

Teknikens TVärld



Nr **5** 1952

PRIS 70 ÖRE

I Norge 1:15, Danmark 1:20

I Finland 70 Emk.

mar

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 år 1951. Så ett par saker till: Skriv endast frågor inom samma



Nr 5 • Argång 39 • 6 mars 1952
TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

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

Redaktör och ansvarig utgivare:
RUNE MELANDER Tel. 34 00 80

Redaktörer:
C.-E. Ravander > 32 82 86
Sven Salenius > 31 51 13
O. Jungsveden > 32 82 84

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

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

PRENUMERATIONSDELNING:
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, Raadhusspladsen 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 förbjöds!
Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flynig, Sveavägen 53, Stockholm

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
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.

Bilfrågor

Fråga: 1) Jag undrar om dessa märken är GM-produkter: Pontiac, Chrysler, De Soto, Dodge, Plymouth? 2) Vad kostar dessa märken och går de att köpa i Sverige? »Frågvis»

Svar: Pontiac är en GM-vagn (Cadillac, Buick, Oldsmobile, Chevrolet, Vauxhall, Opel också). Chrysler, De Soto, Dodge, Plymouth är Chrysler-koncernens märken. 2) Det är nog svårt att få tag i dessa vagnar nya i Sverige. Ibland finns det några hundra att få, ibland är de slut. Priserna varierar mellan 13.000 och 25.000 kr, beroende på modell. Fråga direkt hos General Motors Nordiska AB i Sthlm, respektive Philipssons Bilbolag, Sthlm, (Chrysler-koncernens märken).

Fråga: 1) Tillverkar Volvo någon modell försedd med den s. k. »Hesselmanmotorn» numera? 2) Har motorn tidigare använts av utländska märken, i så fall vilka? »MG-33»

Svar: 1) Fråga hos AB Ernst Nilsson, Häl-singegatan 33, Sthlm. 2) Ja, bl. a. av USA-fabrikatet Hercules.

Fråga: Är det svårare att reparera och slå ut bucklor i en lättmetallkaross som t. ex. Dyna Panhards än en vanlig plåtkaross? Kan en sådan bil stå ute i ur och skur utan näm-nvärda skador? »Lättmetallsfantast»

Svar: Det behövs annan teknik delvis, men det går bra att reparera lättmetallkarosser. En sådan rostar inte och kan utan vidare få stå ute året runt — naturligtvis måste man då vaxa lackeringen, annars blir den lätt vare sig underlaget är lättmetall eller stål.

Fråga: 1) Vilken av dessa bilar är den bästa ifråga om slitstyrka: Morris-Oxford, Opel-Olympia, Peugeot 203 och Volvo 444B? 2) Finns det byggsats eller ritning till Peugeot 203 och Saab 92 för modellbygge? »Bilfantast»

Svar: 1) De är alla goda vagnar, slitstyrkan beror nästan helt på hur de körs och sköts. 2) Vi råder er att höra efter hos någon av de större modellfirmorna.

Fråga: 1) Var finns det reservdelar till Appletonsökare för bil? 2) Vad heter åter-försäljaren för dessa sökare? »Lösnummerköpare»

Svar: Vänd eder till Amerikanska Gummi-bolaget, Luntmakaregatan 25, Stockholm. 2) Se ovan.

Fråga: Vad är inköpspris, skatt, försäkrings-avgifter (halvförsäkring + brandförsäkring) och bensinförbrukning/ml för Opel Olympia, PV 444, Standard Vanguard, Fiat 1400 och Opel Kapitän? »A. J-n.»

Svar: Vänd Eder till resp. generalagenturer: General Motors Nordiska AB, Sthlm, för Opel Olympia och Opel Kapitän; Volvo, Göteborg, för PV 444; ANA, Nyköping, för Standard Vanguard; Svenska AB Fiat, Sthlm, för Fiat.

Motorcykelfrågor

Fråga: 1) Skall TV provköra HVA eller någon annan maskin med denna motor? 2) Vad anser TV om HVA:s nya framgaffel? »S. E. J.»

Svar: 1) Sannolikt så småningom. Varg-Olle provkörde annars den maskinen i TV redan 1950. 2) En artikel om denna gaffel fanns i TV 1950. Dessa nummer kan erhållas från expeditionen.

Fråga: 1) Data för BSA 250? 2) Hur hög är toppfarten? 3) Marschfarten? 4) Hur mycket kostar den med bakhjulsfjädring? 5) Är den lämplig som bruksmaskin? »BSA»

Svar: 1) 249 cm³ (63x80 mm), t. v., 11 hk v. 5.400 v/min. Vikt 129 kg (med bakhjulsfjädring 138 kg), 3-växlad låda, mot pristillägg 4 växlar. 2) Ca 100 km/t. 3) Ca 80 km/t. 4) Före den nya skattens tillkomst: 2.130, bakhjulsfjädring 250: — kr. extra. 5) Ja.

Fråga: 1) Hur sker rengöring av ljuddämpare på en mc? 2) Vad skall man använda att smörja bakhjulskedjan med? 3) Hur hårt tryck skall det vara i 3.00x19" slangar? »M:c»

Svar: 1) Lagg ljuddämparen i ett bad bestående av vatten och kaustiksoda. Låt den ligga kvar över natten och tvätta sedan i rinnande vatten. Om möjligt bör tvättningen hållas varm hela tiden. De föreningar man inte får bort på detta sätt kan skrapas bort. 2) Fett av rätt typ får ni på vilken bensinstation som helst. 3) Det beror inte bara på däckdimensionen utan också vilken mc den sitter på. Något exakt tryck för 3.00x19" slangar kan ej anges.

Fråga: 1) Data och finess på Apollo Competition? 2) Varför provkörs icke mindre mc, som t. ex. denna maskin i TV? 3) Får en 16-åring köra denna mc enligt de nya trafikreglerna? 4) Inkörningshastighet, inkörningssträcka? 5) Oljeblandning vid och efter inkörningen? »Tre hapanadakisar»

Svar: 1) Denna maskin har en vanlig HVA-motor, men är speciellt byggd för att passa för trials och scramble-tävlingar. Styrstängarna är alltså breda och avgasröret är upplagt. Dessutom är en massa utrustningsdetaljer som stänkskärmar o. dyl. av lättmetall. 2) TV kommer att provköra mindre maskiner också. 3) Ja. 4) Max. 40-50 km/t på högsta växel. Kör in maskinen minst 200 mil. 5) Under inkörn. 1:20 efter 1:25.

Fråga: 1) Kommer TV att provköra BSA 250 eller 350 cm³? 2) Data och fart. 3) Dessa maskiner kan väl anses vara bra? 4) Kan det vara bra att köra en HVA 120 på ett mycket hårt stift med två personer? »Spekulant»

Svar: 1) Ej bestämt. AB E. Fleron som är generalagent har ännu inte erbjudit oss några cyklar. 2) Data: Se TV nr 20 51. Toppfart: ca 100 resp. 115 km/t. 3) Ja. 4) Ett hårt stift skadar säkert inte. Det märks snart om stiftet är för hårt.

Fråga: Är det bra att »koka» en mc-kedja i en blandning av konsistensfett och grafit? Blir blandningen bättre om man också blandar talg i? »Jawa 250 B»

Svar: Den blandning ni nämner först är mycket bra. Själva har vi aldrig provat talg i blandningen men det är möjligt att det är bra.

Till alla som frågat om Horex Imperator kan vi meddela att maskinen kommer att säljas av Columbus Motor, Stockholm. Några maskiner kan inte beräknas komma förrän tidigast i sommar.

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 uppge namn, ålder, intressen och bifoga avgiften 50 öre i frimärken. Skriv dessutom »Kontakt med utlandet» i anmälan.

