

Teknikens TVärld



Malcolm Campbell

MED GASEN I BOTTEN!

Följ den fantastiska sagan
om Sir Malcolm Campbell
— mannen som banade
väg för fartens tidsålder.

Nr 2 1952
PRIS 70 ÖRE

I Norge 1,-15,-, Danmark 1,-20,-

FRÅGA OSS OM TEKNIK

Teknikens Värld besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarens namn och adress. Eftersom antalet inkomna frågor på intet sätt svarar mot det utrymme som står till förfogande, kan det dröja flera månader innan frågorna blir besvarade. De som endast frågar efter priser och viktiga data på bilar och motorcyklar hänvisar vi till de uttömmande tabellerna i nr 8-9 och 10 1951 respektive 20 av TV är 1951. Så ett par saker till: Skriv endast frågor inom samma



Nr 2 • Argång 30 • 24 januari 1952
TIDSKRIFT FÖR FLYGVÄPNET
Organ för Svenska Pilotföreningen

REDAKTION:
Sveavägen 53, Stockholm Va.
Expedition Tel. 34 00 80

Redaktör och ansvarig utgivare:
RUNE MELANDER Tel. 32 82 86

Redaktörer:
C.-E. Ravander > 32 82 84
Sven Salenius > 31 51 13

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

ANNONSAVDDELNING:
Tegnérsgatan 34, Stockholm Va.
Erik Svensson Tel. 31 76 45

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

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonto eller via våra lokala ombud. (Se under Ahlén & Akerlund i telefonkatalogen.) Prenumeration kan även verkställas genom s. k. postabonnemang på närmaste postkontor dock endast vid halvårsskifte.

Prenumerationspris:
Sverige: helår kr 15:25, halvår 8:25.
dsk. kr 24:50. Upplysningar härom lämnas av: Rudolf Fardal, Raadhuspladsen 59, Köpenhamn V.

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

Eftertryck av text och bilder förbjudes!
Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flygning,
Sveavägen 53, Stockholm

Ahlén & Akerlunds Fotograferanstalt
Stockholm 1952

område på samma papper. Kombinera alltså inte exempelvis bil- och motorcykelfrågor. De, liksom radio-, flyg- och allmänna tekniska frågor besvaras av olika experter. Skiljer ni på frågorna får ni svar snabbare.

Radiofrågor

Fråga: a) Kan man mottaga television f. n. i Stockholm? b) Finns det några amatörer som byggt TV-mottagare? c) När sker event. utsändningar?

Svar: a) Med användning av riktantenn bör man kunna uppfånga det televisionsprogram som utsänds från Tekniska Högskolan i Stockholm inom ett ungefär cirkulärt ytområde som omfattar bl. a. Uppsala, Nyköping, Eskilstuna och Västerås. Fastän Norrköping ligger utanför detta område, har man där vid radiofabriken Nefa vid vissa tillfällen kunnat se TV-programmet från Stockholm. b) Inom Stockholm med omgivningarna — en amatör finns bl. a. i Norrviken, 3 mil norr om Stockholm — torde f. n. finnas ett par hundratals amatörer, som byggt egna TV-mottagare, men antalet växer snabbt. Därtill kommer ett snabbt växande antal inom västra Skåne, som bygger apparater för att kunna se TV-programmet som utsänds från Köpenhamn. c) Från Televisionsnämndens sändare på Tekniska Högskolan sker utsändning officiellt på onsdagar kl 14-16. I verkligheten brukar dock programmet utsträckas till att omfatta hela tiden kl 13-17 och dessutom vid många andra tillfällen under veckan. Programmet omfattar sång och musik, där man alltså både får se och höra sångaren och orkestern, samt intressanta föredrag om diverse ting i förening med demonstrationer.

Fråga: a) Får innehavare av B-certifikat för sändareamatörer sända telefoni med en effekt av 50 watt på alla amatörband? b) Hur kan man lära sig telegrafi? c) Finns det några kurser för sändareamatörer i min hemtrakt (Borås)?

Svar: a) Nej. b), c) Ett utmärkt sätt är att följa Arméns Signalkolas (Stationssignal: SHQ) telegraferingslektioner i radio på f. n. våglängderna 74,4 m, 47,6 m och 46,5 m. SHQ bör höras bra med en ordinär kortvågsmottagare även i Boråstrakten. Närmare om sändningstider och telegraferingshastigheter, se tidskriften Populär Radio.

Fråga: a) Vilket är bäst till magnefon, band eller trådspelning? b) Varför tillverkas inte band i Sverige? c) Varför har radiotjänst övergått från tråd till band? d) Finns det amerikanska apparater att köpa i Sverige? e) Vilket är billigast? f) Får inte någon annan firma än Luxor tillverkningsstillstånd?

Svar: a) Det blir bättre musikkvalitet med band men för vanligt hemmabruk räcker det med tråd. b) Band har den tyska firman AEG världspatentet på och patenträttigheterna i Sverige. c) För att få bättre ljudkvalitet. d) Ja, t. ex. Elfa Radio & Television, Holländargatan 9 A, Stockholm, säljer bl. a. amerikanska bandinspelningsapparater av märket Webster (tillverkade på licens av firma Roge i Örebro) liksom svenska trådspelare. e) Bandspelare är ca 50 procent dyrare än trådspelare. Ca 1.700 kr kostar en bandspelare. e) Jo, se föregående svar.

Fråga: Vilka är bestämmelserna för att bli sändareamatör?

Blivande kvinnlig sändareamatör, Lund
Svar: Det är bäst att skriva direkt till Föreningen Sveriges Sändareamatörer, Magnus Ladulåsgatan 4, Stockholm, som kan ge alla upplysningar.

Fråga: a) Hur skall man ställa klockan efter tidsignalen i radio? b) Är det fler än Sveriges radio, som har denna tidsignal? Är det i så fall den lokala tiden eller Greenwich-tid?

Svar: a) Tidsangivelsen börjar med kl

12.58.00, som infaller vid slutet av tre långa signaler (morsestecknet för O). Därefter markeras var 10:e sekund, alltså 12.58.10... 20... 30... 40... 50 med slutet av signalen »lång, kort» (N), varefter kl 12.59.00 markeras med slutet av »tre långa» (O). Därefter markeras 12.59.10... 20... 30... 40... 50 vardera genom slutandet av signalen »lång, lång, kort» (G), varefter till sist klockslaget 13.00.00 markeras genom upphörandet av signalen »lång, lång, lång» (O). Detta tidsignalssystem kallas »ONOGO» efter de morsestecken som används och fördelen med att i förra fallet använda N, i senare G, är att man då vet om det är 12.59.00 eller 13.00.00, som kommer närmast. b) Ja, de flesta länder med rundradiosändare. Det är givetvis den lokala tiden, s. k. mellaneuropeisk tid, som är 1 timme före den engelska tiden, eller Greenwich-tiden, och som används bl. a. även i Tyskland. Men den svenska tiden erhålls via radioöverföring från en tidsnorm i London, som garanterar Greenwich-tid. Denna engelska normaltids erhålls i sin tur ursprungligen från stjärnornas ställning — den enda sanna källan till all tidsbestämning. Normalen i London garanterar rätt tid med en noggrannhet av plus, minus en tusendels sekund.

Fråga: 1) Hur långt från en TV-sändareantenn kan man använda en mottagare? 2) Var kan man få köpa ett lättfattligt kopplingschema till en TV-mottagare? 3) Hur mycket kostar en dylik? 4) Finns det någon svensk firma som har byggsatser till TV-mottagare? 5) Hur många TV-sändare finns det i Sverige och var är de belägna?

I. Jagersten, Kinna
Svar: 1) Med vanlig televisionantenn blir räckvidden högst 3 mil, så att t. ex. sändaren i Stockholm kan höras nätt och jämnt i Södertälje. Med riktantenn kopplad till mottagaren, utsträcks däremot räckvidden upp till 5-6 mil. Utrustar man därtill mottagaren med särskild antenntvårlörstärkare, kan man räkna med mottagning av television på ända upp till 10 mils avstånd från sändaren. 2-4) I tidskriften Populär Radio nr 7, 8, 9, 10, 11 1951 har beskrivits en TV-mottagare för allström. Firma Elfa Radio & Television, Holländargatan 9 A, Stockholm, säljer schema och byggsats till denna mottagare. Priset rör sig om 400-500 kr. 5) Endast en, nämligen Tekniska Högskolans experimentsändare, som sänder med 5 kilowatts effekt på 2 meters våglängd med dagliga program och hörs bra i Stockholm. Man bör däremot även räkna med sändaren i Köpenhamn, som ger bra TV-mottagning i en stor del av Skåne, däribland Malmö.

Fråga: 1) Var kan man få tag på ett kopplingschema till en rävsax? 2) Kan man använda en kristallmottagare till ukv? 3) Kan man sända in lyssnarrapporter till rundradio-stationerna och få verifikationskort?

CRD, HAM, X TAL
Svar: 1) I Föreningen Sveriges Sändareamatörers tidning QTC, nr 6, 7-8, 9 och 11 1951, har den som lanserade rävsaxarna här i landet, civilingenjör Alf Lindgren, beskrivit rävsaxen utförligt (kopplingschema i nr 6). Tidningen fås genom att skriva till SSA, Kansliet, Stockholm 4. 2) Nej, inte annat än om man har mottagaren bara några 10-tal meter från sändaren. Enklaste och effektivaste mottagare för ultrakortvåg är den superregenerativa. 3) Ja.

Fråga: 1) Hur skall man ställa klockan efter tidsignalen i radio? 2) Är det fler än Sveriges radio, som har denna tidsignal? Är det i så fall den lokala tiden eller Greenwich-tid?

Svar: a) Tidsangivelsen börjar med kl

HOBBYKLUBBEN

Hobbyklubben har fått en massa anmälningar från ungdomar i utlandet, som gärna vill ha i gång brevväxling med jämnåriga i Sverige. Aldern varierar från 14 år och uppåt. Är Ni intresserad av kontakt med utlandet, skicka då in anmälan till Internationella Hobbyklubben, Sveavägen 53, Stockholm, och uppe namn, ålder, intressen och bifoga avgiften 50 öre i frimärken. Skriv dessutom »Kontakt med utlandet» i anmälan.

Teknikens Värld

I DETTA NUMMER:

HÖGAKTUELLT:	Sid.
Vår splittrade konjunktur	7
Konsten att krocka	8
Tryckkokare ger fin torv	12
Han går med döden i fickan	14
En i kylskåp på atlantjätte	16
Vågstycke utan motstycke	20

TEKNIK:

Räddfrågor	2
Endast för mordkommissionen	5
Hur gammal är bibeln	12
Dra åt skogen	15
Säg det med plast	21
Teknisk revy	24

MOTOR:

Varg-Olle	4
Med gasen i botten	10
Columbus Regina	26
Motorcykelfrågor	35

FLYG:

Flygande ögat	22
I strumplåsten genom rymden	23
Typspalten: Fokker F II	35

HOBBY:

Teknik till husbehov	18
Grabbarnas sida	27
Radioklubben	27
Vardagsteknik	33, 34

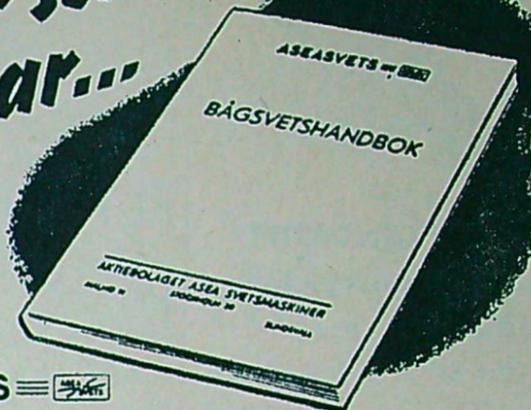
SERIER:

113 Bom	30
Leo Falk	30

PÅ OMSLAGET

Sir Malcolm Campbells skarpskurna och fighterbetonade ansiktsdrag pryder detta nummers omslag. På sid. 10 börjar den fascinerande berättelsen om den okronade fartkängens skiftande och händelserika levnad, spännande och initierat berättad av hans fru, Lady Dorothy Campbell.

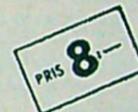
För Er som svetsar...



ASEASVETS

Bågsvetshandbok

Finnes i bokhandeln



Ur innehållet: Stålets framställning, egenskaper och behandling • Olika svetsmetoder • Maskiner och utrustning för bågsvetning • Elektroder för metallbågsvetning av stål • Utformning av svetsade konstruktioner • Kostnadsberäkning.

AKTIEBOLAGET ASEASVETSMASKINER • STOCKHOLM

BREVSKOLAN BREVSKOLAN BREVSKOLAN

Tekniska studier

Nu är det Er tur, det är Er själv det gäller. Ni vill gärna utveckla Era tekniska anlag och komma framåt, men tvekar kanske om vägen. Låt oss då säga, att resultatet beror på hur studierna läggs upp, hur kurserna ser ut osv. Den delen tar Brevskolan ansvaret för, om Ni själv tar ansvaret för en helhjärtad insats. Först behöver Ni TEKNISK STUDIEHANDBOK.

Rekvirera den omgående.



Ni vet ju att Brevskolan är en av landets största korrespondensskolor med ca 100000 kursanmälningar per år...



Brevskolan

STOCKHOLM 15

Byggnadsteknik	Elektroteknik	Matematik	Föreningsteknik
Järnhantering	Teleteknik	Hobby	Handel
Cellulosesteknik	Värme- och sanitetsteknik	Psykologi	Sociala frågor
Verkstädsteknik	Vägteknik	Industriell demokrati	Hemfrågor
Svetsningsteknik	Språk	Ekonomi	Samhällskunskap
Smidesteknik	Sänd mig GRATIS prospekt över de ämnesgrupper jag strukit under.		Realskolekurser
Grovlåtslageri			
Gjuteriteknik	Namn:		
Träförädling	Bostad:		
Maskinteknik			
Motorsteknik	Postadress:		
Ritsteknik	Texta helst		TV

K.L.G**VATTENTÄTA**

IDEALTÄNDSTIFT för motorcyklar

Det finns ett KLG
för varje bil o. mc

Generalagent:

A.-B. E. FLERON

MALMÖ: Malmgatan 4,
Tel. 723 85 växel.

STOCKHOLM: Kommen-
dörsög. 12. Tel. 67 60 04—05

GÖTEBORG: Friggagat. 3.
Tel. 15 25 60, 15 09 04.

KATALOG
Innehållande ca 5000 experi-
menteritlikar, radiodelar,
grammofonplattor, elektr.
materiel, verktyg, leksaker, artist-
materiel, fotoartiklar, rit-
ningar och handböcker m. m. Katalogen sändes
gratis mot insändande av ett 25-öres frimärke,
som återbetalas vid första order.
Clas Ohlson & Co., Insjön

ILLUSTRERAD KATALOG
över dieselmotorer, flyg-
plan, bil- och båtmodeller
sändes mot 0:40 i frimärken

ILLUSTRERAD KATALOG
över märklin modelljärn-
vägar, spårvidd H0/16, 1/2
mm sändes mot 0:75 i frim.

ILLUSTRERAD KATALOG
över fartygsmodeller och
tillbehör sändes mot 0:50
i frimärken.

SE VÅRA SKYLTFÖNSTER



F:a ESKADER

Gumshornsgatan 8 • Tel. 62 18 53
STOCKHOLM

Varg-Olle:



FULLBOKAT 1952

Programmet för det nya året ser redan nu ut att bli ganska fullbokat. För min del blir det mest speedway men jag hoppas också att få åka en hel del TT-lopp i Sverige. Till Djurgårdsloppet åker jag självfallet över. Planer föreligger på att importera några hypersnabba italienska 125-or, Mondial eller MV, och blir den importen av kommer jag att ställa upp både i 125- och 500 kubiksklassen. Man får ju enligt reglerna bara köra i två klasser och då tror jag att minsta och största är en idealisk kombination. Någon moto-cross blir det för min del inte — de svenska banorna tycker jag inte riktigt om. Säg Sveriges scramblebanor ut som Englands skulle jag säkert fortsätta inom den sporten. Vad landsvägstävlingar beträffar har jag redan nu bestämt mig för Sexdagars och Kåsan. Det är tävlingar som man aldrig vill missa om man en gång varit med.

Speedwaysäsongen börjar som vanligt med en turné till England. Det svenska laget kommer att sammansättas av fyra vargar och tre man från något annat lag. 11 april är det meningen att det skall bli stor tävling, Harringay Cup, på Mr. Kays arena, men inga svenskar får starta där om Kay inte betalar 300 pund i böter först. Och det är inte allde-

les säkert att han gör det innan dess. Jag talade nyligen med honom om den saken och han sa då att han inte kommer att betala förrän han fått paper på saken. Och det har han ännu inte fått.

Jag förhastade mig litet när jag talade om att det nu var bestämt att jag skulle köra i div. II 1952. Tyvärr visar sig detta omöjligt och jag kommer alltså även i år att lämna Vargarna mina tjänster. Speedwayprogrammet kommer att bli arbetsammare än någonsin med alla seriematcher, landskamper och VM-turneringar. För att nu inte tala om de individuella tävlingarna som man måste åka om det hela skall gå ihop. Även Sverige får ju i år en kvalomgång i VM och det kan betyda att ganska många svenskar står kvar åtminstone till andra omgången.

En stor nyhet är att min mästarmekaniker Derek Ellis kommer till Stockholm i februari där han och jag skall öppna speedwayverkstad. Derek kommer att svara för den tekniska sidan av saken, vilket betyder att alla svenska speedwayåkare har chansen att få sina åk i ett trim som de tidigare aldrig skulle ha trott vara möjligt. Derek bosätter sig i Sverige och kommer i första hand att sköta mina cyklar, även TT-åken, men det blir tid över också åt andra maskiner. Det betyder att vi kommer att ha större chanser i årets landskamper mot engelsmännen. Förra året förlorade vi mycket på undermåligt maskinmateriel. Redan då såg man skillnaden på min maskin, som var trimmad av Ellis, och de andra svenskarnas. Sanna mina ord: Derek kommer inte att ge sig förrän det blir engelsk klass på de svenska speedwaymaskinerna.

Min engelske mekaniker följer självklart också med mig till VM i England. Vi skall tillsammans söka nå finalen i år eller aldrig.

Olle Nygren

COLUMBUS REGINA Forts. fr. sid. 26
sagt mycket bra efter hela varvtalsskalan och toppfarten med sidvagn ligger närmare de 100. A andra sidan är Columbus en populär accelerationssnabb sportmaskin som är mycket omtyckt av folk som vill köra långt och fort. Se där denna maskins dubbelnatur, som är en av dess starkaste sidor!

Som bekant gör TV Inga ekonomiprover med de provkörda maskinerna, men några stickprov på Columbus visade att konsumtionskurvan är låg och flack på ett sätt som tyder på hög termisk verkningsgrad. Vid ett genomsnitt av 50 km/t håller sig bensinförbrukningen vid 0,2 lit/mil för att vid 90 km/t stiga till 0,37 lit/mil. Motorn är synnerligen lättstartad. TV provade den vid temperaturer på mellan +2 och +10 grader C och det visade sig då att start på första kicken var en regel även om man inte stängde luften. En typisk egenskap för en långslagig motor! Tändningen förställes automatiskt — någonting som säkerligen många sportiga förare kommer att anse som en nackdel tvärtom vad det är avsett att vara.

Vägegenskaperna är ypperliga och fjädringen väl avvägd. Framgaffeln är av den mjuka och långt fjädrande teleskoptypen medan bakfjädringen är av den mera stumma typen. Tillsammans med swingsadeln ger dessa båda fjädringselement dock full körkomfort. Bromsarna är ytterst kraftiga, tjugigt utformade med genomgående lättmetalltrummor.

Kraftöverföringen förtjänar lovord. Kopplingen tar mjukt och jämnt. Växellådan har tydligt markerade lägen och man måste växla ganska ovarsamt för att det skall höras någonting från den. Ett betyg nära toppen på betygsskalan är på sin plats. Växelspaken är av hål-och-tå-typ, vilket bör uppskattas av många. Växellådan är självfallet, det gäller ju en tysk maskin, byggd i block med motorn. Styrlås

och indikatorlampa i strålkastaren för neutralläge är vi bortskämda med på tyska maskiner och sådana detaljer saknas givetvis inte på Columbus.

Facit: Bland de encylindriga fyrtaktarna en toppmaskin. Det är inte för inte som Columbus på mindre än ett par år skapat namn om sig bland landets motorcyklister att vara bland det bästa man kan få för sina motorcykelpengar. Inga sensationella särdrag — men konstruktionell sundhet är lösenordet.

TV-betyg på Columbus »Regina»:

Särskilt bra:

Motorn förenar sig på ett föredömligt sätt både god acceleration och segdragningsegenskaper. Kedja och tändningsaggregat är bra inbyggda — tändningen så bra att den är absolut vattentät. Fjädringen väl avvägd.

Inte så bra:

För stor vändningsradie beroende på för stort försprång hos framgaffeln.

Några småsaker borde bättras på, förstärkas: Fotstöden av lättmetall är för kläna, kedjeskyddet för dåligt fäst, fästet för sadeln slappar upp etc.

Columbus-specifikation:

Motor: 342 cm³ toppventilmotor med stötstänger (69×91,5 mm). Toppeffekt 18 hk vid 5.000 varv/min (motsvarande 110 km/t). Kompression 6,35—1. Trelagrad växel. Lättmetallkolv (högkompressionskolv finnes att köpa). Cirkulationssmörjning av torrsumps-typ. Batteritändning 45—60 watt.

Kraftöverföring: Flerskivig korkkoppling. Fyrväxlad låda i block med motorn. Kapslad kedja växellåda-bak hjul.

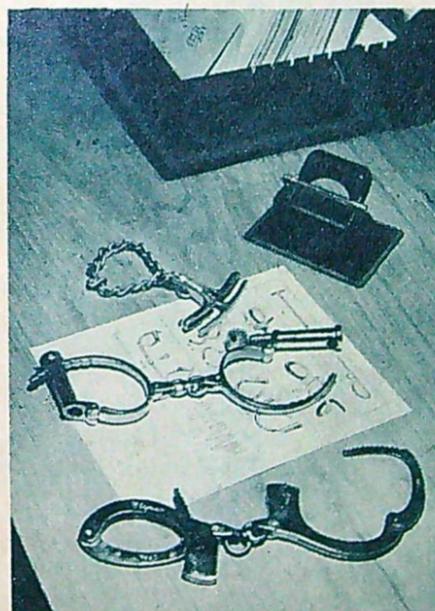
Vikt: 142 kg. 7,9 kg/hk.

Pris: 2.968 kr. + skatt 11,1 %.

Generalagent: Columbus Motor, Stockholm.



Liksked, gummihandskar och en plätgaffel att vid speciella tillfällen användas för att bända ut eller att spänna upp fingrarna på liket är några av mordkommissionens viktigaste verktyg.



Kriminalvaruhuset har ett stort sortiment av polisverktyg, från de enklaste handbojor till sinnrika anordningar för infångande av bovar.



Denna till synes enkla och oskyldiga väska har bokstavligen talat spåret upp många besvärliga herrar. Tillbehör för fotavtryck.

ENDAST FÖR MORDKOMMISSIONEN

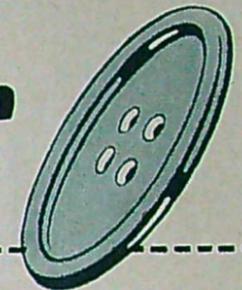
Looigestiege 19—21 är ett hyreshus som många andra i Hamburg. Men brevbäraren måste gå oftare i trapporna där. Han har nämligen berg av brev med brokiga frimärken från in- och utlandet att lämna till herr Adolf Zoeller.

Herr Zoeller kom för en tid sedan på idén att öppna ett varuhus, som skulle tillhandahålla för kriminalväsendet önskvärda artiklar. Och nu hopar sig beställningarna i detta sällsamma varuhus; beställningar från hela världen på kraftiga handverktyg i kampen mot brottet.

Allting från handbojor till likskedar säljs där. Men det är inte för allmänheten. Leveranserna sker endast till polisen, kriminaltekniska institut och personer som på grund av sitt yrke måste arbeta med sådana verktyg.

Sensationer hittar ni inte här, förklarade herr Zoeller försynt, men frågan är väl ändå om inte de likskedar och handbojor som finns i husets källare är tillräckliga sensationer för en lekman. Dessa redskap av de mest skiftande slag kan säkert sända kalla kårar ut efter ryggen på vem som helst.

När
kovan
är



spar
knäckebröd
pengar!

Wasa Delikatess t.ex.

1.7 öre
biten

100%
sammalet
mjöl



Hawker P.1067

Den nya Hawker P. 1067-an, av det brittiska Flygvapnet beordrad raka vägen från ritbordet till-verkstäderna för massproduktion, slog världen med häpnad när den första gången visades på flygutställningen i Farnborough. Som en kula susade den med sina rena, djärva, bakåtsvepta linjer förbi åskådarna vid dagliga uppvisningar med en hastighet som slog världsrekordet. 1067-an stiger med blixstens hastighet, är oerhört effektivt bestyckad och manövrerar med suverän skicklighet i luftstridernas akrobatik. Den är kort sagt världens bästa jaktflygplan. Denna absoluta överlägsenhet på det ensitsiga jaktflygplanets område fullföljer på ett värdigt sätt Hawkers stolta traditioner — det företag som skänkt flyget plan som Hurricane, Hart Fury, Tempest och Typhoon. Av ovärderlig hjälp för Hawkers är också tillgången till den fond av samlade erfarenheter och tekniska resurser som är gemensam egendom för alla medlemmar av Hawker-Siddeley-gruppen. Detta industriella samvälde av företag, den största sammanslutningen i sitt slag i världen, har helt vikt sina krafter åt skapandet av välstånd och trygghet i en Fri Värld genom att skänka den effektiva medel till sitt försvar.

