tvätt

Kungsängsgatan 21 • Tel. 382 52, 406 00

U P P S A L A

Utför allt som till branschen hörer

Förstklassigt och under garanti

Rekommenderas!

HALMSTAD

Collins Livsmedel

Saluhallen, HALMSTAD

ALLTID FÄRSKA VAROR

TILL HÖGSTA KVALITET

i parti och minut

Telefon 4444, 4243, 687

12

baksidan isolerad med rockwool eller glasullit på metallduk.

Inredningen bör vara så lätt som möjligt. En tunn panel på väggen och i taket gör att bastun blir fortare varm än om den är tjockare. Särskilt fort går det om den på baksidan har ett högisolerande material. Då det gäller en privatbastu, som endast skall uppeldas några timmar, har det sedan ingen betydelse hur väggens totala värmeisolering är. Värmen hinser under badets gång i alla fall aldrig ut till väggens ytersida.

Denna typ av bastu är mycket lätteldad. Men å andra sidan finns det risk för att virket skall ruttna. Därför bör det inte förekomma några instängda håligheter som inte kan torka ut, varken i tak eller väggar. De väggtyper med flera lager panel och asfaltpapp, som ofta rekommenderas av både myndigheter och rådgivande organisationer, är absolut förkastliga. Området mellan två lager asfaltpapp blir den verkliga mögelodlingen och är det säkraste sättet att få bastun att snabbt ruttna ner.

Lär man sig bara att bygga bastun riktigt och ta badet på rätt sätt, så faller nog det sista motståndet från läkarhäll. Kanske kan den nya bastukonstruktionen ge bygget ett stort uppsving, slutar ingenför Nycander.

SNURRAN FÅR STRÖMLINJER...

Forts. från sid. 20

tal 2.500. Den tvåcylindriga S-35 utvecklade 3,5 hk vid 3.000 varv. S-50 ger 5 hk vid samma varvtal. Den största och förnämsta är S-80 som har en effekt av 8 hk, fortfarande vid varvtalet 3.000. Den har stor drivförmåga och kan köras vid ytterst låga hastigheter. Cylindervolym och vikt är för S-20 97,5 cm³ respektive 19 kg. Pris 625 kr. S-35 127 cm³ respektive 23,5 kg. Pris 715 kr. S-50 195 cm³ respektive 30 kg. Pris 910 kr. och för S-80 255 cm³ respektive 38,5 kg. Pris 1.090 kr. Dessa fyra motorer är förhållandevis modernt inkapslade, vilket dock inte kan sägas om typ B-22 om 10—12 hk, med cylindervolymen 345 cm³ och vikten 49 kg. Denna motor har löstagbara cylindertoppar och kostar 1.200 kr.

Penta har som sagt sammansmält med Archimedes och dess minsta modell PA-20 är identisk med Archimedes S-20. U-21 är den enda av de gamla Penta-motorerna som finns kvar. Propellern har ett synnerligen lågt varvtal, 700—800 varv/min, varför nästan all effekt omvandlas till drivkraft. Cylinderrantalet är 2, effekten 4 hk, cylindervolymen 275 cm³ vid 1.400 varv och vikten 39 kg. Den kostar 900 kr. PA-80 är det senaste tillskottet — en lättmetallkapslad motor för 1.150 kr om 8 hk vid 3.000 varv. Cylindervolymen är 246 cm³, cylinderrantalet 2 och vikten 38,5 hk. Motorn har synkroniserat reglage för hastighet, tändning och förgasarens gasspjäll. De bägge cylindrarna arbetar med var sitt tändningssystem. Utöver de två tändspolarna finns alltså även två brytare och två kondensatorer. PA-120 ger 12 hk vid 3.000 varv/min, har en cylindervolym på 345 cm³, är tvåcylindrisk och väger 49 kg. Pris 1.200 kr.

Vad vi fortfarande saknar på snurrorna är elektrisk start, effektiv backslagning och frikoppling. Vi hoppas att det kommer till nästa säsong. Ellet Ahnemark

SKYDDSPISTOL...

Forts. från sid. 28

framförallt för att skrämma ilska hundar, och knallskettspistol, en fullkomligt ofarlig skolpojksleksak som emellertid kan vara nog så effektiv när det gäller att jaga bovar på flykten.

Om den danska targas- och färgpistol kan docent Söderman inte uttala sig; dels har han sett så ytterst litet av den, dels har några av anstaltens vapentechniker gjort undersökning av och prov med den för en ev. privatimportörs räkning och det utlåtandet vill docenten inte föregripa. Men idén tycker han är bra och värd att omplanteras och prövas i Sverige.

— Under förutsättning att en pistol av detta eller liknande utförande absolut inte skadar den som vapnet riktas mot, säger han. Jag har utomlands sett s. k. targaspistoler, och det visade sig att targasmaterialet innehöll kristallpartiklar som var högst skadliga för den som fick targasen i ögonen. Lagen säger, att man vid självförsvar absolut inte får bruka större våld än nöden kräver, och fördärvar man synen på sin motståndare så måste det ju kallas för större våld, även om man subjektivt sett tycker att den som är ute för att skada en får flinna sig i att själv stå samma risk.

I varje fall: det är tänkbart att den dansk-engelska skyddspistol som småningom kommer att introduceras också hos oss, sedan alla vederbörliga instanser undersökt den ur alla tänkbara synvinklar. Bli den tillgänglig på den svenska marknaden, kommer det förstås säkert att inträffa samma, halvt komiska malörer som redan skett i England där det hänt att äldre, hysteriska damer på ensamma kvällspromenader i panik avfyrat »puffran» mot de mest fredliga medborgare som råkat trampa dem på tårna av misstag.

Bo Hanson

HALMSTAD

Skånska HEMBAGERIET

BANKGATAN 1 — Tel. 2407

HALMSTAD

SH REKOMMENDERAS

- Beställningar emottagas -

Stil och kvalitet

kännetecknar allt från

EJES MÖBLER AB

Brogatan 24, Halmstad. Tel. 5154

KLIPPAN

A.-B. Skåne-Exporten

KLIPPAN

Möbler - Mattor - Gardiner

Alltid välsorterat lager

Gör ett besök! Det lönar sig

Tel. 2 43, 3 43 • Storgatan 45

HÄLSINGBORG

Teater-Restauranten

(i samma hus som Stadsteatern)

(Fullständiga rättigheter)

Serverar goda måltider: lunch, diné, supé och à la carte — till hundpriser i nyrenoverade, intima lokaler.

Tel. 102 46 • Hälsingborg • Tel.

En radannons under TEK

VÄRLDS Varumärknad

1:50 per rad

LULEÅ

LU

Bilägares

Telefon 10 1

BENSIN - OIL

TILLBEF

Fägne

Toba

STADSHUS

ALLT I RÖ

TEKN. AR

SÄLLSKA

ÖCKER

Printed in Nor

VÄRLD 9/50
Moestue A/S, Oslo