I DETTA NUMMER:

HÖGAKTUELLT:

Dödande värme	8
Vetenskapen åker bob	10
Färliga leksaker	12
Massor av olja!	14

MOTOR:

Varg-Olle	4
Köp inte bilen i säcken!	10
Med gasen i botten	18
Lättviktaren är död — leve mellanviktaren!	19

FLYG:

Flyget behöver Dig!	7
Hopp i mörker	19
Livet hänger på en tråd	20
Typspalten	35

TEKNIK:

Han fixar allt	13
Mistlur sömmedicin	21
Teknisk revy	22
TV:s tips	34

HOBBY:

Det hänger på tänderna	21
Radioklubben	32

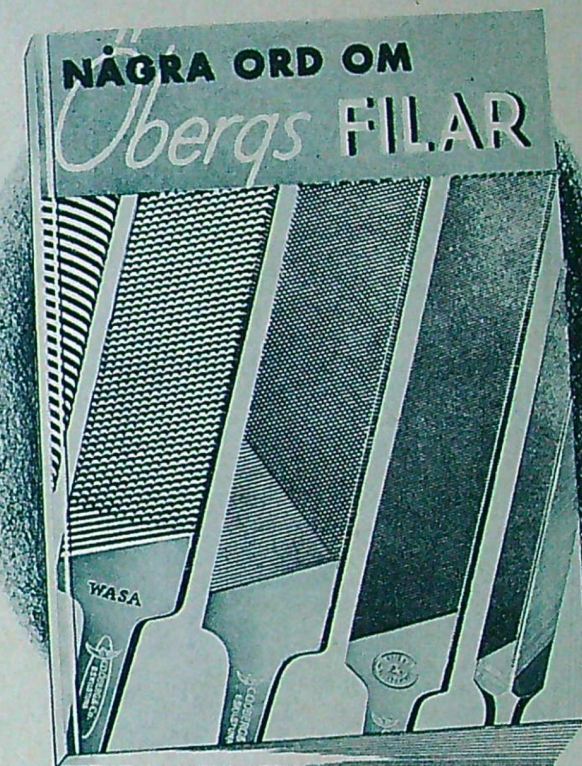
SERIER:

113 Bom	30
Leo Falk	30

OMSLAGSBILDEN

visar en enmansbob i fullt fart i S:t Moritz Olympiabacke. Det berättas att den lilla kälken lanserades av en amerikansk turist som hade den med sig till Schweiz. Alpfolket måtte ha tyckt att konstruktionen var ovanligt spinkig och påminde mest om ett skelett, därav namnet skeleton. Detta hände för 75 år sedan. Om dagens bobsport och de svenska olympiainsatserna kan ni läsa på sid. 9-10 i detta nummer.

FIL-ÖBERGS handbok



ger råd och upplysningar och är värdefull för alla, som använda Öbergs filar.

Erhålles gratis på begäran.



Nr 436

en
visans vän
lär

visans
vänner
spela

gitarrr

Gitarren är de trivsamma kvällarnas instrument. Och hur ofta har Ni inte tänkt på hur trevligt det skulle vara att kunna spela detta instrument? Nu är det inte längre någon omöjlighet för Er att bli en duktig gitarrist. Lille Bror Söderlundh kan bli Er lärare i en korrespondenskurs.

Bra och billig kurs!

Lille Bror Söderlundh har utarbetat en förstklassig kurs i gitarr för alla visans vänner. Han följer med råd och anvisningar Era framsteg under hela utbildningstiden. Ni tar lektionerna på fritid och bestämmer själv Er utbildningstakt. Ni spelar när Ni känner Er mest upplagd. Kostnaderna är så pass små, att de inte kan avskräcka någon.

Snabbt resultat!

Ni kommer snabbt att nå resultat och kursens grundlighet garanterar, att Ni lär Er allt, som kan fordras av en musikutövare. Gitarren passar överallt. Ni tar med Er instrumentet när Ni besöker goda vänner, och Ni blir lätt medelpunkten i ett sällskap, därför att Ni har förmågan att kunna underhålla. Ni är »den som kan spela». Kan Ni dessutom sjunga är Er succé given.

Vi har kurser även för andra instrument — med lika skickliga lärare. Andrew Walter lär Er dragspel och Stig Holm piano.

Vi har en specialist för varje instrument

Posta i dag Gratis prospekt

WESTIN & C:O
Korrespondensinstitut
Katarinavägen 20, Stockholm Sö.
Tel.: 42 04 50 (växel)

Sänd mig gratis och portofritt prospekt! Jag är intresserad av Lille Bror Söderlundhs gitarrkurs, dragspel, piano, klarinett, saxofon, strängbas, trombone, trummor, trumpet, violn, orkestergitarr, harmonilära, arrangering. (Stryk under det avsedda.)

Namn:

Adress:

Postadr.: TV 5



Varg-Olle:

BRAGD PÅ MC

Den här gången skall jag inte skriva om tävlingskörning utan om en verklig långfärd på motorcykel som gjorts av journalisten J. Holger Andersson från Horred. Han hade beslutat sig för att ta vintersemester och på motorcykel ge sig ut på en tur från Varberg till Nordkap.

Den 21 januari startade han från Varberg. Maskinen var en Monark på 175 kubik. Färden gick via Borås och Göteborg till Oslo utan några större svårigheter. Värdret var bra och maskinen gick som ett urverk. Andersson räknade emellertid med kyligare väder och han befarade att han skulle få trassel med ventilerna. Därför tog han helt enkelt och smorde in dessa med glykol och det visade sig vara en mycket klok åtgärd.

Från Oslo fortsatte Andersson över Hamar och Dombås till Trondheim. Under femdagarskörningen från Hamar till Trondheim var kylan ganska kraftig. Det var ibland upptill 25 grader kallt, men Andersson var väl påläst. Under bar han ett TT-ställ och utanpå en ofodrad fullständigt dragfri overall. Ovanpå allt detta hade han en anorak vars kapuschong han kunde fälla upp över motorhuvuven. Som skydd för ansiktet använde han en yllehalsduk.

Hittills hade han inte besvärats av snöhinder, men ju längre norrut han kom desto

värre blev det. Andersson hade planerat att nå Nordkap genom att köra över Narvik — en plan som han emellertid fick uppge på grund av att vägarna inte var plogade. Detta berodde på att vägsträckorna trafikerades med s. k. snömobil.

Färdriktningen fick läggas om och Andersson körde in över svenska gränsen och kuskade inre lapplandsvägen norrut. Mellan Sorsele och Arvidsjaur råkade han ut för en fruktansvärd snöstorm som bl. a. tvingade honom att köra hela två mil på ettan. En annan snöstorm råkade han tidigare ut för då han från Saltfjället körde in på svenska sidan söderut till Gäddede. Han passerade därvid en 4 km lång oplogad sträcka som han fick forcera genom att släpa fram cykeln genom drivorna. Det tog honom hela fyra timmar och skedde nattetid!

Under färden genom Lappland gick allt bra och Andersson nådde fram till Kare-suando. Längre norrut var det omöjligt att komma, så han fick vända och körde över Pajala till Haparanda och vidare kustlandsvägen ner till Sundsvall. Därifrån fortsatte han till Östersund, genom Hälsingland söderut till Falun. Så gjorde han en avstickare till Eskilstuna och kom så småningom över Västerås till Stockholm. Efter ett kort uppehåll i huvudstaden satte sig Andersson åter på motorcykeln och färden gick vidare mot södra Sverige. Norrköping fick påhälsning och därifrån körde han rätt över Östergötland till Motala varifrån han fortsatte utmed Vätterns strand till Jönköping. Från smålandsmetropolen satte han kurs på ostkusten och följde denna från Kalmar runt hela skånekusten och hamnade slutligen vid utgångspunkten. Då hade han kört sammanlagt 750 mil utan större missöden, och det tycker jag var bra gjort av 30-åringen från Horred.

Alla ryggen

DET HÄNGER PÅ TÄNDERNA

Forts. fr. sid. 21

med skärpningen. Därvid får man som regel räkna med följande arbetsmoment:

1. Fogstrykning.
2. Skränkning.
3. Filning.

Fogstrykningen avser att ge sågtänderna samma höjd. Lågt liggande tänder deltar nämligen inte i sågningsarbetet. Oftast slits en såg mest på mitten och därför måste fogstrykningen göras kraftigare ut mot ändarna, så att den ursprungliga något konvexa linjen bibehålles.

Under detta arbete bör sågen vara fastsatt i en filklove. En lämplig anordning att fästa filen i kan man göra själv, fig. 4, eller också köpa den färdig i närmaste järnhandel, fig. 5. Råeggen som uppstår på tändernas utsida vid fogstrykningen avlägsnas lämpligast med ett bryne.

Skränkningen eller utvikningen av sågtänderna har till uppgift att ge bladet en så friktionsfri gång i sågspåret som möjligt. I regel är de flesta sågar tunnslipade mot ryggen och kräver därför ytterst liten skränkning. Ju mindre utvikningen är desto lättare går sågnings!

Skränkningen utföres bäst med en s. k. skränktång. Ställ in tången så att utvikningen börjar ungefär mitt på tanden — alltså inte vid triangels bas för då kan sprickor lätt uppstå i tandbotten.