Hawker Siddeley Group

PIONJÄRER... OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGGET



«Group»-huvudkontor: 18 St. James's Square, London, S.W.1
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY,
BROCKWORTH ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING AND
HIGH DUTY ALLOYS

VÅR SPLITTRADE KONJUNKTUR



1951 har varit ett gott år om man ser på produktionsutvecklingen men ett ogynnsamt år, ifall man tänker på prisstegringen. En försämring av penningvärdet med 20 % medför många olägenheter och orättvisor. För personer med trögrörliga och eftersläpande inkomster och penningkapital samt försäkringar betyder prisstegringen stora förluster. Å andra sidan har den reala nationalinkomsten mätt i varor och tjänster ökat med ett tiotal procent. Till den vanliga produktionsstegringens verkan kommer nämligen ett mycket förbättrat bytesförhållande i vår utrikeshandel. Våra exportvaror har stigit så mycket i pris, att vi av de endast i mindre grad fördyrade importvarorna kunnat köpa större mängder än vanligt och ändå fått pengar över till ökning av valutareserven.

Trots den ökade reala nationalinkomsten har löntagarna i genomsnitt fått acceptera någon sänkning av sin konsumtionsstandard. Särskilt gäller detta årets senare del. Liknande gäller för vissa grupper av företagare, medan däremot andra haft stora vinstökningar. Någonstans har ju denna betydande stegring av nationalinkomsten tagit vägen. Till de stora grupper, som inte fått någon del av denna, hör nog flertalet företag inom textil- och skogsindustrierna samt överhuvud många små företag.

För nästkommande år finns så många ovisshetsmoment, att inga bestämda förutsägelser är tillräckliga. Alldeles fränsett riskerna för skärpta politiska konflikter i utlandet måste man räkna med, att prisutvecklingen i Förenta Staterna kommer att spela stor roll även hos oss. Sedan ett halvår har prisstegringen där avstannat, men den fortsatta stegringen av rustningsproduktionen utövar ett tryck, som de flesta experter anser komma att medföra stigande priser längre fram. Många räknar dock ej med någon häftig inflation. Det kan nämnas, att levnads-kostnaderna i Förenta Staterna under fjolåret steg endast med något över 5 % eller ungefär fjärdedelen mot i Sverige.

Ett riskmoment för den svenska industrien är naturligtvis den ovissa försörjningen med råvaror och bränslen. Hittills har dock dessa ting alltid ordnat sig. Åtskilliga av våra exportvaror är så eftertraktade i utlandet, att vi bör ha goda möjligheter att skaffa oss det vi behöver utifrån.

Naturligtvis finns det också risker för att de höga priserna på skogsprodukter kan komma att sjunka. Å andra sidan finns det för närvarande inga andra länder än de skandinaviska och nordamerikanska, som har tillräckliga produktionsmöjligheter att åstadkomma en väsentlig export av sådana varor. Även om Förenta Staterna och Canada skulle vilja sälja betydande mängder till Europa av exempelvis pappersmassa, vilket de hittills ej gjort, lägger alltså dollarbristen vissa hinder i vägen för flertalet europeiska stater att begagna sig därav. Liksom Sverige på grund av dollarknapphet köper dyrare brasiliansk

bomull i stället för billigare amerikansk så är andra länder hänvisade till att föredra dyrare skandinavisk massa framför billigare sådan från Förenta Staterna eller Canada. Men ingen vet ju om amerikanska krediter härvidlag kan åstadkomma någon nämnvärd ändring längre fram.

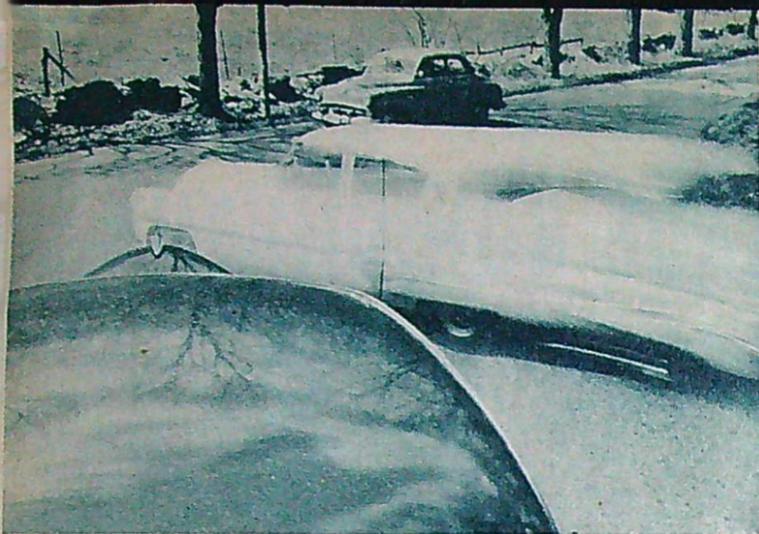
Åtskilliga svenska exportindustrier, inte minst verkstadsindustrien, känner i dag ett växande konkurrenstryck från Väst-Tyskland och vissa andra länder. Kostnadsstegringarna här i landet tycks gå betydligt fortare än på flertalet andra håll. Medan vår kostnadsnivå efter valutans anpassning på hösten 1949 i dollar och pund räknat var relativt låg och konkurrenskraften stor, har den sedan dess utan tvivel avtagit. Vi har genom kostnadsstegringar förbrukat den »kostnadsmarginal», som sänkningen av den svenska kronans yttre värde medförde.

Vad vinstmöjligheterna under det kommande året beträffar, inverkar utom kostnadsstegringarna naturligtvis framförallt priskontrollen. För massor av företag i landet innebär priskontrollen, att hela den eljest uppkommande konjunkturvinsten »indrages». Särskilt mindre företag har dessutom kännning av råvarubrist, som hindrar dem att utnyttja sin kapacitet och arbeta på billigast möjliga sätt.

Å andra sidan fortsätter de stora konjunkturvinster inom ett halvt dussin näringsgrenar. Medan de reducerats något i massa- och pappersindustrien och helt försvunnit i sågverksindustrien, har de blivit långt större än för ett år sedan inom skogsbruket, sjöfarten, malmhanteringen och på vissa andra håll. Konjunkturvinster är alltså inte nu i samma grad som under större delen av fjolåret koncentrerade till skogsindustrierna. För detta år ordnades som bekant genom överenskommelser med staten en bindning av betydande vinstbelopp å räntelösa spärkonton samt avsättning till fonder för skogsvård m. m. Den mera mångsidiga överkonjunkturen, som i nuvarande läge förekommer vid sidan av svårigheter för andra näringsgrenar, har naturligtvis aktualiserat frågan om särskilda skatteåtgärder mot de större övervinsterna samtidigt med skattesänkningar av allmän art, vilka skulle medföra en tendens till sänkning av skattetrycket för alla. Hur det kommer att gå med denna och andra ekonomisk-politiska frågor är här inte platsen att beröra.

Till svårigheterna för det svenska näringslivet hör till sist även dollarknappheten och de svårigheter den lägger för viss betydelsefull import. Ovisshetsmomenten är alltså ovanligt talrika. Å andra sidan fortsätter det tekniska framåtskridandet med beundransvärd hastighet. Teknikens män upphör inte att revolutionera förutsättningarna för vår tillvaro. Får vi bara behålla fred, så bör man väl ha rätt att hoppas, att tendensen till fortgående produktionsstegring och standardhöjning för vårt folk skall kunna fortsätta.

Bertil Ohlin



Försiktighet är ingen absolut garanti mot olyckstillbud av detta slag så länge fartdärar och omdömeslösa förare utövar sin livsfarliga sport på vägarna. Skicklighet och rådighet skulle ofta kunna mildra krocken.



Bästa sättet att undvika denna situation är att stanna innan man kör in på en huvudväg, lägga in ettans växel och förvissa sig om att vägen är fri. Den som kör på huvudväg har nämligen numera absolut förkörsrätt.

KONSTEN ATT KROCKA

Bilen har råkat i kraftig sladdning på den hala vintervägen och krocken med en mötande långtradare verkar oundviklig! Sekunderna är dyrbara! Vad skall ni ta er till? I regel brukar den skicklige bilisten kunna avvärja svåra trafikillbud, medan den mindre omdömesgille föraren grips av panik och handlar tvärtemot alla regler. TV:s bilexpert, civilingenjör BERTIL BJÖRKMAN ger här några värdefulla tips om hur man genom rådighet och vettig körning mildrar följderna av en bilkrock.

De sista två-tre sekunderna före en bilkrock kan faktiskt utnyttjas för att mildra sammanstötningens följder. Vettiga handlingar kräver emellertid kalla nerver — det duger inte att bara blunda och tänka »hjälp, nu smäller det!»

När man seglar fram mot ett bergsäkert karambolage är det två ting att göra: ordna så att fordonets levande kraft får utträta så mycket oskadligt arbete som möjligt och själv bereda sig på smällen.

Passagerarna — hur skall de klara sig? Ja, det finns ju inte tid att hålla några längre föredrag med demonstrationer. Bäst är naturligtvis om de i förväg vet hur man bär sig åt. Har de inte klart för

sig vad som just håller på att hända kan ett varningsrop från föraren hinna göra nytta — men tiden flyger snabbt vid sådana tillfällen!

Krockberedskap

Alla bilpassagerare borde veta något om villkoren för att de skall klara sig någorlunda vid en kollision. Det farligaste är slag mot huvudet, och sådana slag uppkommer när bilen tvärstannar, men de själva fortsätter rörelsen under tröghetslagens obönhörliga verkan. Det näst farligaste är bilens glasrutor — den risken minskas en hel del om vagnen har säkerhetsglas, men helt borta är den inte

ändå. Passagerare kan mycket väl skadas och dödas av andra anledningar än dessa — men de som nyss nämndes är i stort sett de enda som de kan skydda sig för.

När bilen kolliderar fortsätter passageraren i den förutvarande rörelsens riktning med så stor kraft att det sällan hjälper att hålla i sig aldrig så hårt. Framsitspassageraren slår ändå huvudet i instrumenttavlan eller vindrutans bakpassagerarna kastas framåt mot eller över baksätets ryggstöd. Vad man skall göra är att själv lägga kroppen, särskilt huvudet, mot ett stadigt föremål framför sig. Ett lämpligt, skyddande mellanlägg finns alltid till hands — ena armen!



En rätt vanlig syn på vintervägar. Vagnen har kommit i sladdning varvid föraren gripits av panik och trampat på bromspedalen samtidigt som han lagt om ratten. En krock blir oundviklig, men

med lite skicklighet hade föraren kunnat hindra kollisionen mot stenpelaren och i stället låtit vagnen sladda snett mot staketet. Stälkarossen hade då i stället »åtit upp» det mesta av levande kraften.

Sitter man i framsätet skall man sålunda ta spjårn med fötterna mot durkens sneda yta, glida ned framför sätet — det går nästan av sig själv om föraren bromsar — och lägga ena axeln och överarmen vågrätt mot instrumenttavlan eller strax under vindrutans underkant samt trycka huvudet hårt mot armen. Med andra armen tar man stöd mot sätet och trycker axel och huvud framåt.

Tankegången är denna: eftersom man oemotståndligt kastas framåt vid kollisionen är det bäst att i förväg flytta sig själv framåt och ta stöd. Då uppstår vis-

(Forts. på sid. 28.)

• Raymond Sjöqvist:

KÄNN DIN BIL!

- — Man kan aldrig fastställa ett schema för undvikande av bilkollisioner, framhåller den kände tävlingsbilisten, direktör Raymond Sjöqvist för TV, men genom skärpt vaksamhet, hyfsad körning och kännedom om bilens förmåga finns det möjligheter att eliminera riskerna.
- Många faktorer inverkar vid en krock, men oftast är det förarens körskicklig-

het som blir utslagsgivande. Ingen blir emellertid fullärd som bilförare — inte ens Raymond Sjöqvist som kört bil i över 27 år och i genomsnitt avverkat 5.000 mil per år på svenska vägar och i större delen av Europa. Övning ger färdighet och efter den tesen måste bilisterna rätta sig. Men fullärd — det blir man aldrig... (Forts. på sid. 29.)



T. v.: I en sådan situation krävs snabb beslutsamhet och rådighet av personvagnsföraren. Genom att styra vagnen snett mot bergväggen demolerar visserligen frampartiet av karossen, men krocken med den mötande lastbilen skulle få långt mer ödesdigra följder för att inte

tala om vad som skulle hända om cyklisten blev påkörd. — I mitten: Om en diketskörning blir oundviklig gäller det att styra mellan de största träden och stenarna. — T. h.: Lägga vagnen snett i diket. Då bromsar underredet upp farten och skadorna blir betydligt mindre.



T. v.: Vid en kollision med ett bro- eller vägräcke kan man lätt bli spetsad på de långsgående balkarna. En skickligt utförd sladdning kan rädda människoliv. — I mitten: Ta spjårn mot durken och skydda ansiktet med armen. Föraren reagerar i regel snabbare än

passagerarna och kan därför genom vaksamhet hindra att dessa kastas handloset mot vindrutans. Det är bättre med en bruten arm än med ett brott på skallbasen. — T. h.: Passagerarna i baksätet kan klara sig genom att kura ihop så mycket som möjligt mellan sätena.



Med gasen i botten!



Fgentligen föddes Malcolm Campbell minst hundra år för sent. I stället för 1885 borde han ha kommit till världen någon gång under 1700-talet, då sådana rastlösa individer som han kunde få utlopp för sin inre oro under de ständiga krigen. Men nu var han född under slutet av 1800-talet och eftersom hans far Andrew var en framgångsrik affärsman, skulle sonen få en anständig uppfostran och utbildning, så att han en gång skulle kunna gå i sin fars spår. Men Malcolm hade inget överdrivet intresse för skolarbetet och i stället blev det hans yngre bror som tog hand om faderns rörelse. Trots att mr Andrew Campbell försökt få ordning på sin äldste son genom att skicka honom till bekanta i Tyskland och Frankrike. Under sin vistelse i Tyskland sysslade Malcolm tillsammans med en tysk vän mest med segling och skjutvapen — hans båda huvudintressen. För att få veta hur det lät när en gevärskula sades tätt förbi intill huvudet, låg de båda ynglingarna ute på en äng och sköt över varandras huvuden!

Men leken tog så småningom slut — fadern såg till att hans omöjliga son fick plats på ett försäkringsbolags kontor. Kanske den mest olämpliga sysselsättning en så frihetsälskande natur som Malcolm Campbell kunde få. Men han hade längre inget val och fann sig vad tiden led nägorlunda till rätta. Efter relativt kort tid skaffade han sig t. o. m. egen agentur och införde bl. a. ett nytt slag av försäkringar.

Motorismen gjorde emellertid vid den tiden sitt genombrott och Malcolm Campbell blev tidigt eld och lågor för allt vad motorer hette. För femton pund skaffade

Sir Malcolm Campbell — fartkungen framför alla andra — var inte bara snabbast på marken utan firede även stora triumfer med sina racerbåtar. Han var en mångsidig personlighet med skiftande intressen och TV inleder här en högtintressant artikelserie om sir Malcolms spännande rekordjakter och dramatiska upplevelser på marken, i luften och på vattnet. Den är skriven av hans hustru som bättre än någon annan kan ge initierade glimtar ur sin makes fartsfyllda liv och det borgar för att artiklarna om sir Malcolm blir en enormt fascinerande läsning.

han sig en begagnad motorcykel — en Rex. Han offrade sina sista slantar för att kunna köpa maskinen och allt vad han förtjänade gick åt för att hålla den igång. Sådan var han, sedan hela sitt liv. Vad motorsporten kostade honom brydde han sig inte om — huvudsaken var att han fick åka fort. Och ganska snart ville han åka fortare än alla andra.

Med sin Rex deltog han med skiftande framgång i en mängd, vad vi skulle kalla tillförlitlighetstävlingar. Efter »Rexen» hade han en lång rad motorcyklar. Men som på så mycket annat tröttnade han relativt snart på tvåhjulningarna. Till varje pris måste han ha en bil. Han lyckades skrapa ihop pengar till en begagnad vagn av ett då välkänt tyskt märke — vilket kommer jag inte ihåg. Att köpa bil i början av 1900-talet var mycket vanskligt och ännu vanskligare att köpa en begagnad, men med en bekant mekanikers hjälp fick han den att gå. Snart nog bytte han till sig en tvåcylindrig Panhard och sedan skaffade han sig med jämna mellanrum allt bättre bilar.

Rätt vad det var försvann bilintresset.

På en biograf såg han en film, som visade bröderna Wrights flygningar och innan filmen var slut, hade Malcolm Campbell fattat sitt beslut; han skulle bli »aviator». Och om hans flygarbana inte fått ett snöpligt slut, hade han väl aldrig mer tagit i en bilratt. Men vi skall inte gå händelserna i förväg.

1909 skulle Blériot flyga över Engelska kanalen och vaden om han skulle lyckas eller ej stod höga. Blériot lyckades och en yadhållning som Malcolm arrangerat inbringade honom 750 pund. För den summan skulle han bygga sig ett eget flygplan. Dag efter dag studerade han Blériots maskin, som visades i West-End och tillsammans med en god vän hyrde han en lada i kanten av ett fält och började bygga. Med tiden blev det ett flygplan, men innan det var klart, hade han måst sälja sin bil.

Av LADY DOROTHY CAMPBELL

Det första startförsöket misslyckades totalt. Visserligen gjorde maskinen ett hopp på några meter, men den tvåcylindriga JAP-motorcykelmotorn förmådde inte hålla den uppe i luften. En ny och starkare motor anskaffades, men trots detta och ytterligare ett helt års arbete blev det aldrig några flygningar av. Slutligen sålde Malcolm och hans kompanjon planet för 22 pund. Malcolm återgick till bilarna och kom snart nog att enbart ägna sig åt racertävlingar.

Han fick fatt i en efter dåtida förhållanden snabb Darraq med vilken en fransman tidigare vunnit Vanderbilt Cup i Amerika och döpte den till »Blue Bird» (Blå fågeln). Och det var ett namn som bringade Malcolm tur. På en och samma dag vann han två tävlingar på Brookland-banan. Malcolms första »Blue Bird» gjorde drygt 160 km/t — tack vare att Malcolm försetts den med en strömlinjeformad kaross, vilket tidigare inte förekommit i någon bil.

Men om nu motorn var kapabel att få upp vagnen i 160 km/t, fanns det mycket annat på den, som inte var moget för den hastigheten. Däckskonstruktionen t. ex. Under en tävling på Brookland 1912 när Malcolm under sista varvet låg på fjärde plats och farten var omkring 160 km/t lossade höger framdäck från fälgen. Malcolm lyckades trots detta hålla kursen. Sedan exploderade höger bak och strax efter blev påfrestningen för stor för styrinrättningen. Men Malcolm kunde hålla vagnen kvar utmed banans högra sarg och gick i mål som fyra!

Detta var typiskt för Malcolm Campbell. Vilken annan förare som helst skulle ha givit upp omedelbart efter framhjulsmisshödet; men Campbell kämpade allt han förmådde för att komma i mål. Så länge han hade den minsta chans, tog han den. Han fortsatte sedan under de närmaste åren på Brookland ända tills första världskriget kom.

Han hade då fem racerbilar.

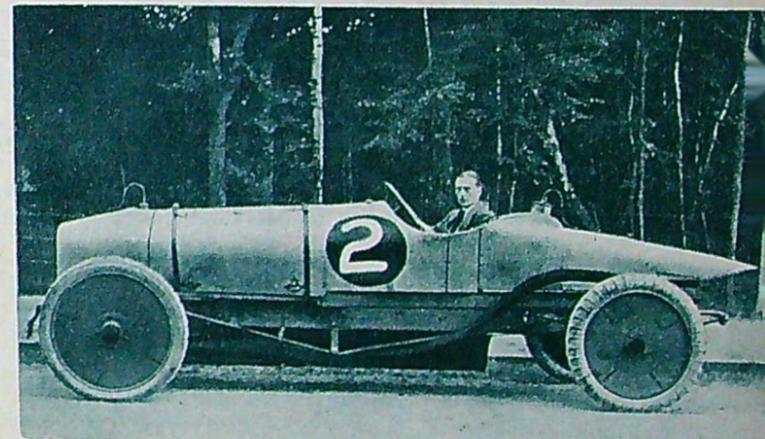
Men hur var det möjligt för honom att själv hålla ett helt »racerstall», eftersom han ägnade det minsta av sin tid åt försäkringskontoret i Londons City. Jo, han hade ordnat det så bra åt sig att firman skötte sig själv och dessutom hade han ingått sitt första äktenskap 1913. Hans fru var mycket rik och det var hon som finansierade tävlandet och vidare fick han av henne sin första motorbåt.

Under världskriget tillhörde han flygvapnet, men inte som jaktflygare — hans temperament var inte lämpligt, ansåg man — utan är ut och är in flög han nya eller reparerade maskiner till krigsskadeplassen på kontinenten och skadade till England. Mitt över Kanalen mötte han plötsligt dimma och förlorade nu orienteringen. När bensinen var slut, tog han Gud i hägen och lät ma-

(Forts. på sid. 29.)



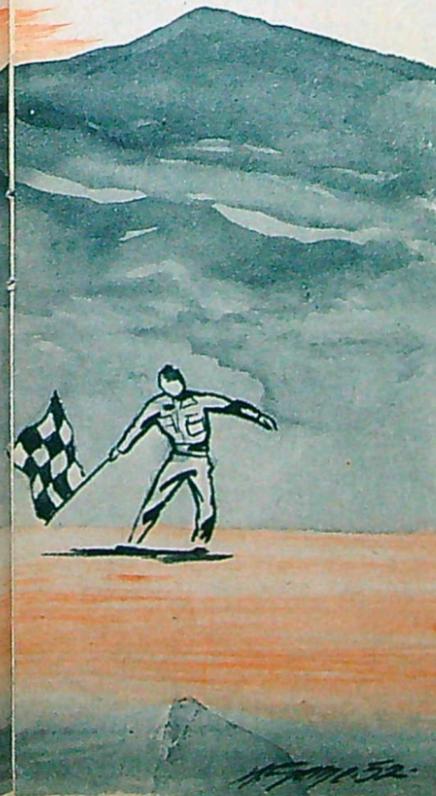
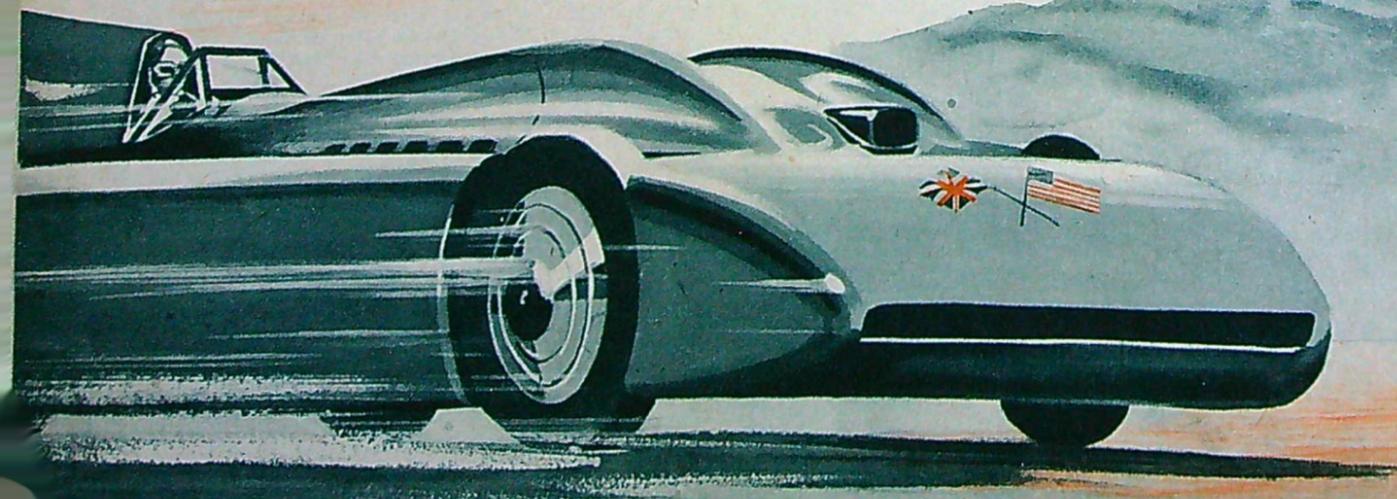
Sir Malcolms första bil köptes begagnad och var av ett då välkänt tyckt märke. Med mekanikerns hjälp fick han i gång vagnen.



Favoriten på Brookland är 1912. Campbell hade skaffat sig en Darraq som lätt kunde ha stoppat fartkungens kometlika bana.



Sir Malcolm som fyra i mål efter Campbell beundrad av motorfolk en krasch och fantomkörning. i sin 12-cylindriga Sunbeam 1932.



HUR GAMMAL ÄR BIBELN?

Atomvetenskapen avslöjar åldern på urgamla handskrifter.

Det hände en gång under år 1947 att ett band beduinsmugglare, som färdades en omväg runt Bethlehem för att undgå att råka i fångenskap, en natt slog läger vid oasen Ain el Feshkhhah på Döda Havets heta nordliga strand. Där rynde en get från dem och ledde smugglarna ut på en snabb jakt över den klippiga ökensträngarna. Men en av jägarna tröttnade på jakten när han plötsligt upptäckte en öppning i en av klippväggarna. Det visade sig att man härifrån kunde komma in i en grotta, som var full av lerkrus mer eller mindre täckta med ett tjockt jordlager.

Man slog sönder lerkrusen eftersom de tycktes vara värdelösa och även en del pergamentsrullar, som rullade ur de krossade kärlen, slängde man åt sidan. Men ett par av smugglarna tog ändå med sig ett fång av pergamentrullarna för att sälja som antikviteter på den svarta marknaden i Jerusalem.

Präster och lärda av olika kategorier lyckades förvärva pergamentrullarna för en spottstyver och vad var det väl de fått tag i? Jo, bl. a. en fullkomligt ovärderlig rulle omfattande Esaias Bok. Fynden kom att spridas till universitet över hela världen och en livlig diskussion började utspinna sig mellan olika sakkunniga angående åldern och den eventuella äktheten hos rullarna.

Sälunda var arkeologerna överens om att rullarna daterade sig från de första eller andra århundradena — det ansåg de sig kunna sluta av texten på krukorna och pergamentrullarna och andra detaljer samt jämföra med andra fynd från den tidigaste kristna epoken. Men gentemot denna åsikt vidhöll en annan grupp experter, historikerna, att själva framställnings-sättet i Esaias bok borde hänföra fyndet till en senare tid, nämligen mellan 600 och 900 e. Kr.

Men vilka hade rätt? Och var det över huvud taget säkert att fyndet var äkta?

Twisten kom att lösas på ett oväntat sätt. Ty när några av dessa pergamentrullar råkat hamna i Chikago, kom man att tänka på att där i stadens berömda universitet hade atomsprängarna

just utarbetat en ny teknik för bestämningen av åldern hos växter och djur. Kunde inte denna kärnfysiska metod användas för att bestämma bibelfyndens ålder?

Metoden grundar sig på att det ständiga bombardemanget av kosmiska partiklar från universum omvandlar atmosfärens kväve i radioaktiv kol med atomvikten 14. Varje väsen som andas, växt eller djur, absorberar något av detta radioaktiva kol, som stannar kvar hos dem även sedan de dött och slutat andats. Och eftersom nu radioaktiviteten hos kol-14 har en halveringstid av 5.500 år, är det möjligt att bestämma den approximativa åldern hos växter eller djur genom att mäta radioaktiviteten hos dess kol-14.

På detta sätt har man redan lyckats bestämma åldern hos träet till en egyptisk mumiekista, golvbeläggningen i ett syriskt palats och många andra fynd av trä, varvid den erhållna åldern förvånansvärt väl stämde med de data som erhållits av arkeologerna enligt konventionella metoder. Man hade sålunda kunnat uppskatta åldern hos ett stycke träkol från stenåldern till 3798 år, hos en handfull sädeskorn man funnit i en egyptisk gravkammare till 6381 år och några brända benrester från en eldstad från den paleolitiska tiden till 11109 år.

För att bestämma åldern hos Esaias bok använde sig atomforskarna av en linneväv som var omlindad kring en av pergamentrullarna. De brände en bit av denna duk så att kvar blev rent kol. Detta smörjdes runt insidan av röret till en Geiger-räknare. För att eliminera all inverkan av den rådande

kosmiska strålningen, avskärmades hela apparaturen med tjocka stålblock. Därefter räknades radioaktiviteten hos kol-14.

På detta sätt fick man svar på gåtan: Pergamentrullarna från Döda Havets strand var inlindade i linneväv tillverkat av lin som levde och andades för 1917 år sedan!

Även om felmarginalen kanske uppgick till något sekel i vardera riktningen, så fick man därmed ett fysikaliskt bindande bevis för att de funna skrifterna är äldre än man trodde.



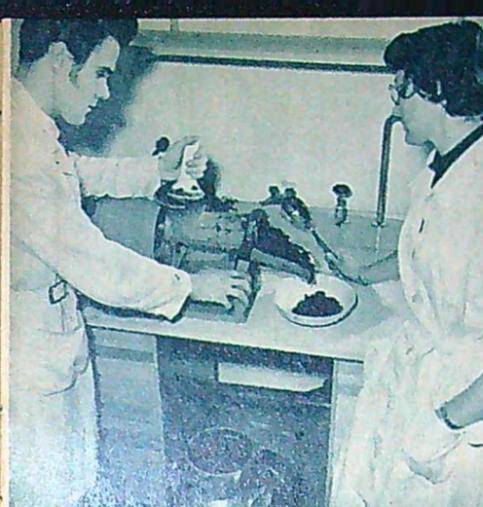
Michelangelos berömda fresk av profeten Esaias i Sixtinska Kapellet i Vatikanen. Den första hittills kända upplagan av hans bok hittades i en minst 1.917 år gammal linneväv.



Laboratoriechefen, ingenjör Per Bering, väger ett stycke torv på en analysväg. Den väger exakt rätt på 1/10.000-delns gram när.



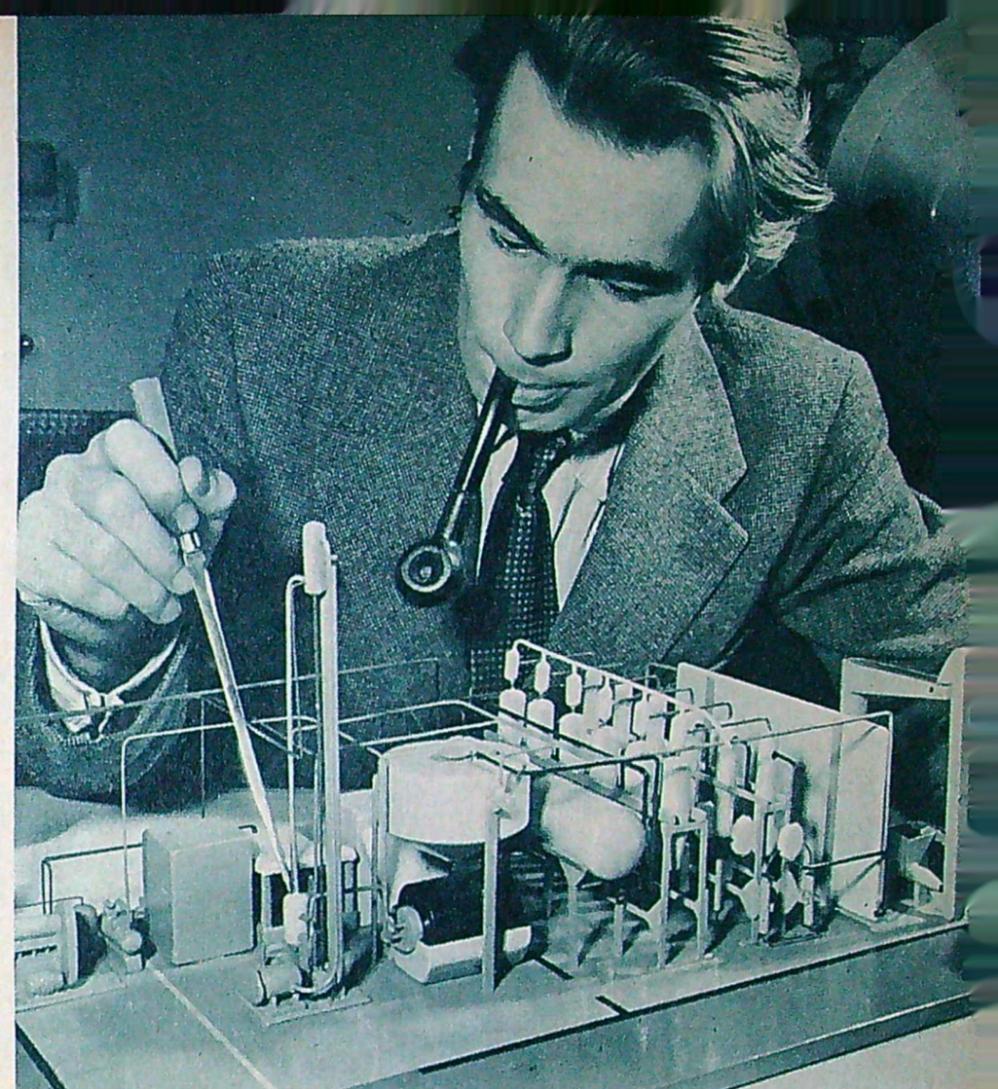
På fuktighetsmätaren låter fröken Gunnel Larsson vattnet avdunsta från ett stycke torv, detta genom påverkan av infraröda strålar.



I en gammal köttkvarn mals torven av fil. wsg. Gunnel Larsson och Sven Dahlman.



Vid muffelugnen håller Doris Krikström en degel med vätkolad torv som skall inaskas.



Chefen för laboratoriets projekteringsavdelning, ingenjör Sven Nilsson, tillsammans med sin modell till den planerade vätkolningsanläggningen för torvtillverkningen i Sörsala.

1960 skall vi ha producerat 4.000.000 ton torv. Det har 1951 års bränsleutredning sagt ifrån om. Vad de emellertid inte har sagt är hur det skall gå till. 1951 lämnade de svenska torvmossarna 150.000 ton. Därifrån till 4.000.000 ton är ett kraftigt steg, som om det skall kunna förverkligas kräver inte bara den handlingskraft och initiativlusta, som redan finns hos det statliga torvförädlingsbolaget utan därtill varken mer eller mindre än ett mirakel eller en epokgörande lösning av de problem som torvexperterna sedan årtal bryr sina hjärnor med.

Mirakel tror man inte på i de realistiska torvkretsarna och därför återstår alltså inget annat än att lösa problemen genom målmedvetet och uppoffrande forskningsarbete. Det organ som skall knäcka gåtorna är torvförädlingsbolagets torvforskningslaboratorium, som sedan någon månad är i funktion i Lund.

Lyckas detta lösa sina framtida arbetsuppgifter med samma snabbhet och framgång som man klarade av alla mer eller mindre byråkratiska eller kristidsbetonade problem i samband med sin egen tillblivelse, så kommer snart torvproduktionskurvan att peka brant uppåt. Vi har haft ett torvforskningslaboratorium sedan 1948. Det har emellertid tidigare varit inhytt i trånga, hyrda lokaler, som knappast gett möjligheter till ett effektivt

TRYCKKOKARE GER FIN TORV

Torven har under alla tider varit ett bränsleförsörjningens styvbarn, som varit bra att ta till när vi inte haft något annat. Nu skall nödbränslet emellertid bli fullvärdigt normalbränsle. Som ett led i denna strävan har AB Svensk Torvförädling skapat ett imponerande forskningslaboratorium i Lund. Man hoppas genom en »tryckkoknings»-metod på några minuter kunna göra samma arbete som naturen behöver 30 miljoner år för.

Reportage: THORE SANDELL — ASTRID GILLSÄTER (foto)

forskningsarbete. Den 24 januari 1951 beslöt man, d. v. s. AB Svensk Torvförädling, att bygga ett eget laboratorium i Lund.

En arkitekt fick 18 timmar på sig att skissa upp ytterkonturerna och ytterligare några dagar för huvudritningarna. I mars redan hade man byggnadstillståndet

klart efter diverse skickliga manövrer bland byråkratins sjömärken. 12 mars sattes spadarna i jorden på den inköpta tomt vid Tunavägen i Lunds nordöstra utkant och redan den 9 september samma år kunde man inviga det tre våningar höga och utomordentligt praktiskt inredda laboratoriet.

Här arbetar nu en personal på 25 kvinnor och män för högtryck för att komma till rätta med torvförädlingens stora krux — avvattningen. Ledare för den skaran är laboratoriechefen, ingenjör Per Bering. Han har svurit på att gjuta guld i våra mossar eller också stupa på kuppen. Våra torvmossar skulle vara en utomordentligt stor nationaltillgång om man bara kunde lösa problemen kring deras exploatering och självfallet är Per Bering inte den förste som gett sig i kast med den uppgiften. Detta hindrar emellertid inte att just han kan lyckas. Han har i vart fall något som hans mer eller mindre privat arbetande företrädare aldrig haft. Han har ordentliga ekonomiska resurser att falla tillbaka på och det fulla stödet av ett statligt bolag. Och så har han som sagt sitt laboratorium med dess kemiska, fysikaliska, konstruktions-, projekterings- och driftsavdelningar.

Just nu går Per Bering omkring med ett förväntansfullt skimmer över de

(Forts. på sid. 29.)



Det är en farlig tingest guldsmed Edvin Persson i Båstad ständigt och jämt går och bär på sig. En bombexplosion skulle enligt uppfinnarens egen mening kunna ställa till stor skada.



Vid den fredliga ljusstaken syns bomben, sprängämnesstavarna och det svarta krutet.

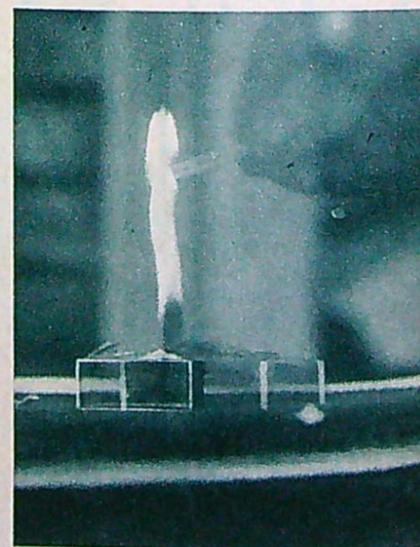
Det är en märklig man, guldsmeden, filosofen, alkemisten och teknikern Edvin Persson i Båstad. För inte så länge sedan gjorde han sig riksbekant genom sina hotelser att med ett eget uppfunnet sprängämne låta hela Båstad flyga i luften om de polisiära myndigheterna vågade företa en förordnad utmätning i hans hem vid Skolgatan, där han bor tillsammans med brodern Arnold.

— Jag kämpar för rättvisa åt mänskligheten, berättar Edvin Persson för TV:s medarbetare, och jag är kung i mitt eget samhälle dit ingen med onda avsikter vågar sticka näsan, ty min makt ligger i ett fruktansvärt högexplosivt sprängämne, som jag kan låta detonera när som helst.

Persson bär alltid en hemmagjord »helvetesbomb» i kavajfickan och i huset finns omkring 6 kg av det perssonska sprängämnet utplacerat på olika platser. Skulle dessa laddningar explodera betyder det att Båstad jämnades med marken.

Uppfinnaren är mycket hemlighetsfull om sprängämnets sammansättning — han vill nämligen inte att det skall komma till användning för krigiska ändamål. Men så mycket kunde han avslöja att »svart radium» är en viktig beståndsdel som utvinnes genom elektrolytisk behandling av kadmium och bly. Och det blir minsann inget billigt krut — det kostade 8.000 kr att framställa de 6 kg Persson f. n. förfogar över.

Helvetesbomben som Persson bär på sig ser ut ungefär som en större ficklampa. Det är ett svart plåtfodral som rymmer



Krutet exploderar så snabbt att kameran registrerar tändning, explosion och verkan.



16-åriga Torsten Heil ber Arnold Persson göra en elektr. lampa av en övningsgranat.

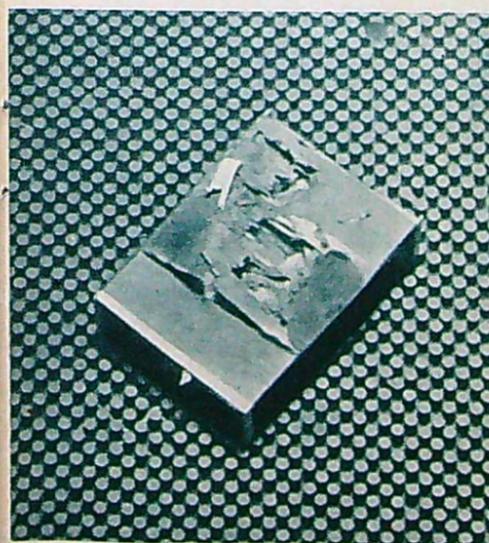
stavar med sprängämne och utanpå finns ett par tre knappar placerade för utlösning av laddningen. Avfyringen sker med slagstift och som tändhatt användes en mindre laddning som antänder den större. Persson säger själv att krutet exploderar på en 10.000-dels sekund! Uppfinnaren påstår också att sprängämnesexperter är mycket intresserade, men trots att stora summor pengar figurerat i sammanhanget släpper inte Persson ut hemligheten.

Tillsammans med brodern driver Edvin Persson en guldsmedsaffär — Firma Ädelmetall — och Perssons mekaniska verkstad. Det är 48-åriga Arnold som sköter verkstaden och där utför han alla slags reparationsarbeten åt folket i Båstad. Invånarna där är nöjda med hans arbeten och bröderna är båda två omtyckta av båstadsborna. Arnold står inte främmande för någonting när det gäller att reparera föremål som kan vara allt från paraplyer till bensinmotorer. Verkstaden är utomordentligt välordnad och där finns både en sportsvärv, svetsaggregat och bormaskiner.

I guldsmedsaffären huserar Edvin själv, och det händer aldrig att han släpper någon in bakom det röda skyne som skiljer hans verkstad från butiken.

Edvin Persson är inte ensam om att gå och bära en helvetesbomb på sig. Han tillhör nämligen en av stiftarna till en hemlig organisation — MAFB — som mest påminner om en orden med olika grader. Vem som helst kan bli medlem

(Forts. på sid. 32.)



Så här såg tändsticksasken ut efter explosionen. Bara en knivsudd krut användes.

Med ett litet lass massaved och ett stort lass intresserade militärer och skogsfolk på släp forcera »bandbilen» en ofrusen blötmyr. Expertisen var imponerad över dess fantastiska prestationsförmåga.



DRA ÅT SKOGEN

En chaufför i Gästrikland bygger bandbil som tar sig fram överallt, — genom bottenlösa myrar, djup snö och svår skogsterräng. Den förevar hästens framkomlighet med bilens hastighet och traktorns styrka.

En ung skogskörare, Karl Wiktor Larsson, i Ämot i Gästrikland, har konstruerat en »bandbil» med vilken han obehindrat kan ta sig fram över ofrusna myrar och besvärliga sankmarker där det är fullständigt oframkomligt med häst- eller motorfordon.

Hur är nu detta underliga fordon



Sakkunskapen studerar intresserat fineserna på den larssonska »snöbilen». Den har en hästs framkomlighet i terräng men en traktors styrka och hastighet.

konstruerat? »Stommen» utgörs av en 1938 års 3 tons Volvo lastbil. Mitt emellan fram- och bakhjulen har Larsson placerat ytterligare ett hjulpar över vilka bandet, som drivs av bakhjulen, löper. Samtliga hjul är försedda med gummidäck.

Bandets konstruktion är på intet sätt märklig, men även här har Larsson lyckats lösa problemet både finurligt och enkelt. Tyngden är här, liksom när det gäller andra fordon, avgörande för fordonets användbarhet. Naturligt är att man önskar nedbringa tyngden så mycket som möjligt. Bandets »kropp» är av 8 mm tjock och 10 cm bred gummiballatum på vilken »tramp-

dynorna» är fästade med skruvar. Fördelen med denna konstruktion är att om bandet slits av kan man lätt och ledigt laga det med skruvar och skarvbitar, som finns med i verktygs- och reservlådan. Bandbilens band har en bredd av 50 cm och vikten uppgår endast till en tredjedel av en vanlig bandtraktors.

För att bandet skall ligga kvar på hjulen är det försett med byglar i vilka hjulen löper. Tack vare gummihjulen har fordonet en betydligt mjukare gång än en vanlig bandtraktor och »klättrar» lättare över stenar och andra mötande hinder. Benägenheten hos hjulen att slira när kram snö tränger sig mellan bandet och hjulet har Larsson fått bukt på genom mycket enkla »snökedjor». Dessa består av klena kättinglänkar som han krokar fast över gummihjulet på tre, fyra ställen och med vilkas hjälp drivhjulens mycket lätt rensar banden från snö.

Styrningen sker både med framhjulen och banden.

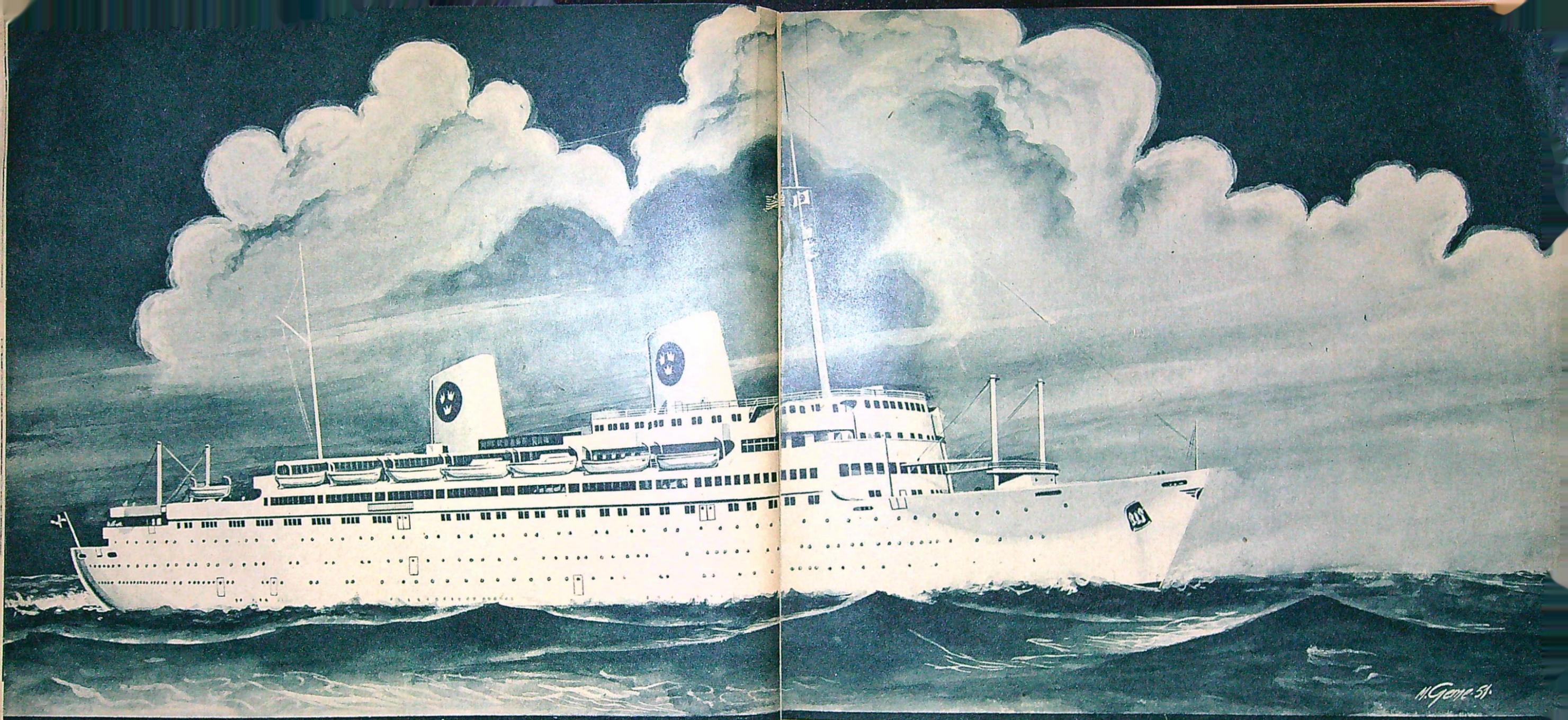


Bandbilens konstruktör, Karl Wiktor Larsson är en mångsidig herre med tekniken i blodet. Han har tidigare uppfunnit en apparat för skogsmarksberedning.

HAN GÅR MED DÖDEN I FICKAN!

TV-reportage: OLLE JUNGSVEDEN — ROLAND PALM (foto)

Hela Båstad gick i skräck, när 44-åriga guldsmeden och uppfinnaren Edvin Persson hotade att med ett eget sprängämne och egna bomber jämna samhället med marken. TV har gjort ett besök hos den originelle teknikern och filosofen.



BIL I KYLSKÅP PÅ ATLANTJÄTTE

TV lyfter på slöjan kring Amerikalinjens nyförvärv

För jämnt ett år sedan sträcktes kölen till Svenska Amerika Linjens nya atlantjätte vid De Schelde-varvet i Holland och arbetet har nu fortskridit så långt att den med spänning emotsedda sjösättningen beräknas kunna äga rum någon gång under våren. På grund av den hårda konkurrensen rederierna emellan har SAL hittills tvingats omge nybygget med den strängaste sekretess, — en åtgärd som delvis också betingats av det faktum att vissa detaljer i utrustningen ännu inte definitivt fast-

stälts. Teknikens Värld har emellertid fått tillfälle att titta bakom förslöret och på teckningen här ovan visar Magnus Gerne hur det vackra fartyget kommer att ta sig ut i sitt rätta element.

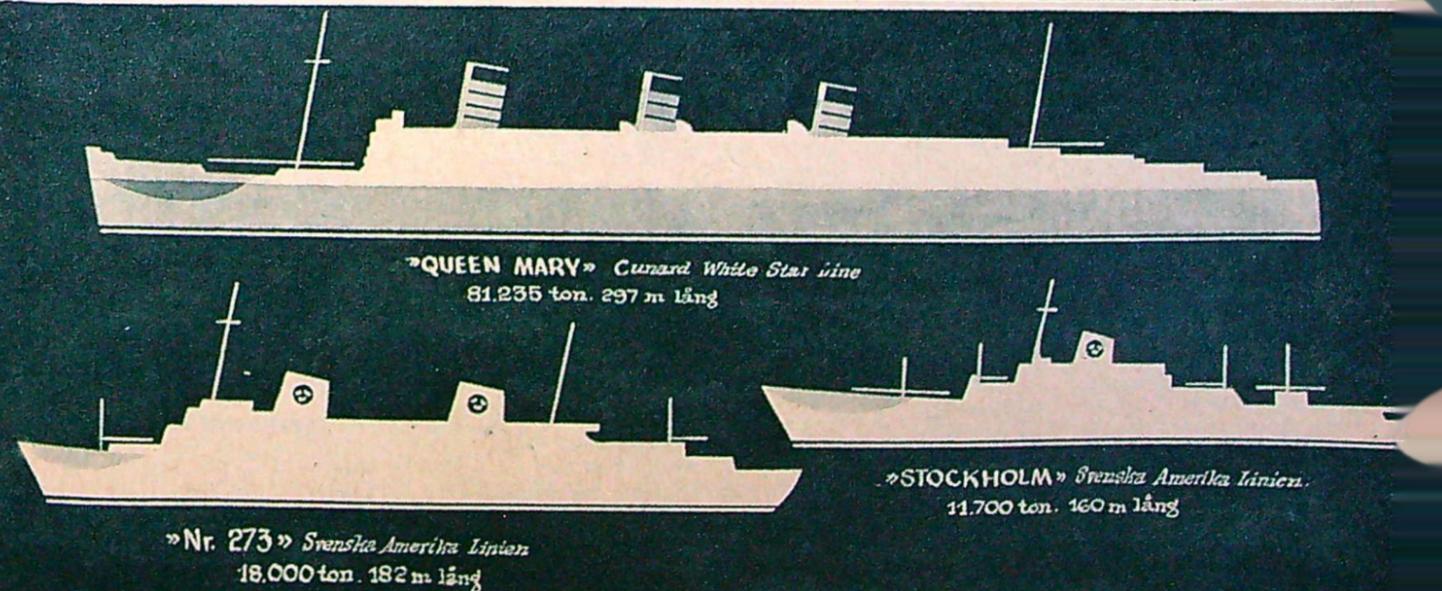
Nybygget som tills vidare bär arbetsnamnet m/s 273 blir på ca 20.000 ton och får en längd av 600 fot och en bredd av 77 fot och kommer att kunna ta 750 passagerare. I likhet med rederiets övriga fartyg kommer hon att föra två klasser, första klass och turistklass. Som jämförelse kan nämnas att »Gripsholm-

» är på 17.000 ton och mäter 590 fot i längd och 74 fot i bredd. Passagerarna på m/s 273 kommer alltså att få betydligt större svängrum än på rederiets hittills största fartyg.