Filningen. Vid sned- eller fasfilning använder man helst en tunn sågfil — t. ex. Wusa extra tunn av ca 5—6 tums längd. Se till att sågbladet sitter ordentligt fastspänt i en filklove och inte vibrerar! Filvinkeln för en snedfilad såg bör vara mellan 60—75 grader. Filrörelsen går från tandens bas snett upp mot spetsen. Tryck inte

ner filen mot tandbotten i vilken det annars gärna uppstår hack och håligheter. Filen skall lyftas när man går tillbaka med den — i annat fall kan spetsen skadas. Eventuell råegg som bildas under filningen försvinner så snart sågen används.

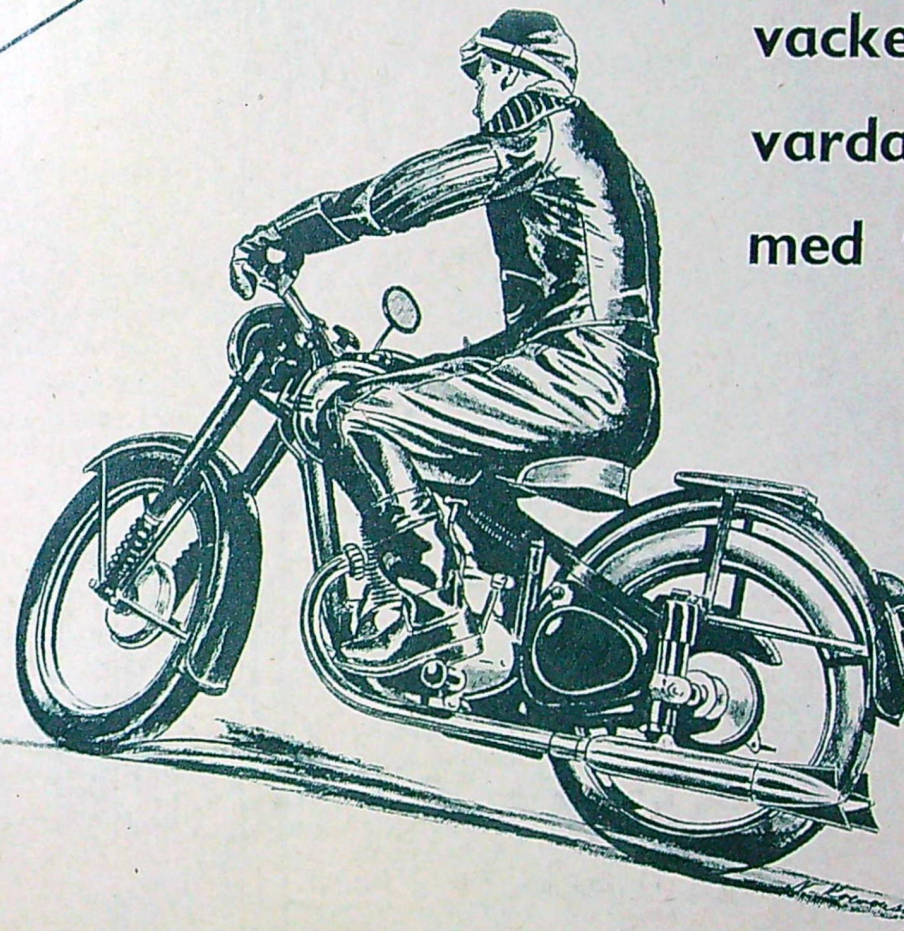
En universaltandad såg för både kapning och längdsågning skärpes genom tvärfilning, och det tillgår på så sätt att filen föres i rätt vinkel mot och över bladet. För detta ändamål rekommenderas en »klen trekantsspets» sågfil. Denna fil kan erhållas i två utföranden — enkel och dubbelspetsad — men det blir mest ekonomiskt att köpa den sistnämnda. En 8-tums fil motsvarar två 4-tums filar.

Sedan fogstrykning och skränkning utförts sker filningen av de tänder som är utvikta mot den filande. När man så gått över hela bladet från ena sidan vänder man sågen och gör samma sak med den andra. På detta sätt bildas råeggen på tändernas insida och försvinner av sig själv. Man behöver inte riskera att en såg som filats från två sidor drar snett.



TEKNIKENS VÄRLD 5/52

JAWA



vacker
vardagsmaskin
med tävlingstakter

När Ni sitter i sadeln på Jawa märker Ni snart de egenskaper, som gjort den välkänd både i hårda tävlingar och vid körning till vardags. Den ekonomiska och sega tvåtaktsmotorns mjuka gång och snabba acceleration och den fina väghållningsförmågan: Jawa har teleskopfjädring både fram och bak.

BILAKTIEBOLAGET

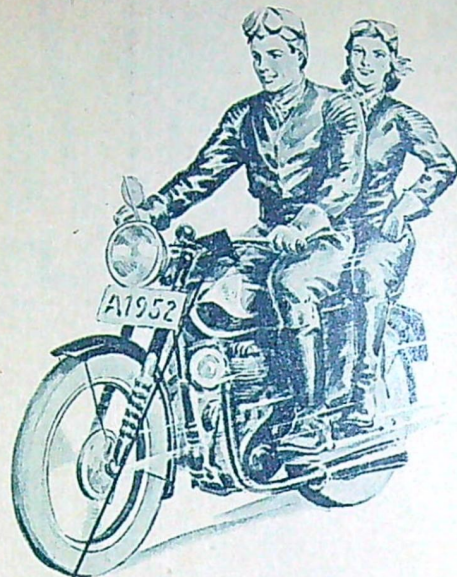
IMPERIA

KONTOR OCH UTSTÄLLNING:
Sveavägen 100 Tel. växel 34 03 85

TEKNIKENS VÄRLD 5/52



Hallå där,
har du provat
specialoljan
för 2-taktare?



Du som skaffat dej en skaplig knarr och bara kuskar omkring för nöjes skull, du borde allt köra på en olja, som inte koksar eller beckar. Har du inte rätt olja så spelar det ingen roll om du kör på "full rulle" — du får i alla fall inte ut full effekt.

För en tvåtaktare är "MIX-IN" faktiskt det enda raka.

Alle Nygren

ESSO MIX-IN MOTOR OIL är specielltillverkad uteslutande för tvåtaktsmotorer. Den är uppbyggd så att den motverkar koksning, den ger lägre slitage och effektivare motor. Det lönar sig att köra på ESSO MIX-IN MOTOR OIL.



ESSO

MIX-IN MOTOR OIL

- specialoljan för 2-taktare

Major Sven Holmberg:

FLYGET BEHÖVER DIG!



En strävan att vinna styrka i luften sätter just nu i hög grad sin prägel på det militära uppbyggnadsarbetet i olika länder. När koreakriget började sommaren 1950 hade det amerikanska flygvapnet 48 flottiljer. Nu är 90 flottiljer uppsatta och 143 beslutade. Samtidigt utökas marinflyget till 20 hangarfartygsbaserade flottiljer. Även det brittiska flygvapnet förstärks kraftigt trots landets ekonomiska svårigheter. Det franska flygvapnet skall nästan fördubblas och inom övriga atlantpaktländer pågår liksom stora flygrustningar. Ansträngningarna att göra Sovjet starkt i luften redovisades i föregående nummer av denna tidning.

Det svenska flygvapnet anses ännu så länge vara det fjärde i världen. Det är kanske en tidsfråga, när Frankrike övertar denna position, men vi ha trots allt ett flygvapen som både i fråga om storlek och kvalitet har internationellt anseende. Vårt dagjaktflyg håller på att utökas och får samtidigt moderna flygplan av hög klass. Riksdagen har beviljat medel till nya nattjaktplan. Attackflyget skall enligt regeringens förslag moderniseras med reaplan inom en snar framtid. Luftbevaknings- och den därmed sammanhörande jaktstridsledningsorganisationen håller på att byggas ut, bl. a. med hjälp av modern radarmateriel som nu finns i landet.

Et stort och svårlöst problem för flygvapnet är att få duktigt folk. Den pågående utökningen kräver mer folk än förr, inte minst flygförare och personal till luftbevakningen. Konkurrensen om ungdomen är hård och flygvapnet behöver elitungdom för att förvalta den värdefulla materielen på ett så effektivt sätt som möjligt. I den högkonjunktur, som ännu så länge råder på arbetsmarknaden ter sig industrins begynnelselöner lockande för många. De ekonomiska villkor, som flygvapnet kan erbjuda sina yngsta flygare, vare sig de är fänrikar eller fältflygare, är emellertid bättre än många tror. En fältflygare har efter ett par års anställning omkring 800 kronor i månaden och en fänrik får tre år efter studentexamen 1.000 kronor.