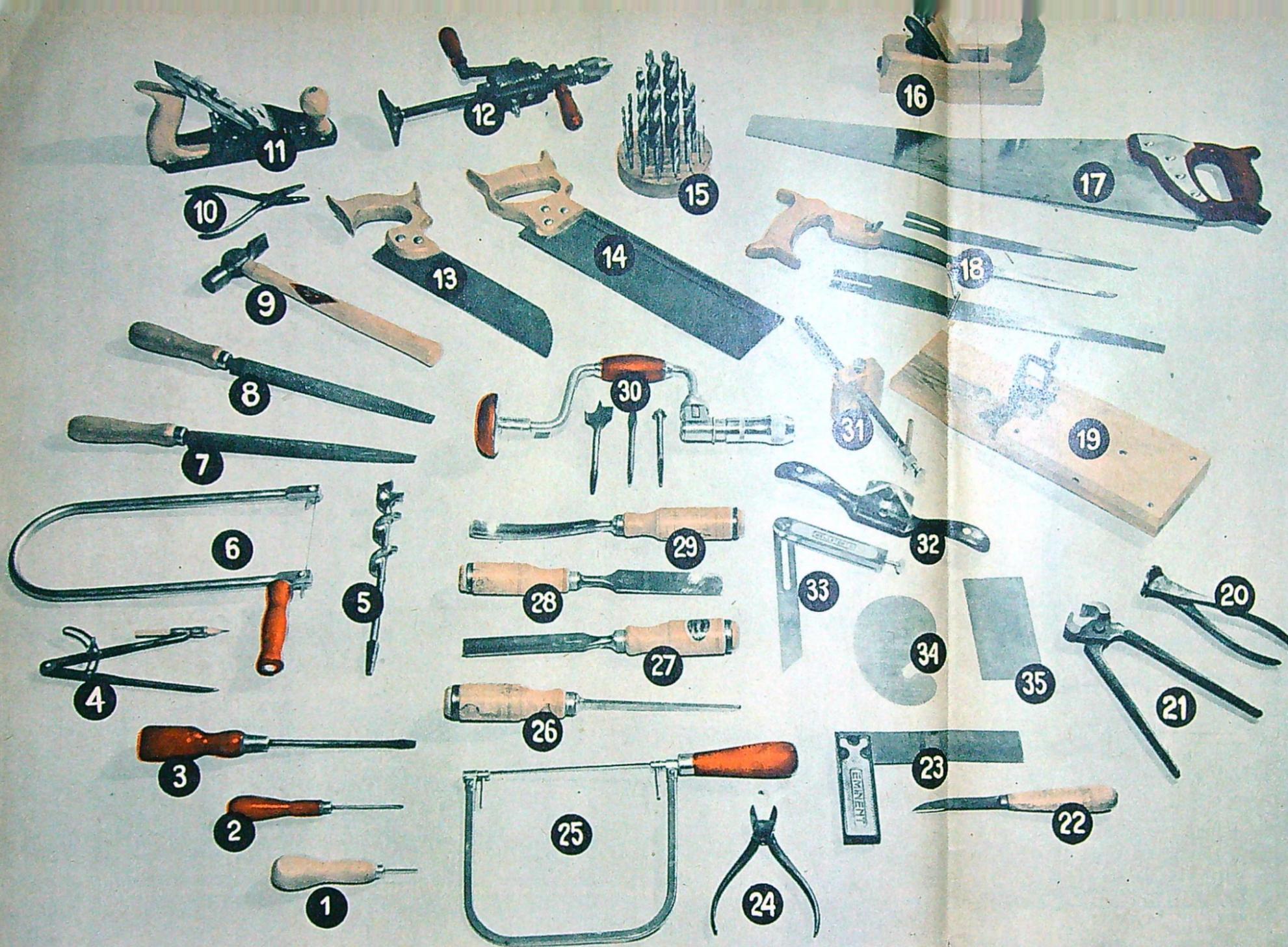
Svenska Amerika Linjen har stolta traditioner och rederiets tekniska stab har inte lämnat någon möda ospard för att det nya fartyget skall bli en värdig efterföljare till de eleganta atlantångare som gjort den »vita flottan» känd och berömd över världshaven. Resultatet

(Forts. på sid. 32.)

TEKNIKENS VÄRLD 2/52



VAR MANS VERKTYG



RÄTT NAMN PÅ RÄTT VERKTYG

- | | | |
|-------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| 1. Modellbör (plattbör) | 15. Spiralbör för järn | 29. Skedhåljärn |
| 2. Skruvmejsel, smal | 16. Putshyvel, trä | 30. Borrsväng |
| 3. Skruvmejsel, bred | 17. Handsåg (fogsvans) | Centrumbör |
| 4. Blyertspassare | 18. Sticksåg | Skruvmejsel f. borrsväng |
| 5. Spiralbör för trä | 19. Lövsågsbräde m. tving | Försänkare f. trä |
| 6. Lövsåg med rörbåge | 20. Avbitare | 31. Strykmått komb. för |
| 7. Halvrund fil | 21. Hovtång | blyertspenna, sinkning |
| 8. Rasp | 22. Slöjdnkniv | enkelt ritmått, |
| 9. Hammare med pen | 23. Vinkel | dubbelt ritmått |
| 10. Flacktång | 24. Sidavbitare | 32. Spånhyvel (spoekskiva) |
| 11. Putshyvel, järn, am. typ | 25. Rundsåg (lövsåg) | 33. Smygvinkel |
| 12. Drillborrskaft (brösthör) | 26. Lockbettel | 34. Sickling, palettform |
| 13. Slitssåg (fanersåg) | 27. Håljärn (skölp) | 35. Sickling, rektangulär |
| 14. Ryggsåg | 28. Stämjärn | |

Vem som helst kan lära sig att tapetsera en vägg, laga trasiga stolar eller måla sportstugan, anser slöjdlärare Erik Johansson, som här inleder en intressant artikelserie om hur man själv klarar av hemmets tekniska problem. Han kommer att behandla trevliga hobbyssysselsättningar, ge råd om verktyg och handledning i de reparationsarbeten vi själva kan utföra hemma i villan eller lägenheten.

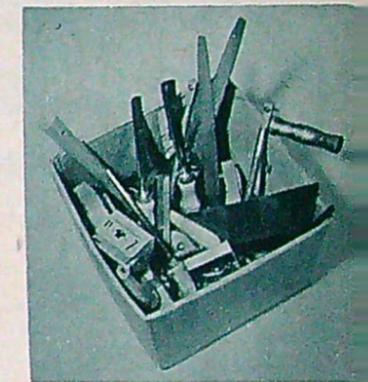
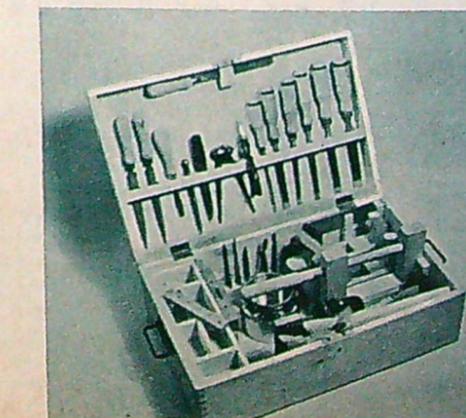
Alla har vi väl någon gång råkat i den situationen att sätta upp en tavla eller laga en stol utan att ha de lämpliga verktygen till hands. De kanske har funnits i huset, men inte i en välordnad verktygslåda utan kringstridda här och var i lådor och skåp, där det inte alltid varit så lätt att hitta dem i en hast.

Praktiskt taget varje familj och tekniskt intresserad bör ha tillgång till en liten verktygsutrustning, och för den som sysslar med hemmasnickeri eller någon annan hobby är det nödvändigt. Man behöver inte köpa alla verktygen på en gång. Utrustningen byggs i stället på efter hand, och det lönar sig att från början gå in för kvalitetsverktyg. Men kom ihåg att de måste skötas ordentligt! Utan bra och välsköta verktyg kan inget fullgott arbete utföras.

Verktygen skall ha sina givna platser. Eggverktygen placeras t. ex. var för sig i skåpet eller lådan och inte huller om buller i pappkartonger och byrå-lådor!

Idealet är naturligtvis att ha verktygen samlade i ett speciellt arbetsrum eller en snickarbod, men har man inte dessa utrymmen går det bra att placera alltsammans i en rymlig verktygslåda som inte bör vara för liten med hänsyn till eventuella nyansskaffningar i framtiden.

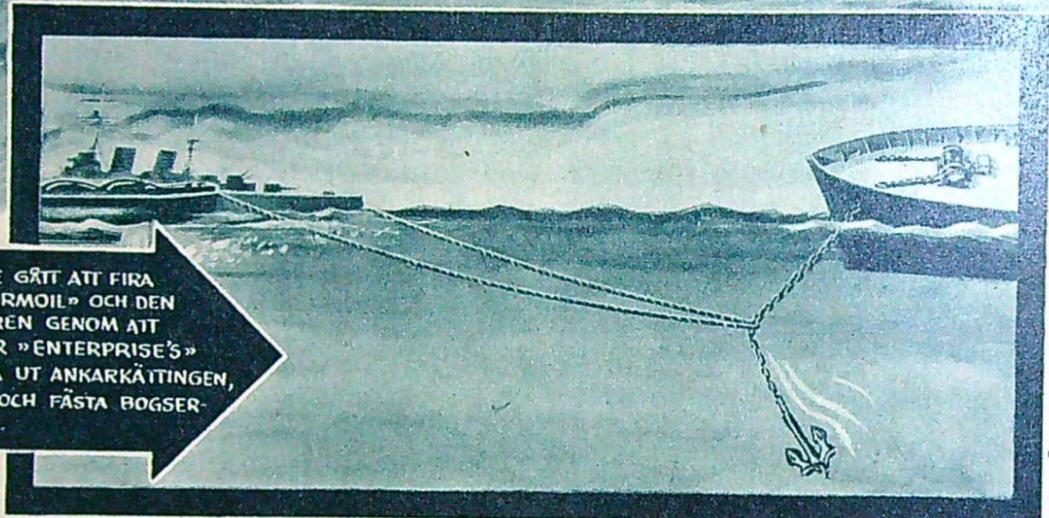
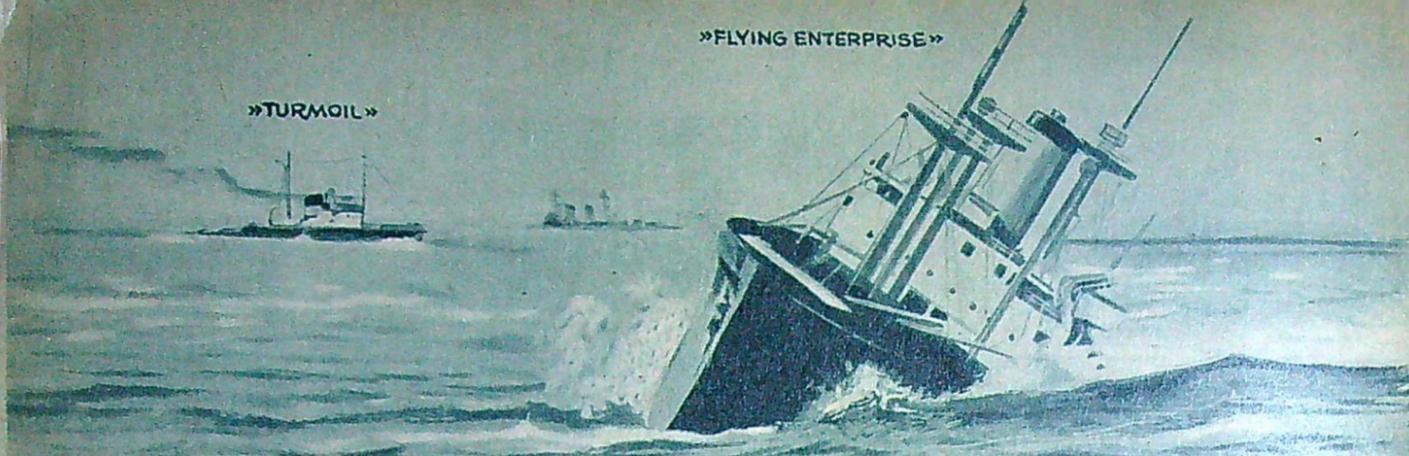
RÄTT! Så här skall det se ut i en hobbysnickares verktygslåda. Varje verktyg har sin bestämda plats. Utrustningen kan kompletteras efter hand. Verktygslådan från Axel Sifvert Järn- och verktygsaffär.



FEL! Handen på hjärtat — hur ofta ser det inte ut så här i våra verktygslådor? Eggverktygen blir förstörda och kan vålla olyckor.

För lekmannen kan det ofta vara svårt att välja de rätta verktygen. Prisfrågan är en betydande faktor och även valet av själva verktygen kan skapa problem. Först och främst skaffar man sig en grundstomme med de vanligaste hushållsverktygen som utgångspunkt. Följande anvisningar kan tjäna som vägledning och siffrorna inom parentes hänvisar till motsvarande på den stora bilden, där varje verktyg finns avbildat.

(Forts. på sid. 28.)



OM BABORDS ANKARE GÅTT ATT FIRA EN ANING, HADE »TURMOIL» OCH DEN AMERIKANSKE JAGAREN GENOM ATT DRA EN TROSS UNDER »ENTERPRISE'S» BOTTEN KUNNAT DRA UT ANKARKÄTTINGEN, SOM BILDEN VISAR, OCH FÅSTA BOGSERTROSSEN VID DENNA.

KÄTTINGEN BILDAR EN LÅNG, TUNG BUKT, SOM EJ KAN STRÄCKAS UT, OCH DETTA GÖR ATT HÅRDA RYCK, SOM ÄR VANLIGA VID BOGSERING I SJÖGÅNG, UNDVIKAS. VID HÖG SJÖGÅNG ELLER DYNING BÖR BOGSERTÅGETS LÄNGD AVPASSAS SÅ, ATT BOGSERARENS AKTER OCH HAVERISTENS FÖR ALLTID SAMTIDIGT BE-STÅLTROSS FINNER SIG PÅ EN VÅGTOPP ANKARKÄTTING ELLER I EN VÅGDAL, DETTA FÖR ATT MINSKA RYCKNINGARNA I BOGSERTÅGET

BOGSERTÅGET BÖR OM MÖJLIGT IKKE LÄGGAS I EN HALKIP, FRÅN VILKEN DET I SJÖGÅNG LÄTT HOPPAR UR.



ETT POLLARPAR KAN LÄTT SE VIKA FÖR DEN KRAFTIGA PÅFRESTNINGEN. ENDAST ETT FEMTONTAL NITAR HÅLLER POLLARNA FAST VID DÄCKET.

VID FALLET »ENTERPRISE» KUNDE BOGSERTÅGET ENDAST FÅSTAS VID TVÅ POLLARPAR, VILKA ANTAGLIGEN INTE STOD RYCKEN. ANKARNING OCH DEN HÖGA SJÖN.

KÄTTINGEN HADE KAPTEN CARLSEN INTE HAFIT MÖJLIGHET FÅ UT, DÅ HAN INTE KUNDE NÅ ANKARSPELET PÅ GRUND AV DÄCKETS LUTNING OCH DEN HÖGA SJÖN.

VÅGSTYCKE UTAN MOTSTYCKE

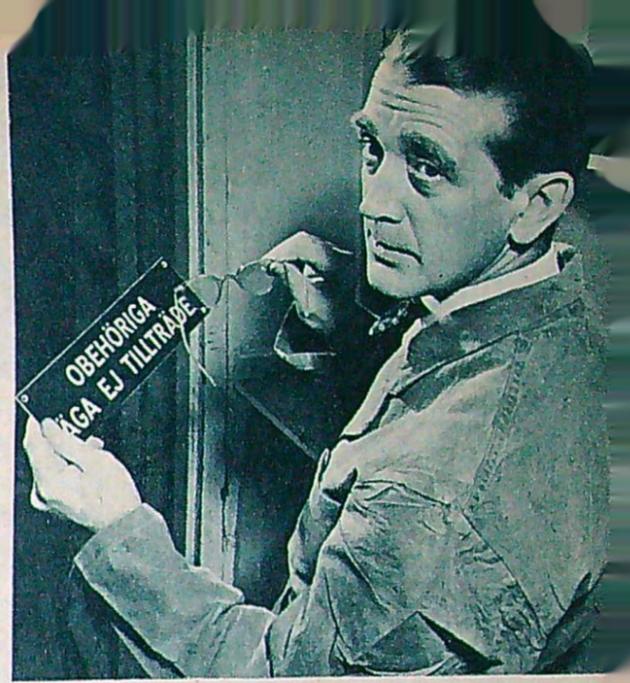
En hel värld ser med beundran på den fantastiska prestation kaptén Kurt Carlsen på Flying Enterprise och styrman Kenneth Dancy och hans kaptén, Dan Parker på oceanbogserearen Turmoil utförde under det stora Atlantäventyret, som dag för dag höll en hel mänsklighet fången i en allmer stegrad spänning intill den dramatiska finalen. Ett sällsynt gott sjömanskap i förening med stålhard vilja var nära att segra över elementen.

Enterprise betyder BRAGD på engelska och det var en fantastisk sådan de båda sjöhjältarna, kaptén Kurt Carlsen och styrman Kenneth Dancy under synnerligen dramatiska förhållanden utförde på den sjunkande Flying Enterprise. TV:s marinexpert ger här en redogörelse för bogseringen som höll en hel värld i spänning.

Fackmän kan helt enkelt inte fatta hur aktörerna i dramat kunde genomföra sin bedrift. Bogsering är nämligen en hel vetenskap, med många och svårberäknliga komponenter, såsom sjöhävning, vind och ström, fartygens storlek, maskinstyrka, haveristens stabilitet, läge och last för att inte tala om bogseringsutrustningens sammansättning och möjligheter till att överhuvudtaget (Forts. på sid. 32.)

Säg det med PLAST

- Kemisk gravyr i plastmaterial enligt en helt svensk metod kan nu ge oss en nära nog fantastisk precision på snästicker och instrumentskalor. Delstreck på ned till 3/100 mm tjocklek kan nämligen utan svårighet insmältes i materialet på exakt plats.
- Revolutionerande är metoden inom karttekniken. Kartor och kartsymboler av plast håller som bäst på att uttränga äldre typer inom både civilförsvaret och verkskydd.
- Instrumentskalor och kartor för flygets del göres nu av plast med fluorescerande färg som blir behagligt lysande i ultraviolett ljus (som finns i alla flygplan) och hindrar inte ögats ackommodation vid nattseende.



Skytten känns väl igen? Den tillverkas i massor berättar tekniske chefen i AB Kemigravyr, ingenjör Stig Gebert. En av störbeställarna är bl. a. försvarsmakten.

Konsten att gravera på kemisk väg är inte ny, men när vi mot krigsslutet fick en rad nya plastmaterial att arbeta med fick det förnämliga yrket en helt ny inriktning. Några driftiga män började 1945 arbeta i en källarlokal på Östermalm i Stockholm och försökte sig på kemisk gravyr i de nya materialen. De hade klart för sig att plast skulle få en enorm betydelse även inom tekniken men upptäckte också snart att de rörde sig på ett område, där det krävdes åtskilligt med experiment innan man kunde få en tillförlitlig metod. Deras energi räckte dock och en svensk metod för kemisk gravyr i plast kom till.

I dag har den lilla experimentverkstaden svällt ut till en metodiskt arbetande industri, som värt land inte har råd att undvara. Större delen av Kemigravyrns tillverkningar går nämligen till det svenska försvaret, som haft stor glädje av de nyheter den unga industrin nästan varje vecka lanserar. Utländska firmor har arbetat med liknande metoder, men den svenska metoden har visat sig så enkel och framgångsrik att man redan kunnat inräkna sju dotterföretag utomlands, nu senast i Brasilien.

Det är huvudsakligen för instrumentskalor, räknesticker, diagram och skyltar den kemiska gravyren på plast är överlägsen tidigare former av gravyrer. Färgämnet smälts in stabilt i plastmaterialet som gör att skriften blir okänslig för fukt, vatten och alla slags oljor samtidigt som hållbarheten mot slitage blir mycket stor. Vid vanlig mekanisk gravyr av t. ex. skalor kan man inte nå så värt långt i precision. Genom den fotokemiska metoden kan man emellertid utgå från ett relativt stort original som på fotografisk väg förminskas och kopieras på plasten. Precisionen blir då förbluffande stor, skärpan perfekt och detaljåtergivningen den mest optimala.

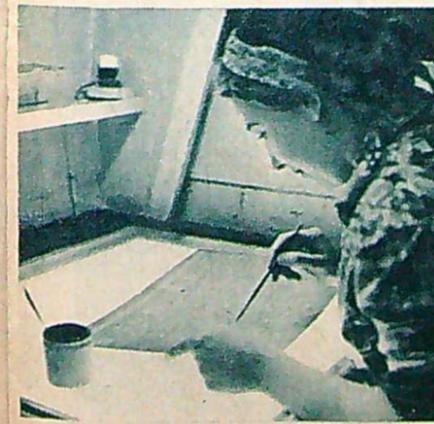
Vad sägs t. ex. om en generalstabskarta, som med exakt återgivning kan kemiskt graveras in i en liten plexiglasskiva i fickformat? Man får givetvis läsa den med förstoringsglas, men så har man också ett stort kartblad på bara en halv kvadratdecimeter yta. Just på kartområdet kanske också metoden hittills haft sina största framgångar. Man kan också kopiera kartan i naturlig storlek och göra det på oöm plastvåg, på skivor av plexiglas, cellon eller celluloid. Vilket material man än väljer har man ändå gjort kartfodralet onödigt, ty plastkartan behöver man inte skydda. Metoden är för övrigt inte begränsad till gravyr i svart eller vitt. Alla färger kan komma till användning och gör det också.



1 Första tillverkningsmomentet — prepareringen — tillgår på så sätt att en specialemlusion smetas på plexiglasskivan före graveringsproceduren.



2 Kopplingsmetoden är den vanliga. Över den preparerade plastskivan läggs originalets diapositiv innan det skarpa ljuset från bågglampen påkopplas.



3 Med snabba penseldrag och i vloelett underljus görs retuschen. Birgit Almqvist arbetar snabbt med att fylla igen alla luckorna i emulsionen.



4 Efter färgningen för hand spolas emulsionen bort. Kvar i den klara plexiglasskivan ligger den vackra och välgjorda tabellen fint insmält. Hållbart.

Flygande ÖGAT

En dansk armémaskin, KZ 10, har nyligen avslutat de mycket lyckade provflygningarna. Provflygaren och en av konstruktörerna är den svenske ingenjören B. Andréasson, som här närmare presenterar sin intressanta skapelse.

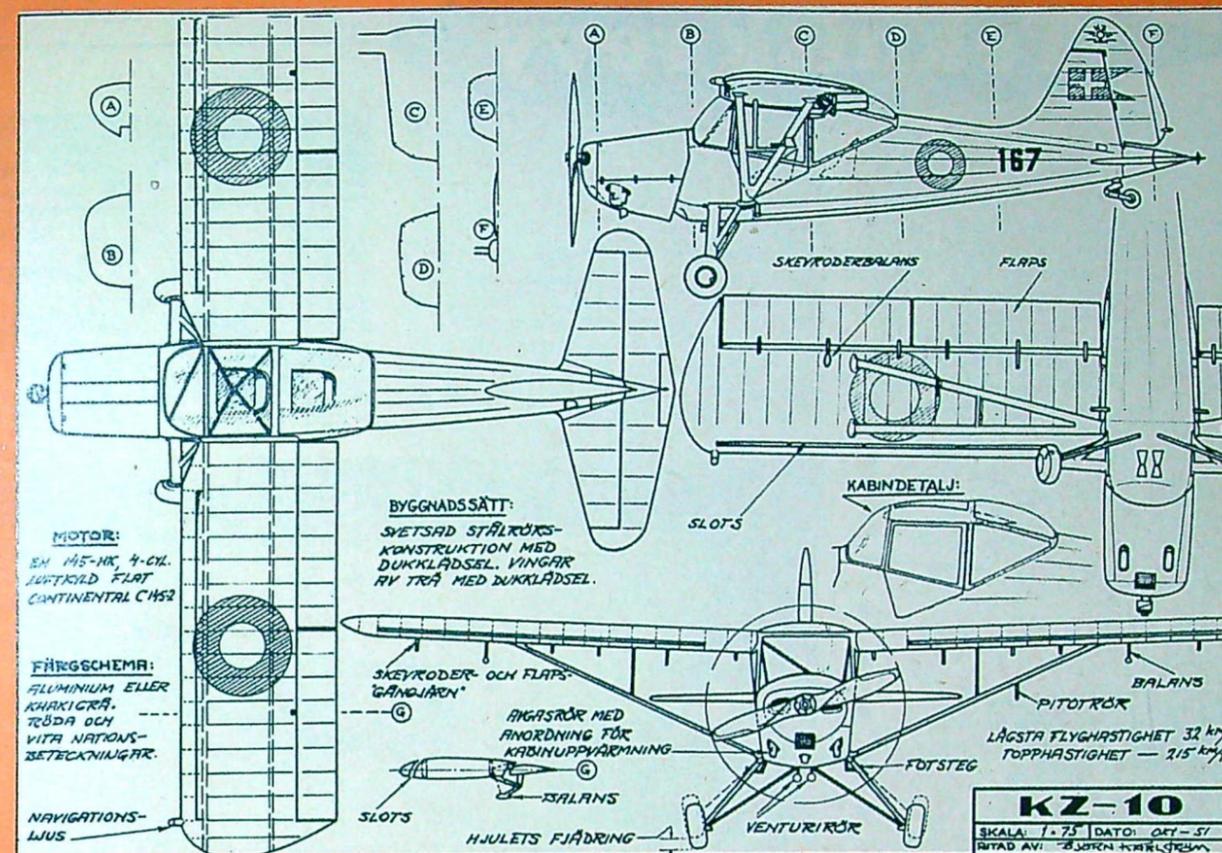
På mindre än 5 månader konstruerades, byggdes och provflogs det sista tillskottet till KZ 10 AOP — »Det flygande ögat».

Efter de mycket lyckade provflygningarna har Danmark tills vidare beställt tolv plan. Maskinen har dessutom demonstrerats under den Schweiziska höstmanövern, där den väckte mycket stort intresse. Även andra länder har anmält sitt intresse av att få typen demonstrerad.

Då sikten är av primär betydelse för en observationsmaskin, föll valet naturligt nog på en högvingad konstruktion med stora plexiglasfönster och en plexibubbla

som tak. Dörrarnas översta del kan fällas uppåt-utåt och läsas i vingen även under flygning, vilket ger möjlighet till sikt rakt ned. Sikten är också alldeles utmärkt både under taxning och flygning. Tack vare den branta glidvinkeln med fulla flaps har man en mycket god överblick över landningsområdet. Akterstolen kan vridas 180 grader, vilket ger god sikt åt alla håll. Piloten har dessutom en inbyggd sfärisk backspegel.

Den svetsade stälroröskroppen är baktill dukklädd över formgivande stringers, medan själva kabinen är klädd med duralumin (Forts. på sid. 34.)



Den flygningen glömmar jag aldrig:

I STRUMPLÄSTEN GENOM RYMDEN

Tolv flygare räddade sig under förra året med fallskärm. Här berättar en av dem, löjtnant Sten Sture Jageus vid F 4, om sitt dramatiska fallskärms hopp ur en J 26 Mustang över Jämtlandsfjällen.

Jag och huvudet klarade sig, men fötterna slog i stabilisatorn. I samma ögonblick försvann både bottinerna och lägsorna och jag fortsatte genom rymden i bara strumplästen.

När jag kommit fri från flygplanet drog jag med höger hand i utlösningshandtaget, sedan jag väntat några sekunder och slagit ett par volter i luften. Skär-

men utvecklade sig som den skulle. Medan jag svävade där mellan himmel och jord såg jag det brinnande flygplanet på marken under mig.

Fallskärmen drev snabbt med vinden. Det såg ut som om jag skulle landa precis på en fåbodvall i lä om en granskog, men jag såg snart att jag skulle hamna i skogen. Jag gick precis klar för en gran

och landade mjukt i den 20 cm djupa snön efter tre minuters dalande i fallskärmen.

Nu var jag lyckligt och väl på marken, fullständigt oskadd. Jag samlade ihop fallskärmen och började springa mot fåboden, men det kändes kallt om fötterna som började stelna till. Efter ett par hundra meters pulsande i snön måste jag sätta mig på fallskärmen och söka värma fötterna. Klockan var 14.15, och jag visste att det började skymma vid 15-tiden.

Spaningsflygplan var redan uppe för att söka mig men hade ingen chans att hitta mig i den täta skogen, och ingen nödsignalfackla hade jag fått med mig. Jag försökte tända eld på en gran, men den slocknade naturligtvis. Att stanna i skogen över natten verkade ganska olustigt, tämligen tunnklädd som jag var. Jag beslöt att söka mig fram till någon bondgård, och började tillverka fotskydd av fallskärmsfodralet. Det var inte så lätt som jag trodde.

Visselpipan och ficklampan hade försvunnit när jag hoppade, men jag började ropa och hojta. Efter ungefär en och en kvarts timme upptäcktes jag av en timmerhuggare, som gjorde upp en ordentlig signaleld och länade mig ett par sockor, varefter vi springande begav oss till hans timmerkoja. Sedan dröjde det inte länge förrän jag åter var hemma på flottiljen.

Det var sex grader kallt och härligt vinterväder när löjtnant Sten Sture Jageus den 29 november förra året startade med en Mustang från Jämtlands flygflottilj på Frösön. Flygningen var ingen vanlig övningsflygning utan avsikten var att kontrollera flygplanet som varit på översyn. Löjtnant Jageus steg utan missöden till 4.500 meters höjd, och allting tycktes arta sig väl — en tjuvig flygning över den fantastiska jämtländska fjällvärlden.

Plötsligt börjar motorn krängla, och rök slår ut under huvet. Tydligt bäst att gå tillbaka och landa. Mustangen sjunker till 3.000 meter, men röken blir allt intensivare. På 2.500 meter förstår löjtnant Jageus att han troligen inte skall hinna fram till flottiljen innan motorn brakar ihop alldeles. Han meddelar per radio till trafikledaren att han tänker hoppa, varefter han manövrerar så att han inte skall hamna i Storsjöns isiga vatten. Flygplanet sjunker ytterligare och är nu nere på 1.500 meter. Och så låter vi löjtnant Jageus själv berätta:

Jag kopplade loss sladdarna till radion och försökte få en ordentlig avspark från sittbrunnen. Detta misslyckades emellertid, kanske mest beroende på de klumpiga bottinerna men också för att fartvinden pressade emot. Den kraftiga röken och den stänkande oljan gjorde det svårt att beräkna uthoppet. Min tanke var att klara huvudet under stabilisatorn. Ut kom

HUSQVARNA har sedan en längre tid tillbaka arbetat på en ny 175-kubikare. Maskinen är nu i det närmaste klar för serietillverkning, men den kommer knappast ut i marknaden förrän till höst. Framhjulsfjädringen är av samma typ som på 125-an, men hela mekanismen är elegant inbyggd i strömlinjeformade kåpor i stål med NSU-Fox. Fabriken har också gjort stora ansträngningar för att få fram en bakhjulsfjädring och konstruktionen lär vara så gott som klar, men den kommer åtminstone till en början inte att ingå som standard på fabriken nya maskiner.

ÅKE VRETHEM, Asea-chefen, ska nu också börja sälja tidningar. Det gäller visserligen bara personaltidningen Vi Aseater, men på den lär han väl få komma in i tidningsutgivareföreningen. Det nya jobbet tar han på sig inte för att öka inkomsterna utan för att minska utgifterna — ett steg som klart visar att Asea haft ett dåligt år. Personalchefen Ralf Thorburn meddelar att kostnaderna måste pressas ned och att man därför ska minska sidantalet, slopa omslaget och låta alla vid de 14 dotterföretagen få personaltidningen bara mot prenumeration å 1 bagare per år. Men ca 15.000 kronor som det maximalt kan gälla är ju också pengar, även för Asea med sina 202 miljoner i aktiekapital. Public relations, var det ja.

AGA-CHEFEN Rolf von Heidenstam har varit över och studerat amerikanska industri. Kom hem igen förtjust över att amerikanerna varit så öppenhjärtiga och bakslarvigen visat allt. Vilket sannernligen inte gäller många svenska industrimän som av konkurrenskräck sitter och trycker på allt, även på saker som bara de själva tror är hemliga.

JAPAN ska få television i vår med sändningar från både Tokio och Osaka. Japsarna lär dock kika en smula snett på arrangemanget ty amerikanska företag har fått order på all materiel för stationerna.

Her Teve

SJ förenklar

Vid SJ provar man sedan någon tid en ny typ av kurs- och tidsskyltar på några av de större stationerna. De nya skyltarna skall bli fjärrmanövrerade från tågexpeditionen — provskyltarna sköts ännu så länge med en spak på plattformen — något som naturligtvis kommer att underlätta arbetet betydligt.



Hjuljätte

Det märkligaste transportföretag som någonsin utförts i Sverige har gjorts på den 67 kilometer långa landsvägssträckan mellan Kälarne station och Midskogsforsens kraftverk i Jämtland, där en jätte-

transformator vägande 180 ton forslades på två landsvägstransportörer med vardera 32 hjul. Dragkraften levererades av en truck på 36 ton som under färden slukade 1.000 liter bensin. Två andra mindre truckar hjälpte till. Hela ekipaget vägde 325 ton.



Fjäderluft

En italiensk uppfinnare i Neapel, Antonio Pieroni, har konstruerat ett punkteringssäkert däck, som håller ut däckets från fälgen och två mindre som löper inuti den stora spiralen. Uppfinnaren har inte lämnat någon säkerhet för att inte spiralfjädrarna kan springa sönder och skära igenom däckets...

Flyktigt sett

Flygintresset

hos svensk ungdom har kunnat kartläggas med hjälp av de ansökningar som flygvapnet får till sina aspirant- och fältflygarplatser. Av de över 1.000 pojkar som ville komma till flygvapnet under 1951 hade Södermanlands län med god marginal det största antalet sökande i förhållande till folkmängden. Som nummer två kom Norrbottens län och därefter följde i ordning Kronobergs, Uppsala, Kopparbergs, Malmöhus län, Stockholm, Östergötlands, Västerbottens, Kalmar, Gotlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Jönköpings, Västmanlands, Blekinge, Älvsborgs, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Örebro, Hallands, Kristianstad, Stockholms och Skaraborgs län.

Flygvapnets fallskärmar

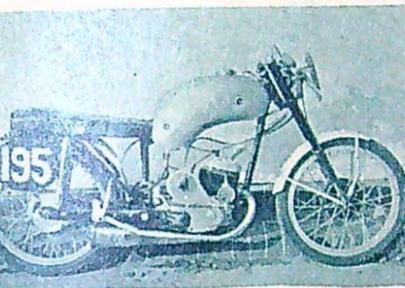
var i flitigt bruk under 1951. Inte mindre än tolv flygare räddade sig med fallskärmschopp förra året. En nödlandning med ett modernt krigsflygplan är inte riskfri och det är därför som flygarna bör hoppa i stället för att ta chansen att försöka nödlanda i terrängen.

Mc-nytt

Skall den slå italienarna!

Det italienska herraväldet inom motorcykelsportens minsta klasser, 125 och 250 cm³, har länge varit en nagel i ögat på engelsmännen. Ingen av de större engelska fabriker har ännu gått in för att konstruera en maskin i dessa klasser som skulle kunna ta upp kampen mot de hypersnabba italienarna.

Den lilla EMC-fabriken, som specialiserat sig på tvåtakts dubbelkolvmotorer efter kontinentalt mönster, har nu emellertid gripit sig verket an med att tillverka en kvartsliteracer. Som framgår av bilderna har denna nya maskin många delar gemensamt med österrikiska Puch, men EMC:n är om möjligt ännu effektivare: 13,8 hk vid 8.800 varv/min lär ge en toppfart av nära 140 km/t. Cyllindermåtten är desamma som för Puch: 38x38x55 ger slagvolymen 124 cm³. Kompressionen är märkligt nog inte högre än 6,45 till 1 — ungefär samma som för Puch. Motorn får sitt bränsle från dubbla förgasare. Tändsystemet är av speciell racertyp, märke Lucas. Växellådan har fyra utväxlingar (16,5, 12, 9,1, 7,6 till 1). Maskinen har, eller rättare sagt kommer att få, dubbla bromstrumror av lättmetall på framhjulet. Fälgar o. dyl. är självfallet av lättmetall och däckerna har dimensionen 2,50x19. Priset kommer att hålla sig kring 3.000 kronor, vartill kommer den kraftiga brittiska omsättningskatten.

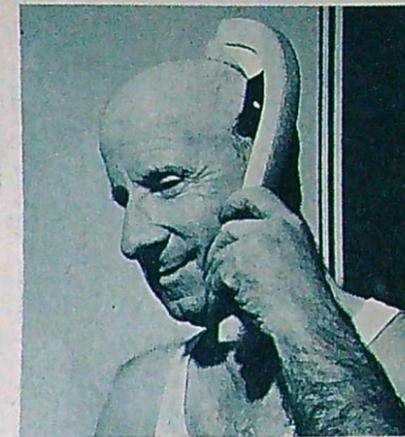


Att denna nya modell kommer att slå BSA »Bantam» ur brädet är nog ganska klart, men om den kommer att kunna hota italienarna låter vi vara osagt. EMC har ännu ett trumfkort på hand: en 500 Sport på 28 hk. Den gamla dubbelkolv-350-an finns kvar oförändrad.

Biltelevision



På Cuba har en känd radioman, Mike Alonso, utrustat sin bil med televisionsanläggning. Antennen har placerats baktill på vagnen och mottagaren sitter under instrumentbrädan som bilden visar. Tidigare har bara argentinske presidenten haft biltelevision.



Bystborsten trodde många kvinnor först vara en sak som var tillverkad på fullaste allvar.

Borste för flintskallar! Borsten ansår håret och duken håller flinten blank och ren.

BORSTIGT



Halva borsten avklipp för »effektiv» sopning av trappa.

Vår vanliga hederliga kökskvast har inte nämnvärt ändrat utseende på många decennier och det finns strängt taget inte mycket plats för improvisation vid kvast- och borstillverkning.

Det är bara i ett fall man slagit in på en alldeles ny väg och det undantaget utgöres av en borstfabrik i Los Angeles som släppt in humorn i fabriken produkter.

Där tillverkas nämligen borstar som är rena spexföremålen. Det har inträffat att en spexborste vid närmare undersökning visat sig ha praktiska förtjänster.

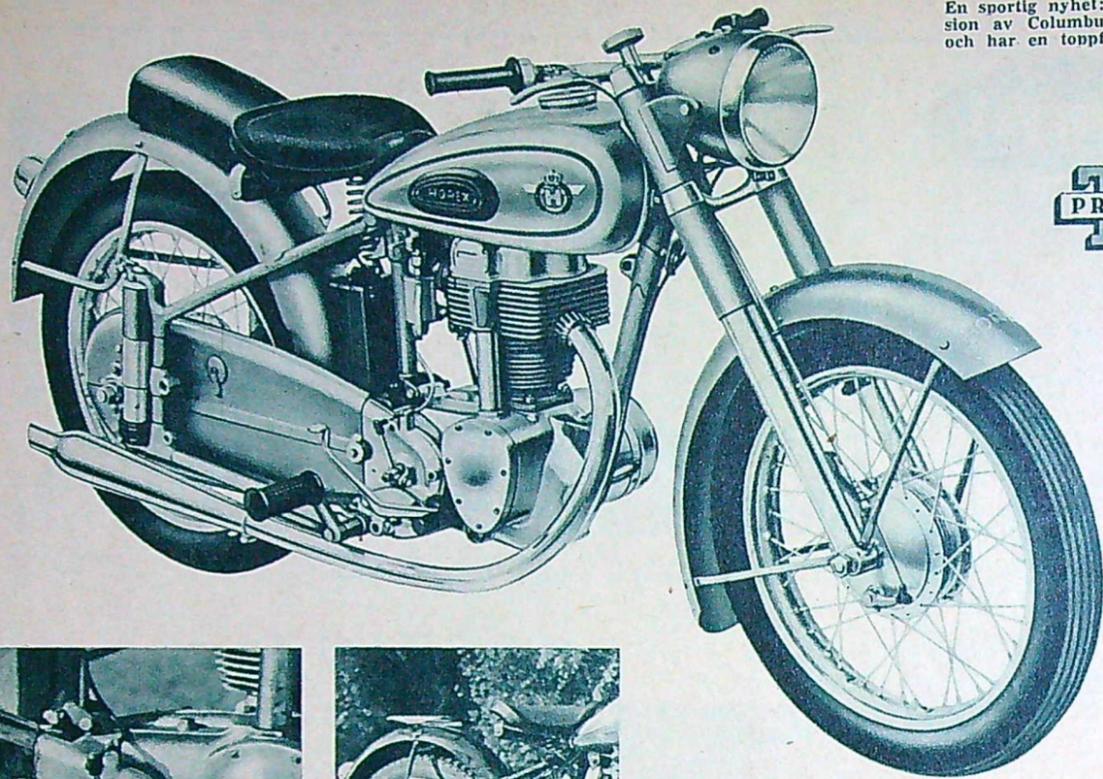


Sopa under-mattan-borsten är en annan ur spexserien.

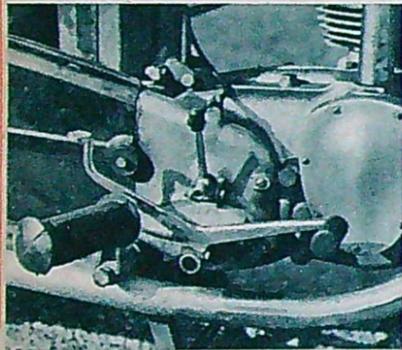


FULL TANK!

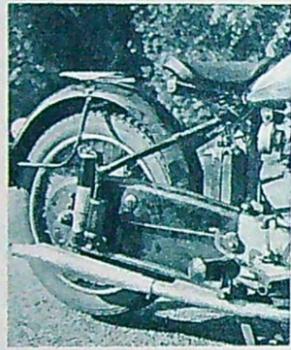
En sportig nyhet: Specialpreparerad version av Columbus. Den bromsar 20 hk och har en toppfart på cirka 125 km/t.



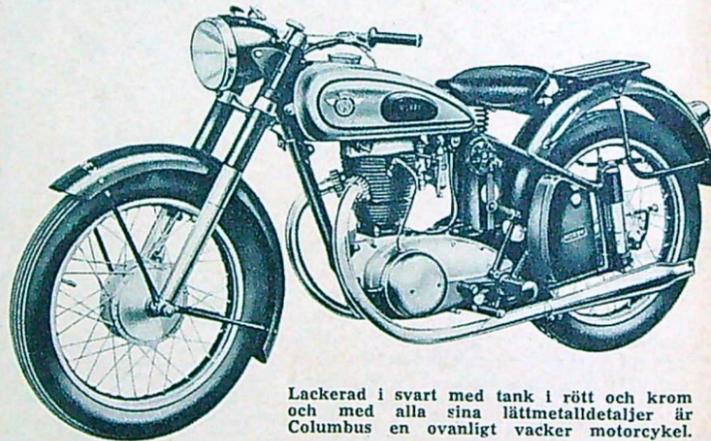
TV
PROVKÖR



Fotväxeln är av hül-och-tå-typ vilket gör växlingen bekvämare. Denna växelspak är vanlig på italienska maskiner.



Kapslad bakkedja är en vanlig finess på de flesta tyska maskiner numera. Och naturligtvis har även Columbus en.



Lackerad i svart med tank i rött och krom och med alla sina lättmetalldetaljer är Columbus en ovanligt vacker motorcykel.

TV:s mc-expert NILS TENGBERG har provkört den tyska 350-kubikaren Columbus, som stundom går under dubbelnamnet Horex.

COLUMBUS "REGINA"

förtjänar att påpekas att ventilerna är ytterst enkla att ställa: två smutsiga fingertoppar är allt obehag man har av det jobbet.

Horex-Columbusfabriken är såvitt vi vet den enda som uppger den användbara medeleffekten och inte den bromsade maxieffekten. Den »stillättna långkörningseffekten» uppges blygsamt till 15 hk medan toppeffekten ligger vid 18. Det bör i sammanhanget påpekas att de flesta Columbusmaskinerna är så gjorda att de tycks stoppa för toppeffektbelastning hur länge som helst. Medelhastigheter på omkring 100 km/t är alltså inga teoretiska spekulationer när det gäller Columbus.

Toppfarten ligger vid 112 km/t om man sitter upprätt i sadeln och kan alltså pressas till 120 under gynnsamma omständigheter. Vibrationerna är inte märkbara vid normala varvtal och inte störande vid höga. Tomgången är utomordentligt vacker och motorn segdrar som den envisaste bulldog på låga varv. Trots detta är accelerationsresurserna fullt acceptabla: från 30 till 60 km/t på treans växel tar dryga sex sekunder och motsvarande »ryck» på högsta växeln tar 10,5 sek. i anspråk. I Tyskland är det vanligt att man använder 350-Columbus som sidvagnsmaskin. Motorn drar nämligen som

(Forts. på sid. 4.)

TEKNIKENS VÄRLD 2/52



GRABBARNAS EGEN SIDA

BORT MED TÄNDSTIFTET!

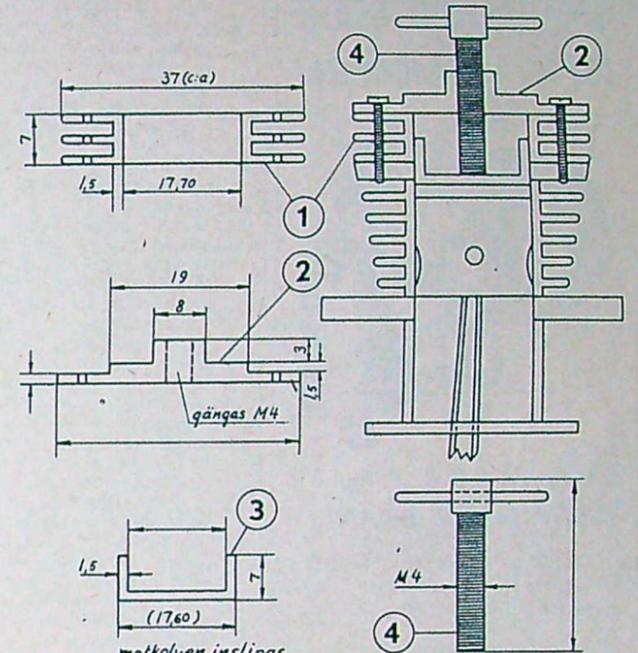
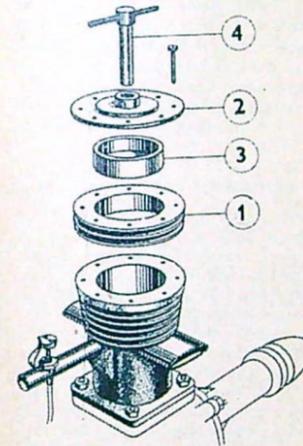
Alla ägare av bensinmotorer (miniatyr givetvis) är nog ense om att dessa i regel blir ganska dyrbara i drift och är dessutom något av det mest nyckfulla man kan tänka sig i motortyg. Det är framför allt den elektriska utrustningen som spökar och om motorn händelsevis skulle gå utan större störningar får man vara beredd på att den slukar batterier i en aldrig sinande ström. En bensinmotor kräver alltid absolut färsk batterier, vilket gör att driftkostnaderna per körtimme blir mycket höga.

En dieselmotor däremot är betydligt tacksammare att arbeta med och effekten i flesta fall

fullt likvärdig med en bensinmotor. De modernaste dieselmotorerna kan t. o. m. överträffa bensinmotorerna, speciellt när det gäller motorer med små cylindervolymer. Vad sägs t. ex. om den engelska dieselmotor som med 3,5 cm³ ger ¼ hk.

Jag hade själv en 5 cm³ bensinmotor av den mera besvärliga typen, men motorn var nästan ny och jag tyckte det var onödigt att slänga den på sophögen direkt. Skulle man inte på ett eller annat sätt kunna bygga om den till diesel? Sagt och gjort. Jag tog bort den gamla cylindertoppen och svarvade ett mellanstycke (1), ett topplock (2), en motkolv (3) samt ett kompressionsreglage (4) och därmed var »ombyggnads-satsen» för dieseldrift klar.

De modellbyggare som är intresserade av att bygga om sina bensinmotorer till mera pålitliga dieselmotorer kan kanske ha nytta av några praktiska tips. Det är viktigt att kompressionskolven eller motkolven inte passar exakt i mellanstycket, utan att här lämnas ett spelrum på 1/10 mm. Orsaken härtill är den relativa rörligheten i mellanstycket. Om detta hade samma hälmått som arbetscylindern skulle en förskjutning av endast 1–2/1000 mm av dessa enheter inbördes ha den verkan att motkolven inte skulle kunna rubbas i sitt läge. Motkolven tillverkas av stål, härddas och inslipas noggrant till trög skjutpassning i arbetscylindern. Den får inte gå så lätt att den sugs ned av kolvens vacuum och



motkolven inslipas till slivpassning i arbetscylindern

inte hårdare än att förbränningstrycket kan pressa den uppåt. Topplocket av stål härddas och detta gäller även kompressionsreglaget. Utförande i övrigt framgår tydligt av ritningen.

Det är som synes ingen större svårighet att göra en diesel av en bensinmotor under förutsättning att denna har löstag-

bart topplock. Kruket är egentligen bara inpassningen av kompressionskolven — de övriga detaljerna kräver ingen noggrannare precision. På detta enkla sätt kan man få en alldeles ypperlig dieselmotor som är både lättstartad och ger en god effekt.