En praktisk blick på samhällsproblemen, som av en äldre generation stämpas som krasshet, kännetecknar 18-20-åringen av idag. Det är nog riktigt att han

har en kritisk inställning, som inte lämnar så mycket rum för en idealitet av det slag som fanns hos närmast föregående generationer. Man skulle kanske kunna säga att den moderna ungdomens idealitet dikteras mer av huvudet än av hjärtat medan en äldre generations ungdom visade en mer oreflekterad idealitet. Därför spelar sådana saker som lön, framtidsutsikter, pensionsförhållanden och ledighet större roll idag än förr. Men detta är inte detsamma som att en svensk yngling år 1952 inte kan gripas av tanken att få ansvar för ett värdefullt flygplan och att han som förare i detta flygplan kan göra en större enskild insats om vårt land blir anfallet än kanske någon annan jämnårig. Och den lockelse som ligger i flygningens tjusning, med allt vad den innebär av känsla, av frihet och avkoppling från jordbundna bekymmer, tillfredsställelse att kunna behärska ett flygplan i olika situationer och möjlighet att se sig om allt detta är realiteter som även en »krass» modern pojke räknar med i sitt yrkesval.

Den som i sin dagliga gärning sysslar med rekrytering av flygande personal möts ofta av frågan: »Varför gör ni så litet för att upplysa ungdomen om flygarens möjligheter? Om ni bara sprider denna kunskap bättre, så kommer ni att få så mycket folk ni vill.» Det är nog en riktig reflexion, men en anledning är att våra resurser inte är tillräckliga för att effektivt nå alla hem i vårt land med vår upplysning. Visserligen har broschyrer spritts ut på olika vägar, men dessa når inte alla som flygvapnet vill komma till tals med. Och dessutom lämnar inte en broschyr svar på alla frågor. Föredragen i skolorna gör väl sitt men når heller inte alla.

Skulle inte olika ungdomsorganisationer, klubbarna och pojkarna själva kunna ta initiativet och söka kontakt med en flottilj i närheten eller med flygstaben? Ungdomen är nu för tiden van vid att slippa ta sådana steg själv, vilket kanske framför allt är en följd av de olika arbetsgivarnas dragkamp om pojkarna. Det faller sig bekvämt att följa de upptrampade spåren. Men kunde kontakten mellan våra pojkar och vårt flygvapen vidgas bland annat på det här föreslagna sättet, så skulle säkerligen flygvapnet få många nya aspiranter och fältflygare.

Sven Holmberg

DÖDANDE VÄRME

Det kan vara livsfarligt att inte känna till hur värmesystemet i er bil fungerar. En obetydlig läcka i avgasröret eller motorn kan lätt ge upphov till koloxidförgiftning som i svåraste fall kan leda till döden. Teknikens Värld tar här till granskning ett av vinterkörningens mest aktuella problem.

TV-reportage: Bengt Svedberg

Det inträffade för en tid sedan att en köpman i Stockholm somnade bakom sin bilratt och körde upp på en trottoar, där han blev stående. Han hade låg fart den gången, och han hade turen att gatan var folktom vid tillfället ifråga, annars kunde lätt en svår olycka ha inträffat.

— Hur kan en människa vara så oansvarig att han sätter sig till att köra när han är så trött att han inte ens kan hålla sig vaken? Var karl'n berusad kanske?

— Ja, folk är snabba att ställa frågor, snabba att döma andra och dra — som i det här fallet — felaktiga slutsatser. Köpmannen hade nämligen blivit koloxidförgiftad.

Många människor tror att koloxidförgiftningen tillhörde gengastiden och alltså inte är något problem för bilister i nådens år 1952. Intet kan vara felaktigare! Riskerna för att ett gasläckage uppstår i motorn finns alltid, vi ska här inte gå närmare in på dem, men utvecklingen av de moderna bilarnas värmesystem har fört med sig riskmoment som Teknikens Värld här tagit upp till granskning.

Koloxidförgiftning = kvävning

Till att börja med bör man kanske redogöra för hur en viss koncentration koloxid i inandningsluften inverkar på den mänskliga organismen. Koloxiden förenar

sig sålunda med hämoglobinet i blodet och minskar därmed detta ämnes förmåga att upptaga syre. Vid en koloxidhalt starkare än 0,02 volymprocent (2 delar koloxid på 10.000 delar luft) får en person med normal hälsa huvudvärk och nedsatt omdömesförmåga. Vid en halt av 0,035—0,06 volymprocent inträder så småningom fullständig kollaps. Inandas en person luft innehållande 0,08 volymprocent, får han under den första timmen huvudvärk och nedsatt omdömesförmåga, kollapsar efter 1½ timme och dör efter 2 timmar. Halten av koloxidhämoglobin i blodet uppskattas i sistnämnda fallet till 50 %, vilket alltså innebär att endast halva blodmängden förmår upptaga och transportera syre. Koloxidförgiftning innebär med andra ord detsamma som kvävning.

Livsfarlig vintervärme

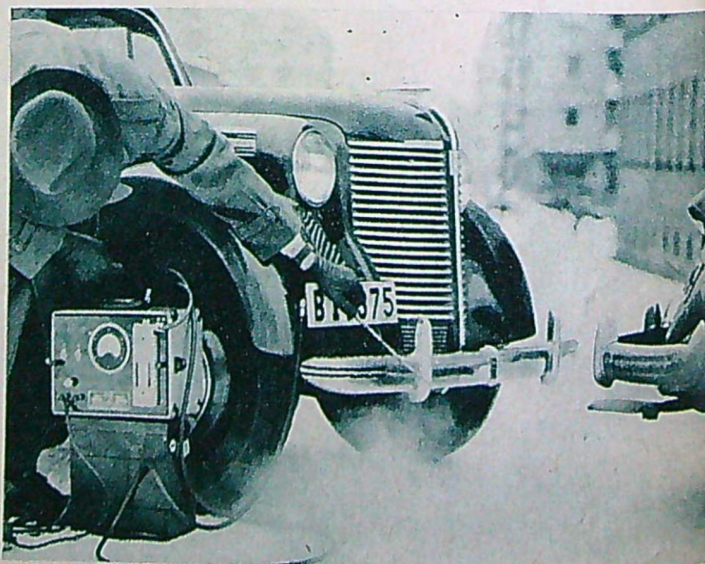
Vintertid måste de svenska bilisterna, om de inte vill frysa sig fördärvade, ha något slags värmeapparat inmonterad i sin vagn. De flesta sådana apparater fungerar så att uppvärmd luft fläktas eller pressas in i bilen. Det finns värmeutrustningar av många olika fabrikat och kvaliteter, men alla de som bygger på ovan nämnda princip är behäftade med den olägenheten att varmluften som kommer in i bilen kan innehålla koloxid, producerad antingen av den egna motorn eller

av någon framförande vagn. Dessa värmesystem kan alltså under vissa ogynnsamma betingelser vara direkt livsfarliga.

Tekn. dr Nils Gustafsson vid Biltekniska Provningsanstalten, allmänt känd som »Förgasar-Gustaf» och en bilförståsigpåare som få, har företagit en del mätningar av koloxidhalten i den varmluft som kommer in i bilar.

— Först och främst får man konstatera att riskerna för CO-förgiftning vida varierar med olika typer av varmluftssystem. Betraktar vi först de uppvärmningsanordningar som tar in luften bakom kylaren, så är chanserna för att koloxid sugts in i vagnen från en framförande bil ganska stora. Vid mätningar som jag gjorde åren 1935—36 i trafikrängseln på Stureplan kunde jag uppmäta en koloxidhalt av 0,06 volymprocent, och vid körning på någon vagnslängds avstånd bakom en bil ute på Enköpingsvägen uppmättes 0,02 volymprocent. Man kan alltså ej bortse ifrån att de uppvärmningsanordningar som tar in luften bakom kylaren är farliga. Detta gäller naturligtvis i all synnerhet för droskförare och andra i yrkesmässig storstadstrafik. Dessutom är ju trafikstockningar betydligt vanligare nu än för 15 år sedan.

Det bör tilläggas att de varmluftssystem där varmluften pressas in i bilen genom luftdraget under bilens rörelse är relaterad (Forts. på sid. 25.)



Med en koloxidmätare som Yrkesinspektionen ställt till förfogande mäts här koloxidhalten i de utströmmande avgaserna. Denna kan, om förbränningen är otillräcklig, uppnå mycket farliga värden.