Arne Friberg

TEKNIKENS VÄRLD RADIOKLUBB

MIN FAVORITSTATION

Frågor:

1. Hur stor effekt har kortvågstationen på Ceylon?
2. Är det vanligt att den hörs bra i Sverige?
3. Jag får in den stationen nästan 100-procentigt varje dag, kan det bero på att jag har ändrat riktning på min antenn? Eller har stationen ifråga ökat sin effekt?

För närvarande så får jag anse den stationen vara min favoritstation, eftersom den har mycket fina gramofonprogram.

Jag har bara en 4-rörs mottagare, men det hindrar visst inte att jag tagit in Radio Ceylon nästan lika starkt som t. ex. BBC kl 17.00–17.30.

Med hälsningar från klubbmedlem nr 6.000

Ake Bylund, Njurunda.

Svar: The Commercial Service of Radio Ceylon, Colombo, sänder dagligen kl 2.45–3.30

på 7.190 och 15.120 kc/s = 41,72 och 19,84 meter, samt kl 12.30–17.45, på torsdagar till kl 18.15, på 7.190 och 11.975 kc/s = 41,72 och 25,05 meter. På 7.190 kc/s är antenneffekten 7,5 kW, medan en 100 kW sändare används på de övriga frekvenserna.

Stationen hörs vanligtvis så pass bra i vårt land att den går in med mycket enkla antenner och mottagare. Den har oss veterligt inte ändrat sina sändare på senaste tiden.

ISRAELS RÖST

Man hör ofta klagomål bland de äldre DX-arna över att en del stationer slutat verifiera lyssnarrapporter med verifikationskort. Men man kan även glädja sig över att nya kort ser dagens ljus. Helt nyligen har Radioklubben fått ett prov på ett nytt kort från Jerusalem. Det kommer från Kol Israel (Israels Röst).

Teckningen på kortet symboliserar en av de 300 nybyg-

gen som har anlagts av den nya staten. Därunder står »Israels Röst» textat på franska och på hebreiska »Kol Israel» (Israels Röst) och »Shalom» (Fred. — Det traditionella hälsningsordet i Israel.)

Stationen hörs bäst över Tel Aviv 2, som opererar på 9.010 kc/s = 33,29 m kl 17.30–23.15. Den har program för utländska lyssnare, bl. a. på engelska kl 20.30–20.45 och 22.30–23.15 samt på franska kl 17.30–18.00 och 21.30–22.15. Intressanta program med bl. a. israelitisk musik brukar förekomma företrädesvis kl 19.45–20.30.

Hemmaprogrammet utsänds förutom på mellanväg även på 6.830 kc/s = 43,92 meter på följande tider: Månd.-fred. kl 05.30–07.30, 09.00–14.15, 15.00–22.05, lördagar kl 06.30–14.15, 15.00–22.05, söndagar 05.30–07.30 och 09.00–22.05. Även i detta program förekommer ut-sändningar på engelska kl 13.00 och 20.30 och på franska kl 14.00.

Slutligen finns en rundra-

dlostation speciellt för soldaterna. Den heter Galei-Zahal och har fyra mellanvägssändare och en kortvägssändare på 6.725 kc/s = 44,61 m. Sändningstiden är 17.30–21.00.

Israels Röst har beställt en 50 kW-sändare för sina kortvågsprogram, men den är ännu inte färdig. Zions Röst, som f. n. har hand om alla ut-sändningarna på 9.010 kc/s = 33,29 m kl 20.45–23.15, hoppas emellertid kunna sätta in en ny 7,5 kW-sändare inom den allra närmaste framtiden.

LONDON CALLING EUROPE

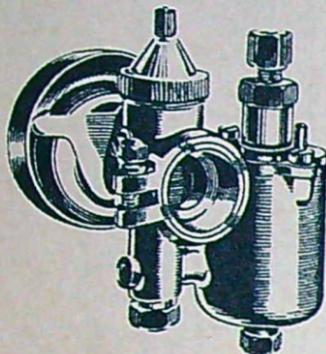
Finns tidningen »London Calling Europe» här i Sverige, i så fall var och hur mycket kostar den?

Lars Gunnar Karlsson.

London Calling Europe är ett programblad, som utsänds gratis varje vecka från BBC, London England. I Stockholm kan man få bladet även från British Council.

ZENITH

SPECIALFÖRGASARE för lättviktsmotorer



GER MERA KRAFT UR MINDRE BRÄNSLE

NYHET: ZENITH 10 MS
förgasaren i särklass för
cykelmotorer å 50—100 cc.

Generalagenter:

AB E. FLERON

STOCKHOLM: Kommen-
dörsgat. 12. Tel. 67 60 04—05.

GÖTEBORG: Friggagat. 3.
Tel. 15 25 60, 15 09 04.

M A L M Ö: Malmgatan 4.
Tel. 723 85 växel.

STOR MODELLFLYGKATALOG

fullproppad med nyheter och alla till-
behör! Modellflygarens
önskekatalog. Sändes gratis.
Skriv i dag! Landets
största sortering.

FRANKE-SPORT, Karlstad C.



BMW:s
Nya modell 340/2



4-d. Sedan m. 55 hkr. 6-cyl. Toppven-
tilmotor, 2 fallförgasare, rattväxel och
utvärdig koffert m. m.

OBS! Luftkonditionerad värme

Pris 13.800:—

+ skatt 1.535:— fritt Stockholm

AKTIEBOLAGET

BMW-AGENTUREN

Storgatan 30 • Stockholm • Tel. 67 06 45
Aterför säljare antagas å de platser där
vi ej förut äro representerade.

VAR MANS VERKTYG Forts. fr. sid. 19

Hammare (9) med pen. Storlek B4 med runt
slag. Lämplig storlek för lättare spikning.
Hovtång (21) 6 eller 8 tums längd. Med långa
skänklar får man ökad dragkraft.

Skruvmejsel (2) Lång smal klinga med tunn
egg. Lämplig för elektriska och meka-
niska arbeten. 4 tum lång klinga.

Skruvmejsel (3) Kraftig mejsel för större
skruv. Klingans bredd 8—10 mm. Klingan
går rätt igenom skafvet, där den är nitad.

Handsåg (17) S. k. fogsvans. Kan erhållas
med svängd eller rak rygg och etsat milli-
metermått. Tandning U 5 längd 600 mm.
U 5 betyder att sågen är univertsaltad
och har 5 tänder per tum. Användes för
både kapning och längdsågning. Filad och
skränt.

Vinkel (23) 6 tums graderad klinga.
Putshyvel (11) av järn, amerikansk typ. En
praktisk och bra hyvel särskilt lämplig
för puts. Refflad sola gör att den går
lättare. Järnet höj- och sänkbart samt
vridbart i sidled genom ställskruv. Lämplig
storlek: Järn 50 mm.

Putshyvel (16) av trä. Vit- eller rödbok, ställ-
knapp av järn. Gjutet handskydd av me-
tall. 1 3/4 eller 2 tums järn. Cellulosa-
lackerad.

Strykmått (31) Typ: »Allt i ett». Komb. för
blyertspenna, kniv för sinkning, enkelt
ritsmått med stift, dubbel ritsmått med
2 stift. Inga lösa delar, tillverkat helt i
förkromad mässing. Praktisk och oöm.

Halvruud fil (7) för trä, 8 eller 10 tums längd.
Extra grov dubbelgradig. F. 6. rekomen-
deras för filning s. k. filraspar. Flata
och runda från 10 tums längd. Grov öp-
pen grad med fin övergrad. Arbetar fort
utan att riva.

Rasp (8) S. k. Kabinettrasp. 10 tums grov
huggning.

Borrsväng (10) bör helst vara försedd med
spärr för höger- och vänstergång. Chuc-
ken skall gripa såväl fyrkantiga som
cylindriska borrar. Kullager. Centrumborr
av olika dimensioner samt skruvmejsel
och försänkare bör höra till utrustningen.

Spånhyvel (32) eller spockskiva kan erhållas
med plan eller svängd sola. Möjliggör hyv-
ling av såväl konkava som konvexa ytor.
Slits- eller fanérsåg (13) En liten bra och an-
vändbar såg för finare sågning. Med den
tandade spetsen ersätter den i viss mån
borr och stücksåg. Längd 11 tum med
13 tänder per tum.

Ryggsåg (14) Som namnet anger är sågen för-
sedd med en skena eller rygg som gör
den styv. Ryggen bör vara löstagbar. An-
vändes bl. a. i geringslåda. Lämplig längd
14 tum.

Stücksåg (18) med tre lösa blad i längderna
10, 14 och 16 tum.

Blyertspassare (4) med klämhylsa för blyerts-
penna. Bågecirkel eller stickpassare har
bägge benen av stål.

Spiralborr (5) för trä — s. k. Irwinborr. Ut-
märkta snabbskärande borrar som kan an-
vändas för såväl ändträ som långträ. Ob-
servera att centrumborr (nr 30) inte kan
användas för ändträ. Spiralborrar mär-
kas i tum och kan erhållas i storlekar från
3/16—1 1/2 tum. De har fyrkantigt fäste
och skall därför användas i borrarväng.

Spiralborr (15) för järn kan erhållas dels
i kolstål och dels i snabbstål. De senare
avsedda för särskilt hårt material. Före-
kommer med cylindriskt, koniskt och fyr-
kantigt fäste. Kan erhållas i ställ upp till
13 mm:s storlek med skillnad av 1 mm,
1/2 mm och 0,25 mm. Användes även i
trä vid borrarng för spik och skruv.

Modell- eller plattborr (1) En utmärkt liten
borr för varjehanda mindre hål. Spet-
sen har formen av en liten skruvmejsel.
Bör finnas i 2—3 bredder t. ex.: 2,3 och
3 1/2 mm.

Stämjärn (28) köpes skafade helst med fasade
kanter i bredder från 1/4—1 1/2 tum.

Håljärn eller skölpar (27) skafade. Formen,
dvs. svängen, varierar från 1/4, 1/2 och
heldjup. Användes bl. a. för urholkning
av skålar m. m. Bredder från 1/8—2 tum.

Skedhålljärn (29) med böjd klinga i tre olika
former, var och en av varierande djup.

Lockbetta (26) Motsvarar ett smalt stäm-
järn men är slipat på högerkant, bredder
från 1/16—3/4 tum och grövre. Användes
för uppstämning av smala och djupa hål.

Smygvinkeln (33) med rörlig klinga som kan
läsas fast med en skruv finnes i längder
från 6—12 tum. 6 tums längd föreslås.
Skruben bör som på bilden sitta på än-
den av anhället.

Sicklingar (34—35) Palett och rektangulär av
prima stål. Den förra användes för puts-
ning av konkava ytor — den senare för
plana.

Lövsåg med rörbåge (6) Utan tvivel den star-
kaste och bästa typen av lövsågsbåtar.
Avsedd för smala lövsågsblad.

Rundsåg (25) Lövsåg av amerikansk typ. Av-
sedd för 3—3,5 mm breda blad. Bågen
spännes genom en skruvordning i skaf-
tet. Bladet vridbart.

Lövsågsbräde (19) Av en praktisk och bra typ
som man kan göra själv eller köpa färd-
igt. Fästansordning från tre hål.

Slöjdkniv (22) Finnes i många olika modeller.
Mora-knivar har som regel inlagd stål. De
är lätta att slipa och har god skärpa.
Övriga modeller vanligen helt av stål.

Flackång (10) Även kallad plattång. Köp
helst en 6 tums med dubbelled.

Avbitare (20) 6 tum med dubbelled är en
lämplig storlek i de flesta fall. Bör kunna
klippa hård ståltråd upp till 1 1/2 mm.

Sidavbitare (24) Finnes vanligen bara med
enkelled. Storlekar från 4 1/2—8 tum.
Klipper hård ståltråd från 1,75—2,75 mm
varierande efter avbitarens storlek.

KONSTEN ATT KROCKA Forts. fr. sid. 8

serligen ett starkt tryck mot huvudet vid
kraschen — men det blir inget i lag. Ett arm-
brott på grund av huvudets tryck är bättre
än en sprickt skalle! Dessutom trycks man
fast mot instrumenttavlan vid stöten och det
är föga risk att man kastas uppåt och slår
sönder en ruta — med allt vad det innebär.

För baksittpassagerarna gäller motsvaran-
de regler. Finns det plats, glid ned mellan sä-
tena och ta stöd mot framsätets ryggstöd samt
tryck huvudet mot detta med ena armen som
»mellanlägg»! I en tvådörrars vagn med fäll-
bara framsätetsryggstöd hjälper inte detta, ty
ryggstöden viks ju framåt vid smällen. Ant-
agligen är det i alla fall bättre att sitta eller
ligga nere på durken i kollisionsögonblicket
än att sitta kvar uppe i baksätet samt att böja
ned huvudet och skydda det med armarna mot
stötar och flygande glasskivor.

»Dollargrins» och »plåtslagarföräd» är euro-
peiska öknamn på de amerikanska efterkrigs-
bilarna med deras svällande former. Den ame-
rikanske bilisten tycker själv att den pom-
pösa framvagnen försvårar manövreringen i
garage och på parkeringsplatser och därtill
att den är otäcktyr att reparera vid små-
kollisioner. Men ur en synpunkt uppskattar
han plåtöverflödet — det gör vagnen säkrare
vid krockar! Och i USA är bilkrocken en be-
tydligt vardagligare händelse än här i Sve-
rige fastän olyckskurvan tyvärr stiger snabbt
även hos oss.

Plåt som knycklas ihop är ett ganska effek-
tivt sätt att ta död på bilens levande kraft —
effekten blir ungefär densamma som när man
själv med ett hopp landar ovanpå en låda av
wellpapp. Lyckas man placera fotbladen så
att lådan blir helt och hållet hopknycklad åter
»knycklingsarbetet» upp kroppens levande
kraft och det blir inte alls samma hårda slut-
stöt som när man hoppar direkt ned på mar-
ken. Träffar däremot fötterna mitt på lådans
lock brister det genast och man landar med
en hård stöt mot lådans botten, dvs. praktiskt
taget mot marken. Knycklingen blir i det fal-
let inte effektiv, den kräver obetydligt arbete
och eftersom arbete är likvärdigt med le-
vande kraft dämpas stöten inte nämnvärt.

I en krocksituation är framvagnens plåt-
partier effektiva stötskydd som man skall för-
söka utnyttja. Det brukar vara bäst att ta kol-

lisionen så mycket på snedden att hela fram-
flygeln och hjulstället på ena sidan demole-
ras och vagnen om möjligt glider vidare längs
hindret, så att samma sidas dörrar och även
bakflygel trycks ihop. Kommer stöten alltför
snett vill däremot vagnen inte »büra av» mot
hindret. Antingen tvärstoppar den då, vilket
är mycket farligt för dem som sitter i, eller
också svänger bakänden iväg och vagnen fort-
sätter rörelsen helt utom förarens kontroll.

Kollision nos mot nos mellan två fordon ger
en fruktansvärd stöt; en sådan är direkt livs-
farlig och bör undvikas om det går. Diket
eller en bergvägg är att föredra — i båda
fallen kan man ganska ofta åstadkomma den
sneda stöt som utnyttjar plåten till att svälja
vagnens levande kraft och därmed dämpa
stöten.

Måste det bli diket, utnyttja då den broms-
ning som bilens undersida ger mot dikeskan-
ten, när ena hjulparet är nere i diket. Undvik
att ta stöten mot diket borte vägg rakt eller
nästan rakt framifrån. Möt sådana hinder
på snedden.

Bär det bokstavligen åt skogen, försök då
inte få en femtioårig, stadlig trädbjässe mitt
emellan stråfkastarna. Sladda vagnen på sne-
den in bland måttligt grova träd; kan man
avverka dem på karosseriplåtens bekostnad är
chanserna större att man klarar livhanken.

Kör man av vägen utför en brant slänt kan
det i undantagsfall vara lämpligt att försöka
styra rakt utför slänten och på det sättet
hålla vagnen på rätt köl. Mycket ofta är emel-
lertid övergången mellan släntens nedre del
och slät mark ganska tvär — ibland går där
ett dike — och då slutar manövern med en
smäll rakt mot bilnosens av den tyv man skall
akta sig för. Det kan vara bättre att vagnen
rullar flera varv i sidled nedför slänten — en
otäck sak att frivilligt ge sig in på, men
mindre farlig för de ombordvarande än man
är böjd att tro. De kan få både benbrott och
skrubbsår men de slipper det livshotande
våldsamma slaget rakt framifrån.

Bland det ruskigaste som kan hända vid
en bilolycka är att man kör på ett långsmalt
föremål som sticker rakt in i vagnen genom
kylare och mellanvägg eller genom vindru-
tan... Sådana spjut är t. ex. järnrör som
sticker ut bakåt från en lastbil — de är ty-
värr inte alltid tydligt märkta. Håll alltid
extra stort avstånd bakom en sådan lastbil,
särskilt i halkigt väglag!

Kolliderar man med ena änden av ett bro-
rücke e. d. händer det att en långsgående
planka eller det rör i räckets uppträder som
ett sådant spjut. Går det att köra in räckets
med mycket sned vinkel är det bättre än att
köra på dess ände eller att träffa det så snett
att en av dess långsgående delar bräcks och
spetsar vagnen.

Skicklighet vid ratten kan naturligtvis bidra
till att man alldeles slipper ifrån en hotande
krock. Bär det oaterkalleligen åt häcklefjäll
betyder körskickligheten också att föraren un-
der de sista kritiska ögonblicken kan rädda
människoliv.

KÄNN DIN BIL: Forts. fr. sid. 9

I en bilkollision är det som regel två eller
flera medverkande och det finns ingen möj-
lighet för någon av dem att kunna förutsäga
vad den andre eller de andra tänker vidta för
åtgärder. Olika förare reagerar på skilda sätt
alltefter uppfattning och skicklighet.

Passagerarnas säkerhet måste varje bilist
vara mån om, och för att skydda deras liv
vid kollisioner bör man lämpligen utrusta sto-
larna med fastbindningsremmar. Detta är sär-
skilt viktigt för passageraren i framsätet.
Denne slungas ju vid en kollision oftast häf-
tigt mot framrutan och instrumentbrädan med
allvarliga kroppsskador som följd. De effek-
tiva selar som nu finns i marknaden förhind-
rar sådana saker.

I nutidens trafik med dess skiftande situa-
tioner är det av stor vikt att bilföraren noga kän-
ner sin bil. Lika viktigt som det är att han
kan trafikförordningarna är det att han vet
så mycket om bilen att den kan behärras
i alla lägen.

Många kollisioner skulle kunna undvikas om
bilisterna iakttog större försiktighet vid kör-
ning från mindre väg ut på en större. Med
dena metod har bl. a. engelsmännen nått
goda resultat. Vidare bör man absolut inte
låta förleda sig till höga hastigheter även om
motorstyrkan tillåter det. Var ständigt beredd
på att kunna bromsa in på kortast möjliga
sträcka! Tänk på vägbanans beskaffenhet och
glöm inte att bromssträckorna är väsentligt
olika på torra sommarvägar och hala vinter-
vägar.

Det är varje bilförares plikt att noga be-
grunda vilket mordredskap den moderna bilen
kan bli i hänsynslösa händer och utan tve-
kan är vettig körning och vaksamhet det enda
som kan göra kollisionerna färre.

MED GASEN I BOTTEN Forts. på sid. 11

skinan glida rakt fram. Till slut dök mar-
ken upp och till sin häpnad var det hemma-
fältet han var på väg in över. Han hade hun-
nit litet väl långt, men hamnade i alla fall
oskadad i fältets utkant.

Efter första världskriget slog han sig på
bilaffärer och hade flera goda agenter, men
det är ingen överdrift att säga, att han ändå
misslyckades. För det första litade han inte
på någon annan än sig själv och detta med-
förde att alla goda krafter han samlade om-
kring sig tröttnade på honom, så att han
endast fick den sämsta personalen kvar och
till den överlämnade han firmans skötsel, me-
dan han själv for till Salvage- och Kokos-
öarna för att leta efter en skatt på 30 mil-
joner pund, som besittningen på ett spanskt
skepp skulle grävt ned på någon av dessa
öar 1763.

Någon skatt fann Malcolm naturligtvis inte
och när han återvände till England, började
hans verkliga karriär som racerförare. Snart
hade han också bestämt sig för att firdas
fortare på land än någon annan. Det absoluta
hastighetsrekordet för bilar stod så sent som
1920 inte i mer än drygt 190 km/t och hade
satts i Florida 1906 med en ångdriven bil.
Malcolm föresatte sig att han skulle höja det
till 240 km/t (150 eng. mil/t) — en hastighet
som racerförarna ansåg vara den högsta man
någonsin skulle kunna uppnå med en bil! Om
man överhuvudtaget kunde köra så fort.

Under 1920 började den engelska Sunbeam-
fabriken konstruera en bil, som skulle bli
snabbare än alla andra. Den fick en tolvcylin-
drig V-motor — en motortyp som aldrig tidi-
gare förekommit i bilar — och den liknade i
mångt och mycket de flygmotorer Sunbeam
byggt under kriget. Den revolutionerande mo-
torn hade en cylindervolym på inte mindre
än 18.322 cm³, vilket ter sig fantastiskt i jäm-
förelse med våra dagars 1 1/2-liters motorer,
som i likhet med Sunbeam-giganten utvecklar
350 hk. I en backtävling nådde den nya fan-
tomblen 172 km/t. Malcolm hade nu föresatt
sig att han till varje pris måste ha den bilen,
för med den skulle han kunna sätta nytt
världsrekord. 1922 var det han som var ägare
till vagnen och dessförinnan hade Sunbeams
förare K. Lee Guinness kört den med en has-
tighet av 230 km/t under ett rekordförsök på
en halv engelsk mil med flygande start. Guin-
nes medelfart stannade dock vid 208 km/t.
Ett rekord som inte skulle bli gammalt nu
när Malcolm var ägare till rekordvagnen.

Forts. i nästa nr

TRYCKKOKARE GER FIN TORV

Forts. fr. sid. 13

energiska ansiktsdragen. Det beror på att man
under laboratoriets korta existens redan har
kommit på någonting som kanske kan bli till
ett Sesam öppna dig för torvindustrin. Vät-
kolning heter det och håller den metoden vad
man hoppas, så är det intet tvivel om att
våra inhemska torvbriketter på allvar skall
kunna ta upp kampen med andra bränslen
och högst väsentligt kunna nedbringa vårt
f. n. oerhört höga konto för utländska kol och
koks.

Forts. på sid. 31

”VESPUS”

Liten men naggande god. Alla kan
bygga den, passar alla motorer
mellan 0.75—2 cc, f. ex. FROG—150,
ED BEE, Elfyn, Mills Javelin m. fl.

EN ÖNSKEMODELL!



Spännvidd 440 mm

Komplett byggsats med alla delar så
gott som färdiga för montering. Ut-
förlig ritning i full skala, beskrivning.
Förarbetad helbalsavinge, skruv, piano-
tråd, GUMMIHJUL m. m. (Lim o. färg
medföljer ej.) Pris endast Kr 7:50

”BLIXTEN”



Spv. 860 mm

Stuntmodell, enastående stabil och lätt-
manövrerad. Lämplig för 2—5 cc mo-
torer. Komplett byggsats med gummi-
hjul, ritn. i fullskala. Kr 11:50

FROG ”150” Diesel

Sensationellt tillskott i
Frogerien 1.5 cc med
imponerande prest-
anda. FROG 150
har ett varvtal å
4.000-14.000 v/min.
väger ca 85 gr o.
levereras kompl.
med tank, plast-
slang etc. Lämplig propeller 8x6”-
7x10”.
Glödstiftsutifrån samma pris.
(Exklusive tank)



Dessutom lagerföres följande:

ED BEE	1	cc	7.000 v/min.	Kr 45:—
ED II	2	cc	6.500	» 60:—
ED Spec.	2	cc	7.000	» 63:—
ED III/2	2,46	cc	14.000	» 75:—
ED IV	3,46	cc	10.000	» 75:—
Komet II	2,5	cc	7.500	» 58:50
Elfyn	1,8	cc	10.000	» 77:50
DC 350	3,5	cc	14.000	» 67:50
FROG 250 2,5	cc	10.000	» 60:—	
FROG 500 5	cc	15.000	» 64:—	



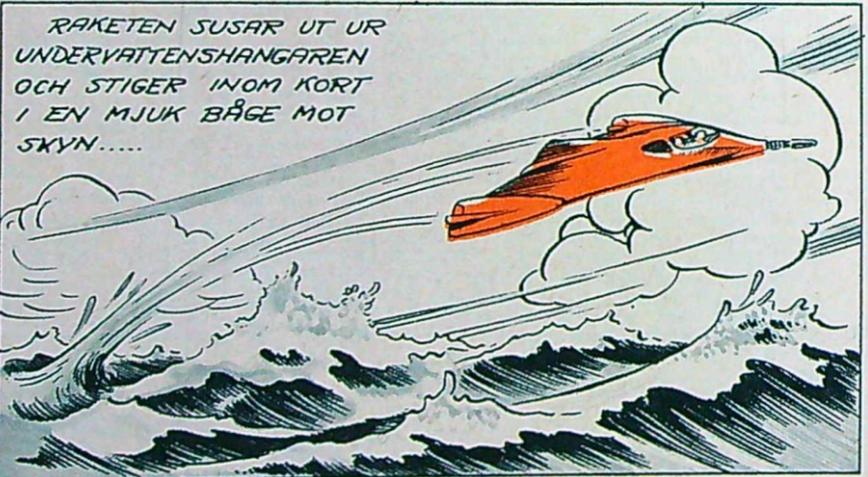
SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRIN — MALMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:
... st Vespus Kr 7:50
... st BLIXTEN » 11:50
... st Motor
... st KATALOG
... st SEMO BALSALIM (stor tub)
Namn
Adress
Postadr.
Skriv tydligt! TEXTA! TV 2

Forts. på sid. 31



LEO FALK AV BJÖRN KARLSTRÖM



RAKETEN SUSAR UT UR UNDERVATTENSHANGAREN OCH STIGER INOM KORT I EN MJUK BÅGE MOT SKYV.....

JAG UNDRAR VAD VÅRA VÄNNER SÄGER NÄR DE FÅR SE OSS I DEN HÄR UTSTYRELSEN

EN FRÄMMANDE RAKET PÅ VÅG HITÅT! - ÅR VENUS VERKLIGEN BEBODD! - VAR BEREDDA MED ELDSPRUTORNA OM DE LANDAR!

SE DÅR! - LARMA HÖGKVARTERET! EN JORDISK UTPOST UPPTÄCKER DEM....

EJ ANANDE UPPSTÄNDELSEN GÅR FALK NER PÅ FLYGFÄLTET!

NÄSTA NR: DÖDLIGT ALLVAR!

TRYCKOKARE GER FIN TORV Forts. fr. sid. 29

F. n. tillverkar vi maskintorv och briketter av s. k. frästortv. Stiektorven, som man förr skar direkt ur mossarna och sedan torkade, förekommer knappast längre i marknaden. Maskintorven, som tillverkas på de flesta av de mossar i landet som utnyttjas, är dels för porös och dels för vattenhaltig (ca 30 procent) för att kunna anses vara ett fullgott bränsle. Den tillverkas genom att man först gräver upp råtorv med grävskopa eller maskin av paternostertyp, varefter den males och under tillsättning av vatten formas till stycken av en tegelstens format och storlek. Dessa torkas sedan i det fria under halvannan månad, varefter de är färdiga för leverans.

Genom nyskapelser på det maskinella området har AB Torvförädling lyckats göra briketttillverkning av frästortv till ett framgångsrikt företag. Denna tillverkning är helt koncentrerad till Store Mosse vid Sösdala i Skåne, dit bolaget har sin huvudsakliga verksamhet förlagd. 45-50 000 ton torvbriketter lämnar årligen Store Mosse. Detta är bara en ringa del av vad man kan finna avsättning för. Enligt en färsk beräkning skulle man ledigt kunna sälja det tiodubbla. F. n. är det 1 1/2 års leveranstid på briketter och mer blir det under de följande månaderna. Det kommande årets produktion var sålunda slutsåld redan i juli 1951.

Inte alla mossar är lämpliga för frästortvmetoden, men Store Mosse med sina stora jämna ytor lämpar sig utmärkt. Man kör fram över mossen med en traktor som i släp har en roterande vals försedd med piggar, som sliter upp ett ungefär en centimeter djupt ytlager torv. Det sönderrivna stoftet får sedan ligga kvar på mossen under några dagar under vilka de torkar så att större delen av torvens 90-95 procent vatten försvinner. Sedan samlas torven upp och ångtorkas inne i en fabrik. Ifrån bringas vattenhalten ner till 11 à 12 procent. Återstoden av torven pressas sedan under 1.000-1.500 atmosfärens tryck till briketter.

En olägenhet med denna metod är att man bara kan arbeta ute på mossen ca fyra månader av året under vilken tid man måste fräsa torv för ett helt års tillverkning. Genom att man är hänvisad till lufttorkning ute i det fria blir man dessutom starkt beroende av klimatet och torvkvaliteten. Arbetet blir säsongbetonat, vilket också medför vissa arbetskraftssvårigheter.

Vad man framför allt strävar efter vid laboratoriet i Lund är att finna en metod som onödiggör varje form av lufttorkning, som gör det möjligt att ta råtorven direkt in i fabriken och att i ökad grad mekanisera tillverkningen. Nu hoppas man som sagt en hel del av våtkolningsmetoden. Genom denna räknar man med att kunna göra torvförädlingen till en rent kemisk industri, oberoende av väder och årstid.

Våtkolningen innebär en ganska enkel förädlingsprocedur. Svårigheterna ligger främst på det ekonomiska och tekniska planet. Kort uttryckt går metoden ut på att man upphettar torven till mellan 180-220 grader, varvid den genom vissa fysikaliska och kemiska processer ändrar karaktär och sedan lättare kan befrias från sin fuktighet. Torvproblemen är som tidigare nämnts till 90 procent en fråga om avvattnings-svårigheterna. Våtkolningsprincipen är i själva verket ingenting annat än vad som sker när man kokar potatis i en tryckkokare.

För att våtkolning skall löna sig måste man kunna klara av problemet med värmeåtervinning. Det rör sig ju om höga temperaturer och det hela skulle ställa sig alldeles för dyrt om man inte kunde tillgodogöra sig större delen av värmten. I den försöksanläggning som projekteras räknar man med att kunna göra detta till 90 procent. Denna anläggning kommer att bli mycket dyr i uppförande inte minst därför att man för att rå på de frätande syror som frigöres vid upphettningen måste använda sig av specialstål.

Genom våtkolningsmetoden skulle tillverkningen av briketter kunna mekaniseras i betydligt högre grad än vad som nu är fallet. Häri ligger en mycket väsentlig ekonomisk vinst. Hela förädlingsförloppet, från upprävnigen av torv ute på mossen till den slutliga pressningen av briketterna skulle kunna skötas av ett fåtal man. En annan fördel är att man med gott resultat skulle kunna använda även icke högklassig torv och att man blir helt oberoende av väder och vind eftersom lufttorkningen bortfaller. Dessutom räknar man med att få högre kvalitet på de briketter som tillverkas av våtkolad torv. Koncistensen bör bli hårdare och mera lätthanterlig, askavfallet mindre och värmevärdet ca 10 procent högre.

Ing. Bering och torvförädlingsdirektören själv Olle Uddgren, som väl ytterst ligger bakom våtkolningsprojektet, vill inte bestämt påstå att de löst någon gordisk torvknut med metoden, men de förfäktar bestämt den åsikten att våtkolning kan bli framtidsmelodin på våra torvmossar. För att definitivt ta reda på hur det för-

KATALOG 1951-52
— för var och en som har radio eller television som arbete eller hobby.
HAR NI FÅTT DEN?



Katalogen omfattar materiel för radio, television, tråd- och bandspelare m. m. Dessutom ingår kopplingschema, förteckning över litteratur etc.

Ni får katalogen gratis mot insändande av 50 öre i frimärken till porto- och expeditjonskostnader.

gratis
Kupong

BYGG en egen **RADIO**



— en fascinerande hobby för alla åldrar!

AMATÖRKURS
i **RADIOTEKNIK** och **PRAKTISKT RADIOBYGGE**

Vår instruktiva och populära kurs omfattar all teori och alla praktiska anvisningar som en nybörjare behöver för att bli en skicklig radioamatör.

GRATIS

får Ni det innehållsrika första brevet, vari bl. a. ingår en grundkurs i telegrafi.

Medsänd 40 öre i frimärken till porto- och exp.-kostnad!

AB BEVA-TEKNIK · LINKÖPING

Sänd **GRATIS** första brevet i "AMATÖRKURS I RADIOTEKNIK och PRAKTISKT RADIOBYGGE" samt prospekt och vidare upplysningar. 40 öre i frimärken till porto- och exp.-kostnad bifogas. Sänd Er katalog över **RADIOMATERIEL**. 50 öre i frimärken till porto- och exp.-kostnad bifogas.

Stryk det som ej avses!

Namn
Adress
Postadr. TV 2/52

AEROCONTACTS
LIMITED

Gatwick Airport, Horley, Surrey, England. Telegramadr.: Aerocon. Horley. Telefon: Horley 1510. Svensk representant: AB Nordisk Aero-tjänst, Norrköping.

Ledande brittisk leverantör av nya och begagnade flygplan.

Militärt och civilt auktoriserade försäljare av radio, radar och elektrisk utrustning, flyg-, mark- och provningsinstrument, däck, rör och alla slags reservdelar.

Novellernas mästare

W. Somerset Maugham

Omständigheternas makt

Ett nytt stort urval på 600 sidor som bl. a. omfattar några av de historier som blev världsberömda genom filmerna Trio och Kvartett.

Inb. 29:—, hfr. bd 40:—
BONNIERS

MEDALJER, PLAKETTER

FÖRENINGSMÄRKEN

KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

KUNGSGATAN 17, STOCKHOLM 7.

Telefon: 22 56 60



MODELLPLAN från 50 öre st., båtbyggsatser, racerbilar, motorer m. m. Ja, allt Ni kan önska Eder finner Ni i vår 52-sidiga Katalog nr 6 för 1952. Obs! 50.000 fullt moderna byggsatser realiserar från mindre än halva priset — jättebilligt! Sänd oss i dag 75 öre i felfria frimärken samt Edert namn och tydlig adress så får Ni katalogen omg.

TÖRE HAGLUND & Co. — Avd. 10 HOFORS



Den idealiska modellfärgen

MERO

Modell-loket liksom alla andra modeller ska målas med Mero — lättarbetad, vältäckande lackfärg för målning av trä, papp, plåt, järn m. m.

28 kulörer

Torktid **45** minuter

KLINT, BERNHARDT & Co AB

MEKANIK

— fråga efter Mekanik till nästa födelsedag

Varuhus, Järn- & Leksaksaffärer

AWO

motorcykel 250 cc.

12 hkr 4-takts blockmotor. Kardandriven och fotväxlad. Teleskopfjädring såväl fram- som baktill.

Pris 2.650.— Kr. + skatt 295.—

Leverans omgående.

AB GRADUR

Storgatan 30, Stockholm. Tel. 67 91 80

Aterförsäljare antagas.

håller sig därmed planerar man att bygga en försöksanläggning i halvtteknisk skala för vätkolning vid Store Mosse i Sösdala. En modell finns redan i Lund och ritningar är under utarbetande. Man räknar med att anläggningen skall bli i stånd att förädla 5.000—10.000 ton torrbränsle årligen.

Kostnaderna för vätkolningsanläggningen och driften under det första året beräknas till omkring 1½ miljon kronor. Det hoppas man få av staten. En ansökan ligger redan inne och värriksdagen får så småningom ta ställning till den. Man har gott hopp om att anslagskandnet skall finna nåd inför finansministerns argusöga. De pengarna har staten stora chanser få igen många gånger om vad det lider.

Man skall dock inte räkna med positiva resultat omedelbart. Hrr Uddgren och Bering är beredda på att det kan ta en fem å tio år innan vätkolningen ger vad man hoppas av den. Men om man betänker att vätkolaren i sin tryckkokare utför samma arbete som naturen behöver ca 30 miljoner år för, då måste till och med tio år te sig som en sekund, som kan vara väl värd en investering av pengar, arbete och tålmod.

HAN GAR MED DÖDEN I FICKAN

Forts. fr. sid. 15

— men däremot inte s. k. anförare. Bomben utgör organisationens vapen och varje anförare utrustas med en sådan för att värna sig själv och sina åsikter. Föreningen är landsomfattande och Persson leder tillsammans med Presidenten dess arbete. Man vill genom M. A. F. B. kämpa för mänsklighet och rättvisa med en helvetesbomb i bakfickan!

För några år sedan gjorde sig Edvin Persson bekant genom att utmana kemiprofessorn vid Lunds universitet till guldtilverknig, vilken framställning Persson av förklarliga skäl misslyckades med.

Edvin Persson lät TV:s medarbetare vara med om ett experiment med sprängämnet, och det tillgick så att Persson hällde en knivsudd av krutet på en tändsticksask, vilken placerades på butiksdysken. Därefter satte Persson en tändsticka till det vita pulveret och det resulterade i en öronbedövande knall. Tändsticksasken slets sönder och tryckvägen var så stark att föremål på disken flyttades. Persson gjorde om demonstrationen tre gånger med resultat, som förbluffade. Ändå är pulverets sprängverkan bara en tiondel av innehållet i de vaxpappersinslagna stavarna som Persson använder i bomberna.

Efter explosionen kändes inte den vanliga krutlukten utan man förnam en svag metallisk lukt och det förklarade Persson med att något liknande en atomexplosion hade förekommit, när han satte tändstickan till krutet.

Med glödande intensitet går Edvin Persson in för sina idéer och han tvekar inte att föra sina åsikter till torgs vem det än må gälla. Det kan lika gärna vara kungen som ortens landsfiskal som råkar ut för hans kritik.

— Så länge jag har makten — dvs. krutet och bomberna — kan ingen göra mig något, säger Edvin Persson som anser att en pistol är ett alldeles för svagt vapen för hans behov. Nej, krut och bomber skall det vara som skyddar guldsmeden, filosofen, alkemisten och teknikern från världens ondska...

— Det här är ju rena vanvetet, säger en av landets främsta sprängämnesexperter i ett uttalande för TV. Det märks hur kolossal okunnig bästadsman är, när han påstår, att han skall kunna jämna hela samhallet med marken genom 6 kg av sitt sprängämne.

Man behöver bara göra några enkla jämförelser för att konstatera det ohållbara i hans teorier. Det krävs 500-killosbomber för att ödelägga ett huskvarter och sabbatsarbetören använde ju sig av 4 kg nitrolit då han utförde sprängningen vid Centralen i Stockholm utan att kunna anställa några större skador. Och så kommer mannen i Båstad och påstår att han bara skall behöva använda sig av en 6-killosladdning! Nonsens! Ju okunnigare folk är desto större sprängverkan tror de deras hemmagjorda krut har.

BIL I KYLSKAP PÅ ATLANTJÄTTE

Forts. fr. sid. 16

har blivit ett fartyg som står på toppen av modern skeppsbyggnadskonst och som i fråga om hög standard och komfort inte bör lämna något övrigt att önska. m/s 273 får nio inredningsdäck och den kända holländska skeppsarkitektfirman H. P. Mutters & Zoon kommer att svara för att passagerarna skall trivas i det flytande lyxhotellet.

Vid planerandet av det nya fartyget har rederiet framför allt eftersträvat att ge detta en god medelfart och största möjliga sjövärdighet samt givetvis också en tilltalande exteriör. Huvudmaskineriet består av två enkelverkande åttacylindriga dieselmotorer. Cylinderdiametern är 740 mm, slaglängden 1.600 mm, motorernas höjd 10,4 meter och längd 13,65 meter. Den sammanlagda effekten är 17.500 hästkrafter som skall ge fartyget en medelfart av 19 knop. Att det inte rör sig om småsaker framgår bl. a. därav att maskinläggningen är den största som byggts av den över hela världen kända motorfirman Burmeister & Wain i Köpenhamn, bara höjden på motorerna motsvarar i det närmaste ett trevåningshus! Förutom dessa huvudmotorer som driver var sin propeller har m/s 273 två större och två mindre hjälpmotorer av Aseas tillverkning med en sammanlagd effekt av 3.300 kW. Bland övriga tekniska detaljer kan nämnas kylanläggningen som med sina fyra Freon-kompressorerna kan hålla en temperatur av -20 grader C även under tropiska förhållanden. Nya fartyget inte medför kyl-last kan «kylskåpen» utnyttjas för transport av bilar.

Livbåtarna blir 16 till antalet, därav åtta ordinarie livbåtar som drivs med handpropeller samt sex motorlivbåtar varav fyra snabbgående passagerartendrar och ytterligare två mindre «emergency»-livbåtar.

När m/s 273 kommer att gå ut på sin jungfrufärd är ännu för tidigt att förutsäga, men rederiet hoppas kunna sätta den i trafik i början på 1953.

VAGSTYCKE UTAN MOTSTYCKE

Forts. fr. sid. 20

vudtaget få över och lägga fast någon bogserkabel. Det fordras mångårig vana, kalla nerver och ett gott sjömanskap för ett sådant jobb.

När ett fartyg på närmare 10.000 ton kastas som en kork av 10 m höga atlantvägor, förstår man att det måste bli en oerhörd påfrestning på en bogserwire som försöker dra ifrån naturkrafterna sitt byte. En enda häftig knyck genom en oförsiktig eller felaktigt beräknad manöver och den grävsta stålwire brister som en sytråd. För att minska påfrestningarna vid de ideliga ryckningarna, som uppstår vid en bogsering använder man en så lång och tung bogserkabel som möjligt, så att den hänger i en bukt, som ger svikt. Grov kätting är ur tyngdsynpunkt bäst. Den är emellertid ohanterlig, varför man brukar använda kätting i kombination med stålwire. Stålwiren är oelastisk varför den är olämplig att använda ensam, såvitt inte bogseraren är utrustad med ett automatiskt bogospel. Man får antaga att Turmoil, som med sina 1136 ton är en av världens största oceanbogserare, är utrustad med en sådan automatisk «winch», som alltefter påkänningarna ger eller tar hem på bogsertåget så att spänningen i kablarna hela tiden är konstant.

Att under hård sjö få över en bogserkabel till en haverist är ett helt konststycke. Med raket eller raketpistol skjuter man vanligtvis över en smäcker lina till haveristen. I denna fastgöres en grövre tross, som i sin tur bär den tunga bogserkablarna. Med hjälp av en vinsch kan man så hala över kablarna. Vid oceanbogseringar brukar man använda 40—50 cm grova manilla- eller gråstrossar som har en viss flytkraft. Dessa trossar är emellertid mycket ohanterliga. På senare tiden har man fått fram starka och lätthanterliga nylon-trossar, som ser ut att bli framtidens melodi.

Forts. på sid. 34

VARDAGS TEKNIK

Har ni några små knep eller tips att komma med som kan förenkla tillvaron, så sänd in dem till Teknikens Värld, Sveavägen 53, Stockholm. Alla inkomna bidrag honoreras. Bifoga gärna en skiss om ert tips behöver illustreras. Låt inte det avskräcka er om ni inte kan teckna. Vi har tecknare som ritat om dem. Välkommen alltså!

ARGAD MÄSSING

För att få argad mässing i sitt lästa skick igen kan man ta en del saltsyra och en del ammoniak som sedan rör ihop med trippel till en lämplig massa. Det blir ett utmärkt putsmedel. B. L. S.

LIM FÖR PAPPER

Tag en del stärkelse samt 7—10 delar vatten och rör ihop det till en lämplig konsistens och ni har ett bra papperslim. B. Stolt.

ADRESS I KAPSEL

Visst händer det att någon av bilens navkapslar av en eller annan anledning ramlar av och försvinner. Ett enkelt och billigt sätt att kunna få igen en borttappad navkapsel är att på kapselens insida klistra fast en adresslapp med bilägarens fullständiga adress. Det har jag haft nytta av ett par gånger. N. G.—n.

RADAR-DUKEN

heter ett medel som utan besvär ger varaktigt skydd mot imma på glas. Den är impregnerad med ett speciellt kemiskt ämne som förhindrar att imma uppstår. Duken bibehåller sin impregnering lång tid framåt. Då impregneringen emellertid försvinner då duken tvätts, är det av betydelse att de glas som skall torkas inte är nersmutsade.

Rutan, spegeln eller glasögonen skall vara fuktiga vid putsningen. Detta kan lämpligen ske genom att man andas på respektive föremål. Därefter putsas med Radar-Duken. På de ställen uppstår ett imskydd och någon ny imma bildas inte.

Vid stark kondensation som t. ex. när många personer sitter i en bil vid sträng kyla måste putsningen med Radar-Duken ske oftare. Duken kan dock användas mycket lång tid, då impregneringen är kraftig och beständig.

BILREPARATÖRSKURSER

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 4 februari och 3 mars samt 31 mars 1952.

SVETSNINGSKURSER

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 4 februari och 3 mars samt 31 mars 1952.

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

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelnsgatan 9 Skövde Tel. 1249

SPORTKOSTYM



Officersdiagonal kr. 138.—
Prima tweed från kr. 98.—
Tillv. i grå, grön, blå diagonal samt grå och brun tweed. I alla storl. Även mätbest. En- o. tvåradig Herrkostym samt rid-, golf- o. skidbyx, tillv. Perfekt passform, kvävsbehöv och foder. Vid beställning erh. full retur rätt. Rek. idag mätllista, modellbeskr., tygprover m. m. i Erh. Gratis. Uppge namn och fullst. adress till
JALGEBOLAGET, HALMSTAD, R.

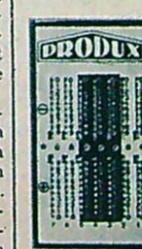
DU TALAR SJÄLV

Vi gälla numer sep. ritning och beskr. för bandspelare till kr 6:— enl. vårt Patentanspråk 4434/49. Medger dock ej större experim.-möjligheter. Men naturtrogen åter. Stora satsen: Ritn. och beskrivn. för platta, tråd och band kr 14:—, separat för platta kr 7:—, Allt material för experim. finnes. Preliminär prislista kr 2:— i frimärken + porto. Enkl. billigaste konstruktion som någonsin är känd.

Våra skyltfönster fyllida av be-geistrade intyg. Reklamsats för enklaste bandsp. kr 60:—, Beställ nu!

NICOT WABA
Kommandörsgatan 11 • Malmö
Tel. 142 00, 241 89 - Chef. priv. 280 04

MEK. RÄKNEAPPARAT endast kr. 10:—



i plånboksformat av kvalitetsmärket PRODUX. Tillv. av metall med etui av tjock kraftig läderimit. Enkel att räkna med. Ni ställer in talen — det är lättare än att skriva — o. det fejlria resultatet syns i resultatfältet. Felräkn. är utesluten. 8-ställig, räknar tal ända upp till 999.999.999. Praktisk NYTTOSAK för alla. Beställ i dag. Belågenhet garanteras.
Handelsf. G. A. LARSSON, Örebro 4
Sänd omg. mot postförskott + porto
... st PRODUX RÄKNEAPPARAT.
Namn
Adress TV

TV:S VARUMARKNAD



SKOGBOSTÖVL. högkl. ljuslåd., välsul. 58:—.
Dam 48:—, Cowboyskjorta Texas 18:—, Texaskraghandsk. lyx 12:—, Skogboystövl 8:—, Mot p.f. Nordlandia, TV, Jarhois

A.-B. Skåne-Exporten

KLIPPAN
Möbler • Mattor • Gardiner
Alltid välsorterat lager
Gör ett besök! Det lönar sig
Tel. 2 43, 3 43 • Storgatan 45



Innehåll:
Besikt., olika storl. o. typer (6 st), dimensionering och fullst. beskrivn. av olika chassi- o. karosserikonstruktioner. 30 sid. (A 4), 20 ill. Postförskott kr. 17: 50.

Ing. B. HJELMQUIST, Boxholm

TILL SALU

RESANDEPORTFÖLJ till marknadens lägsta pris endast kr. 19: 50. Tillverkad av prima galonläder med ett fack o. två utanpå. Bågfickor i rymlig mod., kraftiga lås o. nycklar. Gunnars Handelsfirma, Knäred.

Tillfälle! Villers världsberömda **MOTORCYKELMOTORE** åter i lager för omg. leverans. 200 cc 680:—, 125 cc 573:—, 98 cc 430:—, LINGS, Kat. Bang. 63, 420295, 457656. Stockholm

KNASKYDDET IDEAL
Knäskyddet Ideal av kraftig rostfri aluminiumplåt med beslag. Skyddar knän och ben mot smuts, låta att montera. Pris per komplett sats 18:—, fraktfritt, fri retur rätt. Vid beställning uppgiv tydlig post- eller järnvägsstation.
A. Karlsson • Cykel- & Sportaffär Kvänum • Tel. 114

LÄTTVIKTSKÄRE OHOJ! Rex racer 98 cc, toppfart 85 km. 500:—, MC-motor 500 cc slumapas för 100:—, hjul 3x19 med blomst. 45:—, MC-lykta 20:—, Förgasare 15:—, Ram 35:—, HENRIK VIKLUND, A.L.E.

HUSKVARNA 98 cc med teleskopgaffel, körklar 250:—, 1 par vevhjulsväl DKW 98 cc, feiltra 40:—, D:o Ilo 98 cc 30:—, Svänghjul Ilo 15:—, Eiber 250:—, Toppventil 250:—, Trönninge Cykelaffär. Telefon 154.

FLYGMOTOR. 4-cyl. luftk. HIRTH-504.05 hk, gängt. 1250 tim. i utm. sk. pass. isjakt. ell. dyl. pr. 575:— e. byte.
A. Olsson, Fack 58, Gnarp.

1 st. A. FORDMOTOR m. lamell o. kyl. ej start o. gen. 225:—, 1 st. växelåda, 4 växl. V 8. 175:—, 1 st. utag pass. Volvo köping lada väst. 75:—, 1 st. utag pass. Ford högersida 75:— allt i gott skick.
Sten Andersson, Box 21, Rimfors.

LÄTTVIKTARE Ilo 80 cc, kr 125:—, HVA Cylind. 98 cc kr. 20:—, Boschmagnet kr 30:—, Amalförgasare 500 cc kr. 30:—, Prismaikare 6x30 110:—, Arne Ekvall, Knätte.

För **LÄTTVIKTAREN** och **MOTORCYKELN.** Motor delar, tillbehör, renoveringar. Rek. vår stora Katalog som erh. mot porto. **Motorfirman Harry Hansson, Bengtsfors, tel. 77.**

TV:s VARUMARKNAD

DIESELM. 2,5 cc. 10.000 varv. 170 gr. Pris 36:— D:o 3,5 cc. 13.000 varv. 140 gr. 55:— Aterförs. sökas. T. Jönsson. KXG 26, Hälsingborg.

DIMLJUS o. Mc-strålkastare obet. skönhetsfel. extra billigt. Firma H. GUSTAFSSON Box 7124 Tel. 130 19 Borlänge

MOTORCYKEL — DELAR
Avgasrör förkromade till de flesta märken. Förstkl. utf. . . 35:—
Ljuddämpare förkromade . . . 28:—
Motocross-styren förkromade 18:—
Mc-styren standardmod. . . . 12:—
Motorkedjesk. f. AJS-Matchless av duraluminium. polerat 49:—
Bosch generatorer 6 volt, 70 watt med relä. passar även Lucas magneter 120:—
EBT teleskopiska bakhjulsfjädring f. mc 250—1200 cc. förkrom. 185:—
SVEN THORELL * Töreboda

LÄTTVIKTSÄKARE! Är det något som felar, så har vi alla delar. Ny katalog m. porto. Ivan Höök, Sägen. Tel. 30, 31.