VIKTIGT ATT VETA OM BILVÄRME

● **Stå aldrig för nära framförande bil i en trafikkö om ni har luftintag vid kylaren.**

● **Undvik att ha värmen påslagen när ni står stilla med motorn på tomgång.**

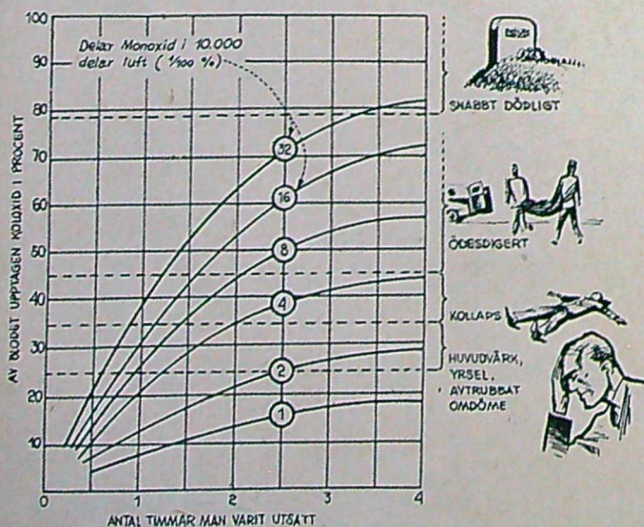
● **Se upp när ni backar så att ni inte skadar avgasrör och ljuddämpare.**

● **Det kan vara farligt att ligga för nära framförande bil även under landsvägskörning.**

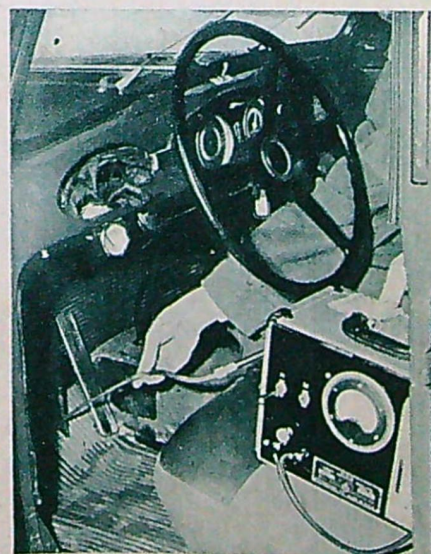
● **Om ni har anledning misstänka felaktighet på värmesystemet, låt genast undersöka saken.**



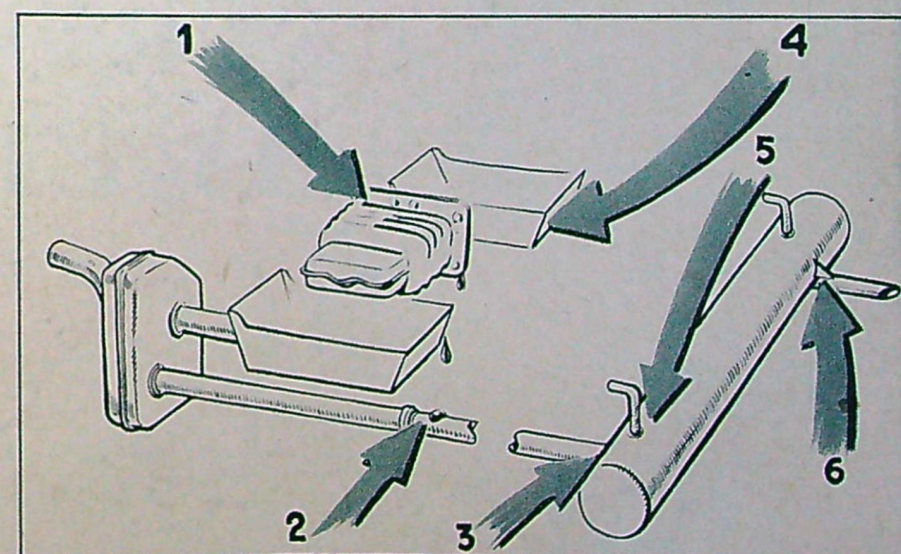
En lindrigt koloxidförgiftad reagerar som en berusad. Yrsel, trötthet och nedsatt omdömesförmåga är symptomen, som, om man inte är påpasslig, kan leda till fruktansvärda olyckor.



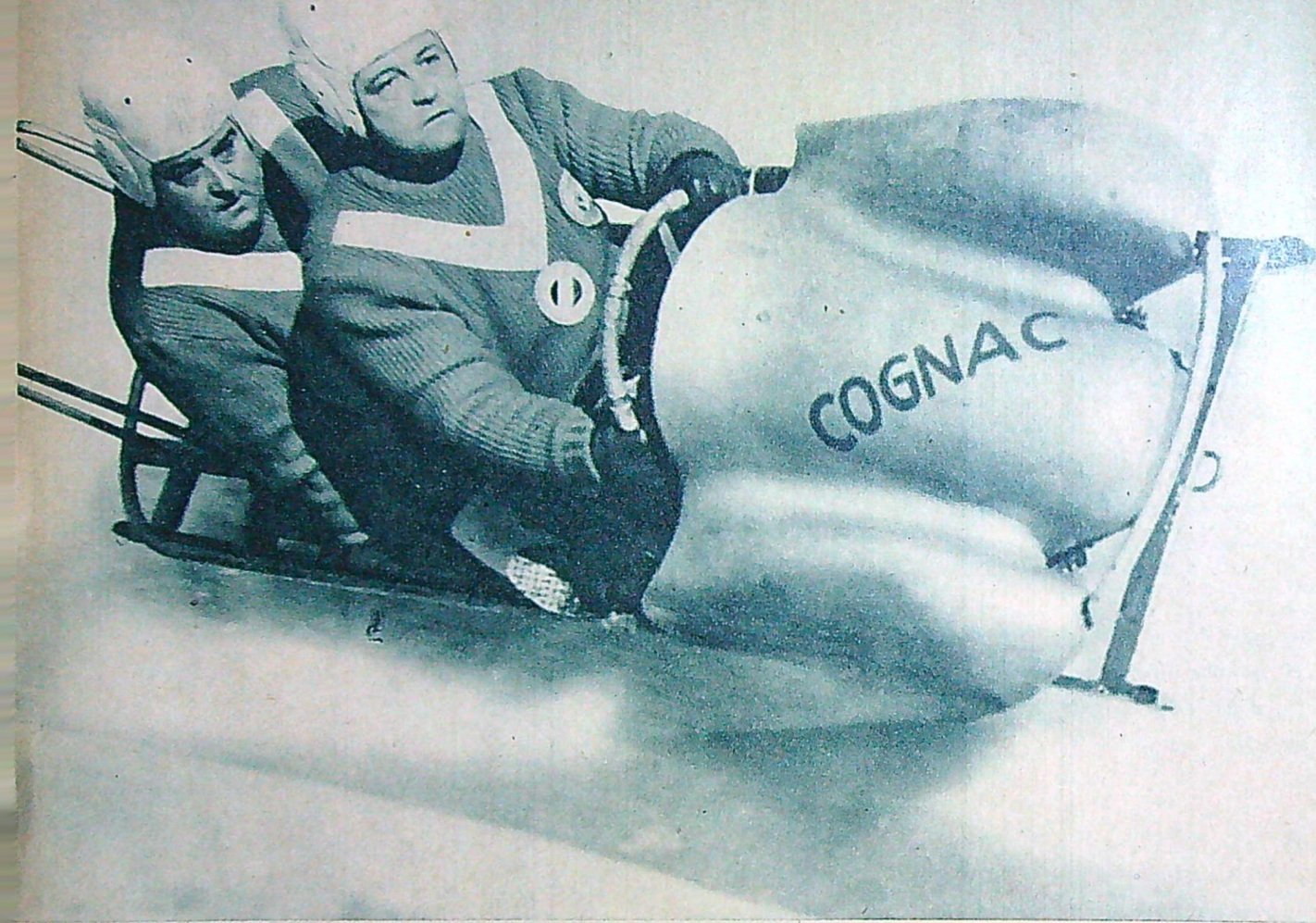
Ovanstående amerikanska diagram utvisar hur människan reagerar när hon utsätts för koloxidförgiftning i olika koncentration. Resultatet grundar sig på en undersökning av 30.000 personer.



Genom springor och sprickor och hål för pedaler kan gasen komma in från motorn. Här undersöker man förekomsten av koloxid.



Farliga punkter på värmesystem till luftkyld motor: 1. Otäthet vid topplocket gör att olja kan leta sig in genom en skarv (2) och alstra koloxid. Vid 3, 5 och 6 på ljuddämparen blir lätt sprickor; avgas blandas med varmluft eller läcker ut och sugts in genom ventilen (4).



LUGNT, SÄKERT, SUVERÄNT susar Olympiasegraren Andreas Ostler med Lorenz Nieberl som bromsare fram med en fart som torde ligga över 120 km i timmen! Ett omdöme och ett materiel som aldrig klickar har gjort tyskarna till världsmästare i bobsleighåkning.



Den svenska starttekniken imponerade i Oslo. Kjell Holmström—Nils Landgren på väg.

VETENSKAPEN ÅKER BOB

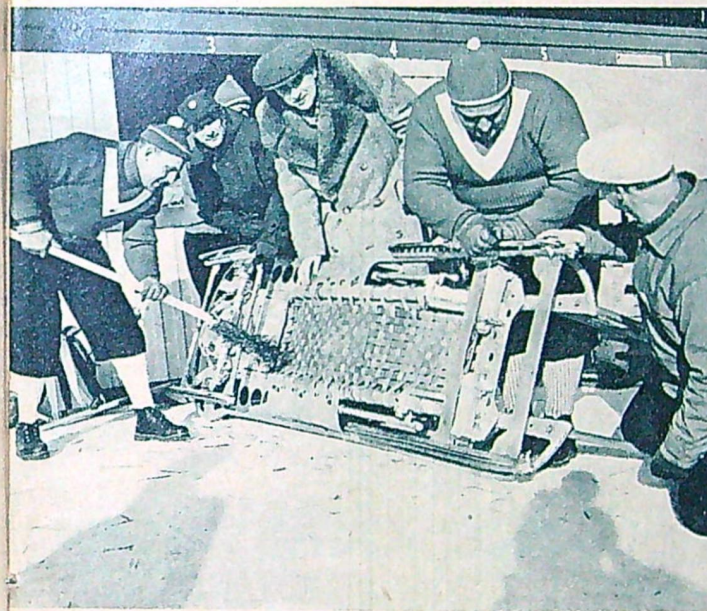
Av KAJ SANDELL

Det idrottsliga lugnet bryts med jämna mellanrum av hetsiga diskussioner om bobåkningens vara eller inte vara. Utländhet ifrågasätter knappast sportens berättigande — det är betecknande att man, när Olympiaden första gången ägde rum vintertid 1924, inte ett ögonblick tvekade att ta upp grenen, men här uppe har striden stått het. Vi är vana vid sport och placerar endast med tvekan in bobåkningen i det facket. Efter bobkongressen i Oslo där maximivikterna 200 kilo för tvåmans- och 400 kilo för fyrmansbesättning

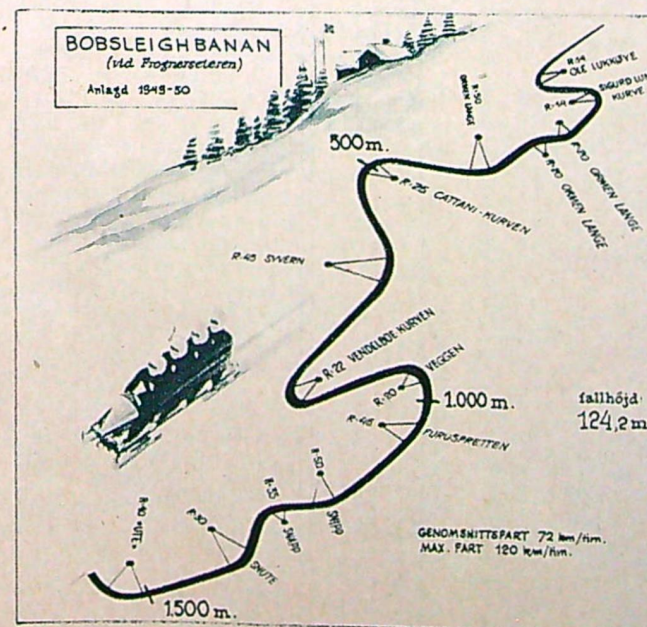
garna stadgades är förhållandena annorlunda. Och i det sammanhanget skall vi vara stolta över att det inte minst varit de välgymnastiserade, spänstiga svenskar som bidragit till att ge utlandet denna förändrade uppfattning. Det löjets skimmer som vilat över bobsleigh kan försvinna. Bob har blivit idrott!

Hur pass tokigt det i själva verket varit har man fått en utmärkt illustration till under Olympiaden, då svenska lagen (i särklass lättast i världen) genomgående

(Forts. på sid. 25.)

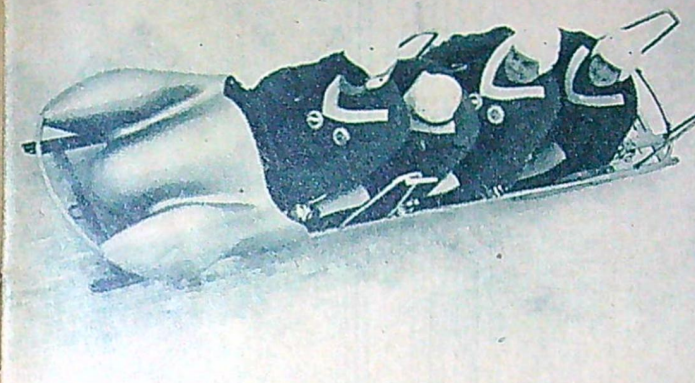


Medarna är känsliga och måste skötas väl. Tyskarna fick offra flera timmar per dag för att slipa bort alla »grader» i metallen.



Olympiabanan anses vara »sidiotsäker» tack vare en överbyggnad som »tvingar ner» bobben om den skulle vara på väg över vallen.

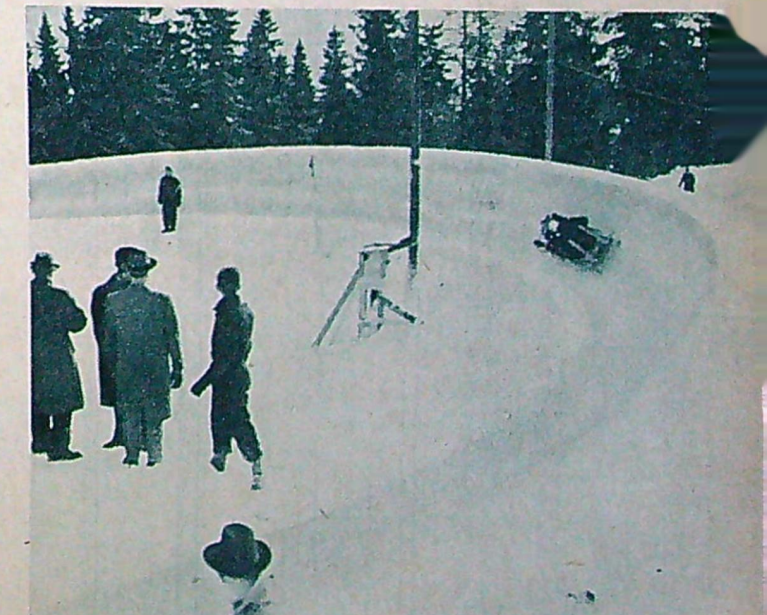
TEKNIKENS VÄRLD 5/52



Tyska fyran i full fart i OS-backen. Som trea sitter Andreas Ostlers karaktär från tvåmannabobben, bromsaren Lorenz Nieberl — 145 kilo netto. Det är tyvärr vikt det i första hand skall vara till bobåkningen.



SVENSK ENTUSIASM gav en poäng i de olympiska bobtävlingarna. Här kommer säkra paret Axelsson-Lapidoth i en kurva.



Man kommer inte ifrån att bobåkning är en högst tjugig sport; farlig men fascinerande med de höga hastigheterna och hårnålskurvorna.



Farliga leksaker

Luftgeväret kan bli ett ohyttigt mordvapen i händerna på en oförståndig pojke. Föräldrar! Se upp! Det blir ni som får ta ansvaret.

**TV-reportage:
Ole Jungsveden**

Detta är ett direkt mordhot. Rikta inte ens oladdat vapen mot någon annan!

Barns lek med luftgevär och luftpistoler ser för varje dag ut att ta allt farligare former. För kort tid sedan skadades en 7-årig hälsingborgspojke svårt av ett hagelskott som trängde ända upp i hjärnan. Det var en 9-årig lekkamrat som sköt med luftgevär.