REX WILLIERS 98 cc. mod. 38, säljes ell. bytes mot beg. pianodragsp. B. Forsmoor, Skolgat. 52, Tidaholm

DEN PERFEKTA framhjulsfjädr. t. Er cyk. Lätt att mont. Pris 10 kr st. S. Andersson, Lyckeström, Halltorp

NYBORR. CYL. HVA 120 cc med ny kolv 45:—/st. V. Norén, Manjär, Vistråsk

Lv. mc Rex Williers 98 cc i prima skick 290:—, Uppl. m. p. J. E. Larsson, Box 93, Harplinge

Speedwaydäck f. cykl. Dunl. 28x1½, 26x1½ 10:30. Dunl. sports mc-däck 3.00-19 58:—, Tinghalls, Brämhuitt

RESEGRAMMOPON nästan ny säljes f. 100:— ell. till högstbjudande. Lennart Carlsson, Stora gat. 13, 1 tr. Tel. 356 66 * Västerås

NYA DIESELMOT. 2,5 cc 10.000 v., 170 gr. Reklampris 36:— D:o 3,5 cc 13.000 v., 140 gr 55:— Reservdelar. Obevärsad livslängd. T. Jönsson, Brommag. 10, Hälsingborg

Am. kortvägsmott. BC-342-N, 10 rör, MVC, AVC, krist-filter, CW osc. Eng. Walkie-Talkie 5 rör m. ant. strup-mik., hör-tel. U. m. p. B. Östling, Box 17, N. Valbo

MC-FÖRARE! 1952 års kat. (nr 7) har kommit! Den upptar alla delar o. utrustn.-art. t. 98-200 cc samt nya motorcyklar o. sändes mot porto. Motorfirman IVAN HÖÖK * Sägen Telefon 30, 31

SPORTBÅT 4,25x1,50, vind- o. sidoruta. 4-sits., anv. en säsong. Foto på beg. NV 125 cc. 50 års mod. m. Royal Enf. mot. Rex Williers 98 cc. 37 års mod. En eng. flygverall, något begagnad. Byte diskuteras. E. Halvars, Äppelbo. Tel. 84 B mellan 19—20.

KULPENNOR
Safirmodell Kr 0:40, patroner 0:20. EJRO-AGENTUREN Box 20063 Stockholm 20

EDRA ÖNSKESKIVOR finner ni på vår välorterade gram- fonavdelning. — Kataloger gratis. Obs! Noggrann expediering. KUMLA MUSIKAFFÄR Kungsvägen 19, Kumla * Tel. 710 08

UTFÖRSÄLJNING AV FILM
Lumipan 27 Sch. och Baucht 32 Sch. sp. 120. 6x9 pr st. 0:90, pr 25 16:25. Ferrania 6½x11 pr st. 1:25, pr 25 st. 22:50. Färgfilm 28 Sch. sp. 120—620 6x9 pr st. 3:50. Småbildsfilmm 36 exp. mörkrumsförpackn. pr st 1:75, pr 10 st 15:—, Prisl. lista på papper bifogas order. GÖSTA ERIKSSON * Box 20063 Stockholm 20 * Telefon 48 00 13

DIVERSE
URDELAR och verktyg även till amatörer. Prisl. lista mot porto. Firma E. Karlsson, Erikslund

Ägare av lättv.-mc. Cylindrar borras. Pris. över delar till lv. och mc. sändes mot svarporto. Be-Ge-Motor, Sibräcka.

CYLINDERBORRNINGAR, VEVLÄGERRENOVERINGAR och omfoderingar av alla slags MC-motorer. snabbt o. välgjort arbete under gar. Ulrichshans Motormekaniska Ulrichshans * Tel. 16 24

FOTOAMATÖRER. Framkalla själv Edra foton ef. vår lättfattliga metod. Papper, kemik., kopieram samt allt ni behöver. end. 12:50 + porto. Gunnars Handelsfirma, KNÄRED

KÖP EJ KAMERA
förrän ni läst annonserna från de fria fotohandlarna som lämnar minst 10 % rabatt. Tidningen Amatörfotografen kostar 1:— och finnes hos Cigaraffärer och Pressbyråns försäljningsställen. Även direkt från Amatörfotografen, Sthlm 6.

UPPFINNARE!
Låt ej uppfinningen bli dött kapital. Vi hjälper Er med patentsökning och försäljning. Prisuppgifter och uppsynningar gratis. Skriv eller ring till

Uppfinnarnas Försäljningscentral Ing. H. Sköld, Fastlagsvägen 39, 1 tr., Stockholm 32. Tel. 45 56 99.

Ingenjörbyrå PATENTSERVICE, Dukv. 6, Brömme. T. Sthlm 25 57 74. Inneh.: Ing. Stig Hanell. Utarbetar handlingar för inlämnar och fullföljer patent- och mönsteransökningar i Sverige och utlandet, utför undersökningar beträffande utövningshinder och uppfinningars nyhetsvärde och biträder vid överlätelser. Upplysningar mot svarporto.

Helrenovering, born., ram. o. vevlag.-renov. å 98 o. 120 cc lv.-mat., utf. snabbt o. billigt. Beg. prisl. fr. V. Norén, Manjär, Vistråsk

VARDAGSTEKNIK

VATTENSLANG PA »KICKEN» SKYDDAR SKORNA

Kickstartpedalen på lätta motorcyklar brukar sällan vara försedd med pedalgummi och när det förekommer brukar de ha en viss benägenhet att gå sönder. De må sedan sitta på små eller stora motorcyklar. Utan pedalgummi är kickstarten ganska hal, dessutom river man lätt sönder rågummistulorna om man använder sådana. Här är en idé.

Skaffa en bit vattenslang av lämplig dimension och skär till en lagom lång bit. Träd biten på kickstarten och ni har ett alla tiders pedalgummi. Eventuellt för man vira pedalen med isoleringsband för att slängbiten skall sitta fast. Även fotväxel och fotbroms kan man förse med sådant pedalgummi om de riktiga går sönder. I—ström.

MOT LÄCKANDE TANK-LOCK
Tanklocket på en del motorcyklar brukar inte sitta riktigt tätt. Bensinen skvalpar ideligen ut på tanken och rinner utmed sidorna med följd att man kletar ner byxorna. Dessutom gör bensinen lackeringen matt och grå. Jag har skurit till en centimeterbred filtrering och krängt runt locket. Den suger upp all bensin och skyddar på det sättet både byxorna och lackeringen. Nord.

Motorcykelfrågor

Fråga: 1) Är »röd» bensin farlig för tvåtakts mc-motorer? 2) I så fall varför? 3) Om denna bensin inte är bra varför säljs den då? 4) Vilken bensintyp är lämpligast för mc med 150-kubiks Sachs-motor? »Stjärnkutte Ilmarö»

Svar: 1) Den »röda», blyhaltiga, bensinen är inte bra för tvåtaktsmotorer, som går på oljeblandad bränsle. 2) Därför att den orsakar rubbningar i driften som ger sig tillkänna i form av onormal nedsojning, igengrodda tändstift o. s. v. Man bör i tvåtakters inte använda bensin med mera än 0,13—0,26 cm³ tetraetylbley per liter bensin. Annars riskerar man att behöva sota motorn mycket ofta. 3) Den är avsedd för fyrtakts bilmotorer med hög kompression och är genom sitt högre oktantal värde lämplig för sådana motorer. 4) Till alla tvåtakters med blandsmörjning bör man använda vanlig »vit» handelsbensin och således hålla sig borta från högoktanbränslet.

Fråga: 1) Vilken skadlig inverkan kan blyinblandningen i vissa bensinsorter ha på tvåtaktsmotorer? 2) Vilka bensinsorter mer än Nynäs innehåller bly? »Monark»

Svar: 1) Se svar till »Stjärnkutte». 2) All »röd» bensin innehåller blyhalt.

Fråga: 1) Hur hög är topphastigheten på en Indian 1.200 cm³ 1948? 2) Dess motoreffekt? 3) Hur mycket kostade då en ny sådan med sidvagn? 4) Vad är det för årsmodell på de senaste till Sverige inkomna Indianmotorcyklarna i 1.200-kubiksklassen? 5) Finns det backväxel på dessa? »Indian»

Svar: 1) 140 km/t. 2) 36 hk. 3) 5.850 kr. 4) Modellåret är strängt taget 1946. Under 1948 importerades endast en Indian 1.200 till Sverige. Resten kom 1946—47. 5) Nej.

Fråga: 1) Hur stor del toppolja är lämpligt att inblanda i bensinen på en fyrtakters under inkörningsperioden? 2) Om inkörning sker vintertid, inverkar den lägre yttertemperaturer menligt på motorn genom kraftigare försilting? B.S.A. 500

Svar: 1) Det är diskutabelt huruvida toppolja i bensinen överhuvud gör någon större nytta. Skall man blanda i toppolja är det fullt tillräckligt att man låter bensinstationen blanda i så mycket olja som enligt deras toppoljemått svarar mot den bränslemängd som man fyllt på. 2) Någon större inverkan torde man väl knappast kunna påvisa, men eftersom den kalla oljan smörjer dåligt bör man nog försöka köra motorn varm innan man startar.

Sign. S.L., Böda, har klagat över att en del prisuppgifter i TV:s tabell i nr 20/1951 inte stämde. Vi medger att ett par fel insmugit sig och ber så mycket om ursäkt. Samma insändare klagar vidare på att han inte lyckats få tag i en Imme R. 100. Han har rätt i att någon import av sådana motorcyklar f. n. inte förekommer — och lär väl heller inte komma till stånd eftersom fabriken nu gjort konkurs!

Fråga: 1) Vilken olja skall man använda i växelådan på en NV-11 a) sommar; b) vinter? 2) Kommer TV att provköra NV-11? 3) Hur hög är topphastigheten? 4) Marschhastigheten? Blixt, 1951

Svar: 1 a) och b) Mobiloil B. 2) Ja, sannolikt, men det dröjer en tid. 3) 75—80 km/t. 4) 60—70 km/t.

Fråga: 1) Vilken effekt bromsar Ariel 350 N.H.? 2) Kan man få BSA B 31 med bakhjulsfjädring? Smålänning

Svar: 1) 19,4 hk vid 5.600 v/min. 2) Nej.

Fråga: Effekt, varvtal och toppfart för AJS »Spring Twin»? »Skoghall» m. fl.

Svar: 30 hk vid av fabriken ej uppgett toppvarv. Toppfarten torde röra sig kring 140—145 km/t.

Fråga: 1) Går det att få en ny Puch 125 cm³ eller Monark 150 inregistrerad för 75 kg om man byter ut stänkskärmar o. dyl. mot d:o av lättmetall så att vikten kryper ner under 75 kg? 2) Om inte får en 15-åring köra en cykel som väger 84 kg 1952? 3) Vilken är att föredra Puch TS eller TT ifråga om slitstyrka? F—d 15-åring

Svar: 1) Ja, om vikten verkligen är under 75 kg och inga tillbehör plockats bort som skall finnas enligt trafikföreskrifterna. 2) Nej. 3) Den lågvarvigare TT-modellen.

Fråga: 1) Går det att få bakhjulsfjädring på Ariel 350 och 500 cm³? 2) Hur verkar Ariels bakhjulsfjädring? 3) Är Triumphs fjädrande nav lika effektivt och slitstarkt som vanligt teleskop? 4) Hur hög är toppfarten på Horex Twin? 5) Hur uttalas Geoffrey Duke? Mc-intresserad

Svar: 1) Ja. 2) Genom spiralfjädrar inkaplade i hylsor på vardera sidan om bakhjulet. 3) Ja. 4) 160 km/t. 5) Ungefär Djoffri Djok.

Fråga: 1) Vad används för bränsle vid moto-cross och speedwaytävlingar? 2) Vilken firma säljer reservdelar till Rudge? »Motorfantast»

Svar: 1) Som regel metanol. 2) Stach & Co. AB, Sveavägen 94, Stockholm.

Fråga: 1) Var kan man köpa reservdelar till en Supreme 1939 års modell? 2) Finns det någon treväxlad Rex Williers 39 års modell? Supreme

Svar: 1) Försök med AB E. Fleron, Malmö, eller Stockholm. 2) Ja såvitt vi känner till fanns det en 3-växlad 200-a. Absolut säkra är vi emellertid inte.

Fråga: 1) Har hört att Triumph Tiger 100 har en toppfart på 160 km/t, är detta riktigt? 2) Hur hög är topphastigheten på Puch 125 cm³ Sport? 3) Får man köra lättviktare på privat område om man är 14 år? »Vet ingenting»

Svar: 1) 160 km/t är i optimistiskaste laget men maskinen i fråga är den f. n. snabbaste 500-an i marknaden. 2) Knappa 100 km/t. 3) Nej!

Fråga: Vart skall jag vända mig för att få tag i en instruktionsbok till Nimbus? Arne Karlsson, Köpling

Svar: Skriv till Fisker & Nielsen A/S, Peter Bangs Vej 30, Köpenhamn, Danmark, som tillverkar Nimbus.

Fråga: Vilken fabrik tillverkar Sparta och vad har denna mc för motor? »Rospigg»

Svar: Sparta tillverkas av en holländsk cykelfabrik. 200-kubikaren har Villiers-motor och 250-an Victoria-motor.

Fråga: 1) Data på Jawa 500 o. h. c. 2) D:o för Maico-scootern. »Knarren»

Svar: 1) På denna maskin finns ännu så länge inga data tillgängliga, ännu mindre någon prisuppgift, eftersom det är osäkert när modellen kommer att importeras. 2) Maico har följande data: Encyl. tvåtaktsmotor på 148 cm³ (57x58 mm) som bromsar 6,5 hk vid 4.800 v/min. Kompression 6,5 till 1. Treväxlad låda och toppfart 75 km/t. Batteritändning. Vikt 115 kg. Hjulbas 1260 mm.

FOKKER F. II (V-45)

Holländskt trafikflygplan

Tillverkare: N. V. Nederlandsche Vliegveugen fabriek, Fokker, Holland.

Besättning: 2 man.

Passagerare: 6 personer.

Motor: En 185 hk BMW IIIa, 6-cyl. vattenkyld radmotor.

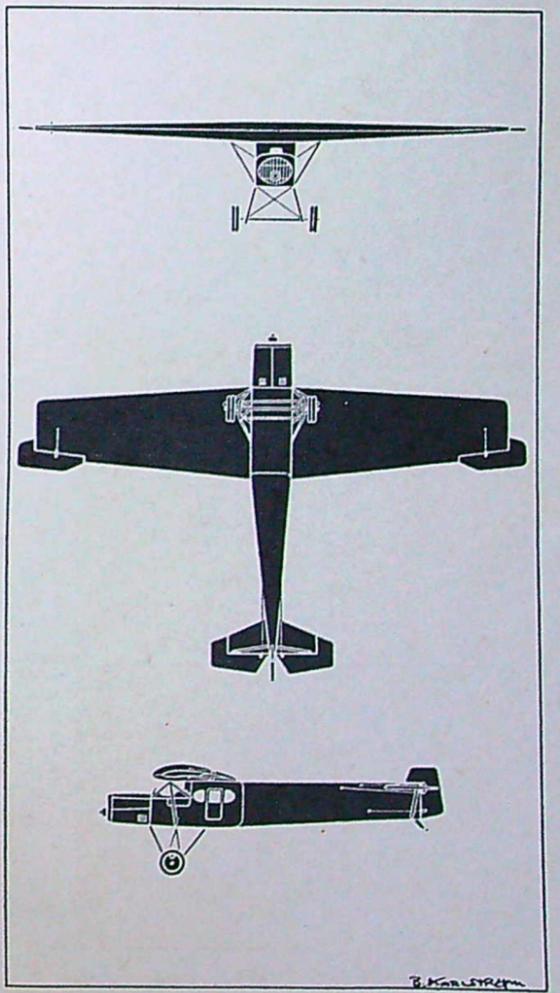
Data: Spännvidd 17,25 m (inkl. skevroder), längd 11,65 m, höjd 3,67 m, vingyta 38,2 m², tomvikt 1.195 kg, flygvikt 1.900 kg, vingbelastning 42 kg/m².

Prestanda: Toppfart 165 km/t, marschfart 135 km/t, stighastighet 142 m/min, normal flygsträcka 1.000 km, max flygsträcka 1.200 km, topphöjd ca 4.000 m.

Lastförmåga: max 700 kg.

Byggnadssätt: Stålrörskropp med duk- och metallklädsel. Vingar av trä med plywoodklädsel.

Anm.: Världens första egentliga trafikplanskonstruktion, baserad på den lilla D VIII jaktmaskinen. Användes bl. a. av Deutsche Lufthansa, KLM och SABENA.



VAGSTYCKE UTAN MOTSTYCKE

Det är fullständigt fantastiskt att Carl- sen och Dancy orkade ta ombord och lägga fast den 12 cm grova bogserwiren. Tänk er att ni står på ett fartygsdäck som lutar i en 60—70 grader och som vaggar och dansar i sidled samtidigt som den höjer och sänker sig i en nivåskillnad på upp till andra eller tredje våningen på ett normalt stenhus. Från ett annat däck som dansar likadant, men i otakt med er skall ni, med fara för eget liv ifall ni mister balansen, hala över en 50—60 meter lång och flera hundra kilo tung och ohanterlig stål- wire och lägga fast den om ett antal pollare. Ni kanske nu kan bilda er en föreställning om atlantihjältarnas prestation även om bilden bara är en blek kopia av verkligheten.

Man får inte heller förundra sig över att wiren sprang av, det är snarare ett under att den höll så länge. Under en bogsering måste man sålunda avpassa bogserkabelns längd, så att bogserarens akter och haveristens förskepp befinner sig samtidigt på en vägtopp eller i en vågdal. Detta för att mildra ryckningarna i bogserwiren. Vid kursändringar måste man manövrera med stor smartness så att inte haveristen »skär ut» ur kursen och spränger bogserkabeln eller än värre drar ikull bogseraren. Det är viktigt att bogser- kabeln fastgöres omsorgsfullt. Användes ej haveristens ankarkätting utan benyttar man sig — som vid atlantäventyret — endast av en stålwire, måste denna skyddas för nötning på de ställen där den går genom halkipar eller belägges kring pollare.

Man lägger därvid träbackningar runt wiren. Under bogseringens gång kan man då och då »friska» bogsertaget, dvs. man saktar av farten och halar hem på bogser- taget så att man kan göra fast med en ny frisk bit av bogserwiren. För männen på Flying Enterprise gick det naturligtvis inte att iakttaga alla dessa försiktighets- åtgärder. Man förstår deras problem när man hör att de smorde smör på bogser- wiren vid nötningsställena.

Den bästa fastgöringen erbjuder ankarkättingen. Hade hjältarna på Flying Enterprise kunnat ge ut på ankarkättingen, så att ankaret hängt ned under fartyget, är det möjligt att Turmoll och jagaren John W Weeks kunnat gå upp på var sida om haveristen med en wire mellan sig och dragit wiren under Flying Enterprise och på så sätt fångat upp ankaret. H. B.

FLYGANDE ÖGAT

Forts. fr. sid. 22
plåt. Vingarna är av normal träkonstruktion med två lådbalkar och fanérklädsel. I vingarna sitter bensintankarna på tillsammans 150 liter. Hela vingens framkant är försedd med fast slot. Klaffar och skevroder är av slottad typ. Flapmanövrering- en är försedd med en differentieringsan- ordning, som tillåter skevroden att, till en del, gå ned samtidigt med flapsen.

Stabilisatorn, som är av träkonstruktion, är ställbar med hjälp av ett handhjul. Höjd- och sidoroder är av svetsad, dukklädd stålkonstruktion.

Understället är av en mycket robust

konstruktion med stålfjädrar och friktions- dämpning som arbetsupptagande element. Hjulen är Good-Year 6.00x6, med »single disc» hydrauliska bromsar som tåmanövreras. Sporrhjulet, 3 1/2x3, är styrbart och automatiskt urkopplingsbart. Instrument- utrustningen är för ett flygplan av denna storlek ganska omfattande och inkluderar fullständig blindflygnings- och nattflyg- ningsutrustning. I högra vingen är ett elektriskt infällbart landningsljus inbyggt.

Prototypen är försedd med en VHF- 2 way radio av den danska firman AVIA's utmärkta konstruktion.

Motorn är en Continental C 145-2 för- sedd med starter och generator. Propellern är automatiskt ställbar och av typ Aero- mat.

För skolflygning kan D. K. styrning in- byggas på få minuter.

Förutom till direkt artillerisamverkan kan KZ AOP användas som förbandsplan, skolplan, ambulansplan etc.

Genom sin förmåga att starta och landa på »omöjliga» platser, sin lättflugenhets och enkla uppbyggnad bör KZ AOP ha stora möjligheter att göra sig nyttig som armé- flygplan.

Data och prestanda

Spännvidd 9,4 m, längd 6,5 m, höjd 2,1 m, tomvikt 520 kg, bensin och olja 115 kg, flygvikt 800 kg, topphastighet 215 km/t, marschhastighet 190 km/t, min. hastighet 40 km/t, startsträcka (under) 100 m, land- sträcka 50 m.

ANVÄND 60 AV ÅRETS 8.760 TIMMAR TILL EN ROLIG LÖNANDE HOBBY

På 60 timmar
BRA TECKNARE

tack vare genial metod

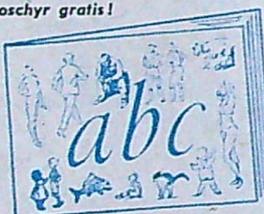
Visst kan Ni lära Er teckna! Ni likaväl som tiotusentals andra över hela världen. Huvudsaken är att Ni får riktig undervisning. Har Ni intresse för teckning kan vi bara ge er ett råd: Ta en ABC-kurs. Metodisk träning genom spännande och intressanta övningar som privatelev per korrespondens för Sveriges skickligaste lärare för Er osvikligt fram till målet. Som elev hos ABC-skolan tilldelas Ni en lärare som hela tiden följer Er utveckling och hjälper Er att finna den personliga stilen.



G. Bruno, Kiruna
B. Cedergren, Visby



Broschyr gratis!



5000:— kontant i stipendier

ABC-skolans stipendieverksamhet kommer i år att utvidgas. En förstärkt jury utser bl. a. en Parisstipendiat som får 2.500:— för utomlandsstudier.

ABC-SKOLAN

FÖR TECKNING
ÉCOLE ABC DE DESSIN
PARIS.

Kungshuset Stockholm.
Tel. 20 21 45

Skänd mig gratis och utan förbindelse från min sida Eder stora lyxproselyt med ett affilialt illustrationer.

TEXTA!

Namn:

Titel:

Adress:

Postadr.:

TV 2/52

LÖSEN

Frankeras ej.
ABC-skolan betalar portot.

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 243
Stockholm 3

Till

ABC-SKOLAN
FÖR TECKNING
KUNGSHUSET
STOCKHOLM

På 60 timmar
ETT NYTT SPRÅK

tillräckligt bra för praktiskt bruk



En halv timme om dagen gör underverk.

Låter det otroligt? Ja, det är Ni inte den första att tycka och tänka. Och tar Ni en kurs, blir Ni inte heller den första att tänka: »Var det så lätt?» Redan efter ett par timmar med Linguaphone kan Ni bilda enklare satser på det nya språket. Efter avslutad kurs behärskar Ni språket inom ramen av tretusen glosor. Som jämförelse kan nämnas att t. ex. engelsmannen endast använder ca femtonhundra glosor i dagligt tal.

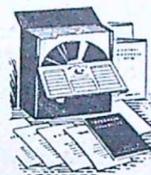
Det naturliga sättet
ATT LÄRA SPRÅK

är att lyssna. Varför? Tänk efter. Hur lärde Ni Ert eget modersmål? Jo, just genom att lyssna — och se. Ni hörde ordet »pappa» och Ni såg Er pappa framför Er. Så småningom kombinerade Ni ord med föremål och så fortgick det tills Ni kunde tala Ert modersmål obehindrat. På samma sätt lär Ni ett nytt språk med Linguaphone. Enda skillnaden är, att det går fortare och lättare. Det är alltså naturens egen väg, som Linguaphone följer.

Linguaphone
passar alla

Linguaphone-metoden gör det möjligt för alla, att oberoende av ålder och skolunderbyggnad lära språk på rekordkort tid. Dessutom är Linguaphone-metoden synnerligen lämplig för dem som önskar friska upp sina gamla skolkunskaper och skaffa sig ett gott uttal.

Populärt studiematerial
— vetenskapligt utarbetat



En fullständig Linguaphonekurs består av

Sexton grammofoonskivor

Textbok med mer än fyra hundra illustrationer
Ordlistor

Praktisk grammatik (ej nödvändig, men ingår i kursen för den som önskar fördjupa sina teoretiska språkstudier)
Grammatiska kommentarer
Handbok i kommersiella termer och bruk

OBS! Kostnadsfri korrespondentjänst

För allt detta behöver Ni endast betala

10:- per månad

Bildar Ni en cirkel om t. ex. fem personer blir kostnaden bara

2:- per elev och månad

29 OLIKA SPRÅK

på Linguaphones kursprogram. T. ex. engelska, franska, tyska, spanska, italienska, holländska, ryska, polska, kinesiska, hindustani, suaheli m. m.

Ett erbjudande

Utan förbindelse får Ni pröva en valfri Linguaphone-kurs under åtta dagar kostnadsfritt. Utnyttja detta tillfälle!



Sänd in kupongen i dag!

LINGUAPHONE
INSTITUTET

Kungsg. 18 Sthlm Tel. 20 76 45

Sänd mig gratis och utan förbindelse från min sida Eder stora, illustrerade Linguaphone-broschyr med upplysningar om hur jag kan få en Linguaphone-kurs gratis en vecka. TEXTA!

Namn:

Titel:

Adress:

Postadr.:

LÖSEN

Frankeras ej.
Linguaphone betalar portot.

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 243
Stockholm 3

Till

LINGUAPHONE
INSTITUTET
KUNGSGATAN 18
STOCKHOLM