I Stockholm utsattes en fru för beskjutning i sin lägenhet och träffades av skott i huvudet varvid skador uppstod. Två ynglingar hade från huset på andra sidan gatan »roat» sig med luftpistolsskjutning.

Polisen i Stockholm får så gott som dagligen göra uttryckningar för att sätta stopp för okynnesskjutning med luftgevär. Det finns pojkar som har till sport att skjuta sönder gatlyktor och fönster, medan andra ägnar sig åt jakt (läs: djurplågeri) på fåglar och mindre djur som i regel bara blir ska-

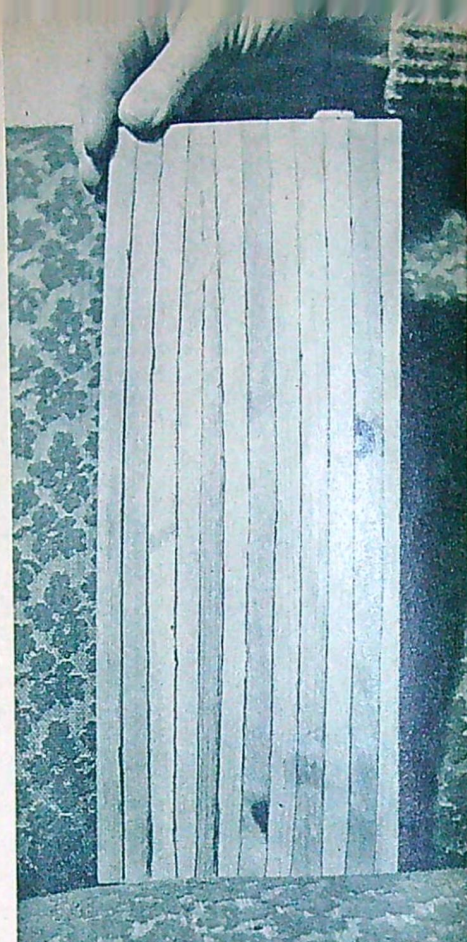
deskjutna och därigenom utsätts för svåra lidanden.

Diskussionen om den farliga eller mindre farliga kombinationen barn och luftgevär har blossat med intensiv häftighet och motståndarna till luftgevären yrkar på att vapnen skall licensbeläggas.

— Ett vådaskott från ett någorlunda kraftigt luftgevär kan få ytterst tråkiga följder, framhåller en av vapenexperterna på kriminaltekniska anstalten, assistent *Gert Antoni*. Dödsfall kan förorsakas, men i regel brukar skadorna innebära ett förlorat öga eller i bästa fall köttår. Alltsammans lika allvarligt.

Ett barn förstår inte vad det betyder att t. ex. rikta vapnet mot en kamrat. Det kanske sker på skoj, men även om vapnet är oladdat innebär (Forts. på sid. 26.)

Luftpistolens kulor gick obehindrat igenom den 6 mm tjocka plywoodskivan längst ner till vänster på bilden. I de båda träklossarna syns verkan av salongsgevärskulor.



»Tellwood»-skivan slår sig inte på grund av att den limmas ihop av böjda lameller.



Inför sonen och sonhustrun demonstrerar Axel Lundberg sitt klisters hållfasthet.



En uppfinnare, en såg och en patenthandling. Efter många års arbete är Lundbergssågen en verklighet. Hittills har han fått patent på den nya uppfinningen i inte mindre än 22 länder.

En gång hade han samtidigt 24 personbilar turnerande omkring med Metallfix-reklam på taken. Det hängde tegelstenar i snören, repstumpar, läder- och träbitar, som fixats ihop med hans patentklistret. Han har dessutom gjort halsbrytande reklam för Metallfix med flygplan och fallskärmshoppare och en gång sände han ett mindre kavalleri åkarkampar ut på härjningståg bland den klistrande allmänheten. På hästryggarna satt hans reklamagenter utklädda till vikingar. De var utrustade på vikingavis med sköld och svärd och hade dessutom gott om Metallfix i sadelbagaget.

Det finns en och annan som påstår att uppfinnare Axel E. Lundberg i Sundsvall har lagt ner mer pengar på reklam än han sålt klistret för. En av hans vänner sa en gång till honom: —Tänk så mycket pengar du skulle ha om du kunde få tillbaka allt vad du betalt i reklamkostnader. — Ja, svarade Axel Lundberg, och tänk så mycket klistret sedan!...

Sanningen är nog den att han har tjänat bra på sitt patentklistret. Tillräckligt bra åtminstone för att få råd att under årtal ägna sig åt de experiment, som nu resulterat i hans sannolikt bästa uppfinning genom åren — Lundbergssågen. Han har redan fått patentbevis från ett tjugotal länder och f. n. organiserar han som bäst tillverkningen för världsmarknaden. Av alla tecken att döma kommer sågen att bli en stor internationell schlager.

Bakom patentverkets enkla rubrik på patentbrevet: »Anordning vid sågklingor med skränkta tänder», döljer sig är av skarp tankeverksamhet, svett och mödor. Liksom fallet är vid de flesta geniala uppfinningar, så är finessen med Lundbergssågen så enkel att man förvånar sig

TEKNIKENS VÄRLD 5/52

HAN FIXAR ALLT!

Axel E. Lundberg i Sundsvall har inte bara uppfunnit Metallfixet utan han upptäckte också stjärnmannekungen Hjördis Genberg på den tiden hon var kaféservitris. Både Hjördis och klistret gjorde succé och det har f. ö. det mesta gjort som Lundberg lagt sin hand vid. Inte minst hans senaste uppfinning — sågen som lämnar så fina snittytor att det verkar som om de är putsade med sandpapper!

TV-reportage: Thore Sandell

att ingen kommit på idén tidigare. Med Lundbergs ganska obetydliga omkonstruktion av sågklingorna när man emellertid resultat som förvånar och imponerar.

Man spar tid, kraft och trä och på

kuppen får man så fina snittytor, som om det sågade träet hade hyvlats och sandpapperputsats. Man kan gott säga att Lundbergssågen säger och hyvlar på en gång. Genom att Lundbergssågen är jäm-

Fallskärmshopparen hänger i en Metallfixad lina över Oslo-fjordens kalla vatten.

Kraft, tid och trä sparar man genom att skränka sågarna efter Lundbergs metoder.



väl en precisionssåg slipper man ifrån all hyvling. Den sågade träbiten har de exakta måtten, den är hyvlad och putsad och alltså färdig att användas direkt efter sågningen. Eftersom det hyvlas bort trä för miljoner kronor i vårt land varje år är det lätt att inse vilka inbesparingar som kan göras. För man tro Axel Lundberg så måste man i framtiden gå till ett museum om man vill se ett hyvelspån.

Det blir också mindre sågspån med hans såg. Sågen gör bara tredjedelen så brett snitt och sågspånmängden minskar i samma grad. Man kan också använda tunnare sågklingor och detta gör att det åtgår mindre kraft vid sågningen.

Framtidens snickare behöver tack vare Lundberg bara hålla sig med en såg i stället för tre. Den nya sågklingan säger lika bra i alla riktningar — med, vinkelrätt mot, snett med eller mot träfibren.

Alltsammans beror på att Axel Lundberg har funnit den rätta metoden att skränka sågens tänder. Ända sedan de gamla faraonernas tid har man gjort fel, säger han, men nu skall hans uppfinning sona vad seklerna brutit. På vanliga sågar är det så att sågens skärande spetsar är riktade utåt (se bild!). Detta leder till en pressning åt sidorna. Snittytorna rivs upp och sågens skränkning går tillbaka. Lundberg låter emellertid spetsarna vara riktade mot mitten. De går före och gör spåret, varefter sidoskären kommer efter och putsar till snittytorna.

Och nu skall uppfinningen alltså säga sig fram genom världen. Det är ännu inte klart med den svenska tillverkningen, men en specialfabrik i Tyskland skall tillverka sågen på licens för stora delar av Europa. Om några dagar reser Axel (Forts. på sid. 26.)

MASSOR AV OLJA!

● Den lilla staden Tönder i Sönder-Jylland har plötsligt kommit i brännpunkten för världens intresse. Där finns massor av olja!

● 15 miljoner dollar har American Gulf Oil Company lagt ut för oljeletning i Danmark. Nu får man igen kapitalet tusentals gånger om.

● I Sydvästra Skåne finns det samma berggrund som i Sönder-Jylland. Där letar man också efter olja. Blir Skåne ett nytt Texas i stil med Tönder?

TV-reportage:

L. Schöön - B. Lindfors (foto)

Hade alla de rödkindade, blånästa jydiska Jensar som under årens lopp exercerat på det stora övningsfältet utanför staden Tönder alldeles invid tyska gränsen någonsin anat vilka rikedomar som dolde sig under deras tjockbottnade kommisskängor, hade de kanske ägnat sig åt krigarlivet med en smula större intresse. För rakt under dem fanns det olja. Massor av dyrbar olja. Dom marscherade bokstavligen talat på en förmögenhet.

Bara för något år sedan var Tönder en helt vanlig liten dansk provinsstad. Små slingrande medeltidsgator, osnutna ungar i gathörnen, låga korsvirkeshus som såg ut att falla ihop vilken sekund som helst. En sömning liten häla där livet förlöpte efter trist rutin.

Men i dag står Tönder mitt i händelsernas centrum. I dag är hela världens intresse riktad på den lilla staden. I dag diskuterar Wall Streets penningmatadorer Tönderns omgivning. För man räknar med att där kommer närsom helst ett nytt Texas att växa fram.

Det hela började redan för sexton år sedan. Oljan började tryta i de stora källorna runt om på jordklotet. Folk satte sig vid skrivborden för att räkna ut hur länge oljelagren skulle räcka. Och kom till slutsatsen att om man inte fann nya källor skulle världen inom ett tjugotal år bli alldeles utan olja.

Det var då som man började undersöka möjligheterna att finna olja på nya områden. Geologerna upptäckte att förutsättningarna för att finna den dyrbara råvaran på annan berggrund än man tidigare trott var de bästa.

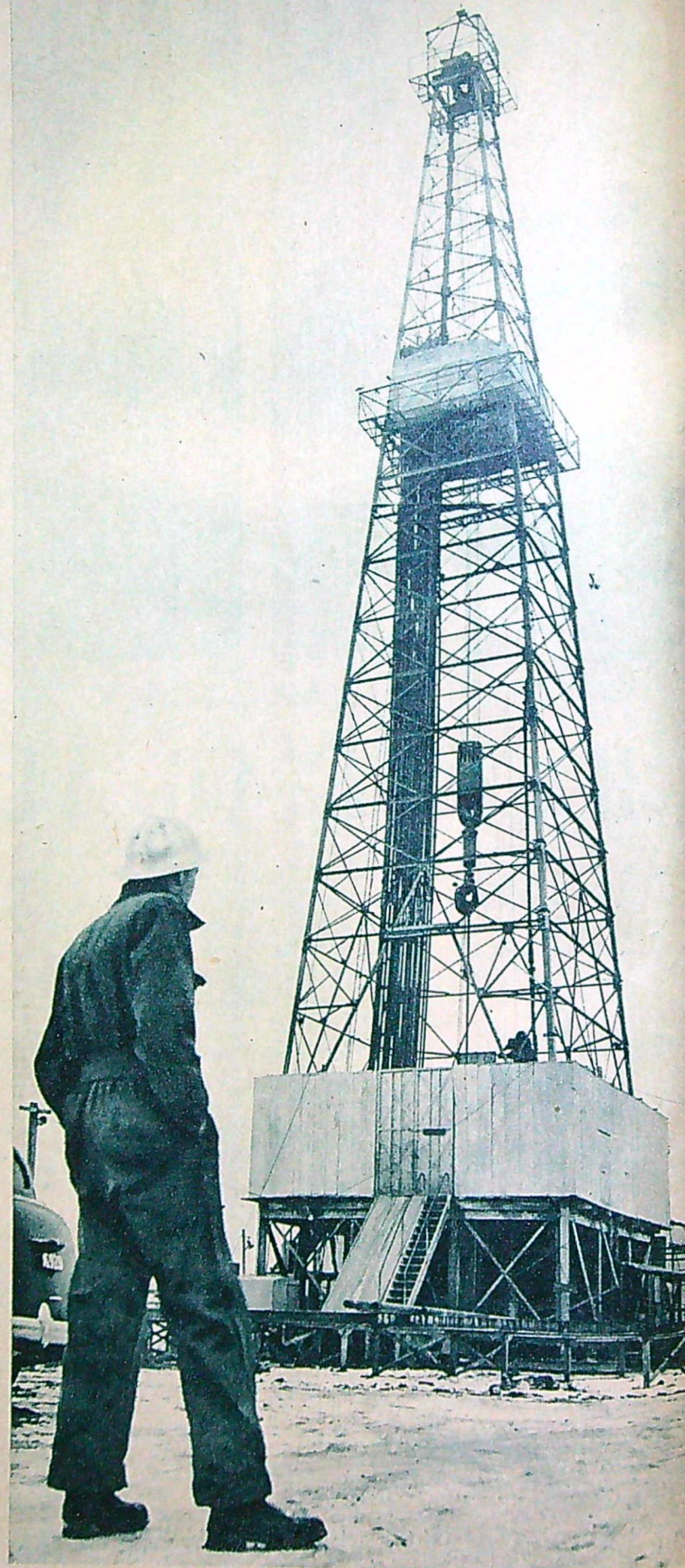
Det amerikanska storbolaget Gulf Oil träffade ett avtal med den danska regeringen och redan 1939 hade man satt igång med borrhningsförsök i Danmark. Men så kom kriget och man var tvungen att sluta utan att ha kommit till något resultat.

Men amerikanerna ger sig aldrig. Redan samma dag som stilleståndet slöts var dom på plats igen. Med nytt material, nytt folk, nya pengar. Och borrhade på de mest skilda platser i Danmark.

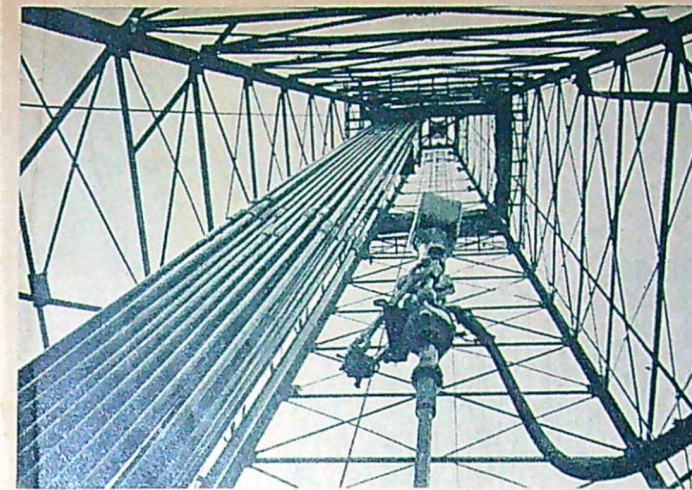
Vansinne, sa' folk. Inte finns det olja i Danmark. Man skrattade åt amerikanerna, och dom som inte skrattade trodde att det hela bara var kamouflagage för militärfästningar som ett led i Atlantpakten.

I dag reser sig det väldiga borrhornet strax norr om Tönder som ett jättelikt teknologämnes nyckfulla mekanolek högt över det sönderjydiska marsklandet. 60 meter rakt upp mot den blekgrå marshimlen slingrar sig dess spindelvävssilhuett och ger Tönderborna en vision av Texas när dom cyklar förbi på väg till arbetsplatsen.

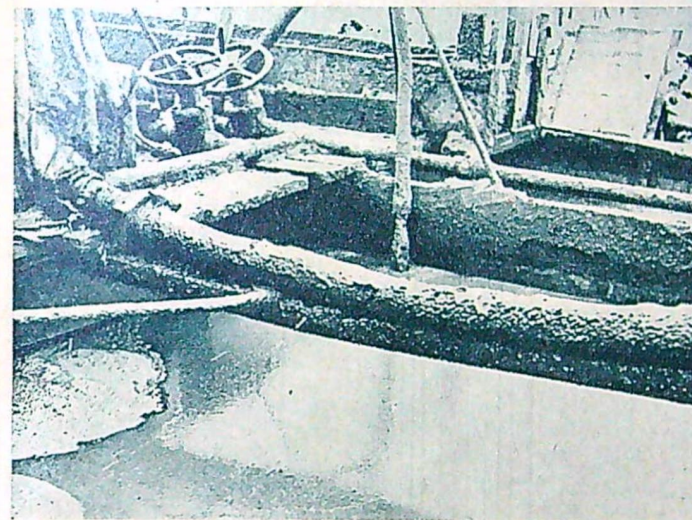
(Forts. på sid. 27.)



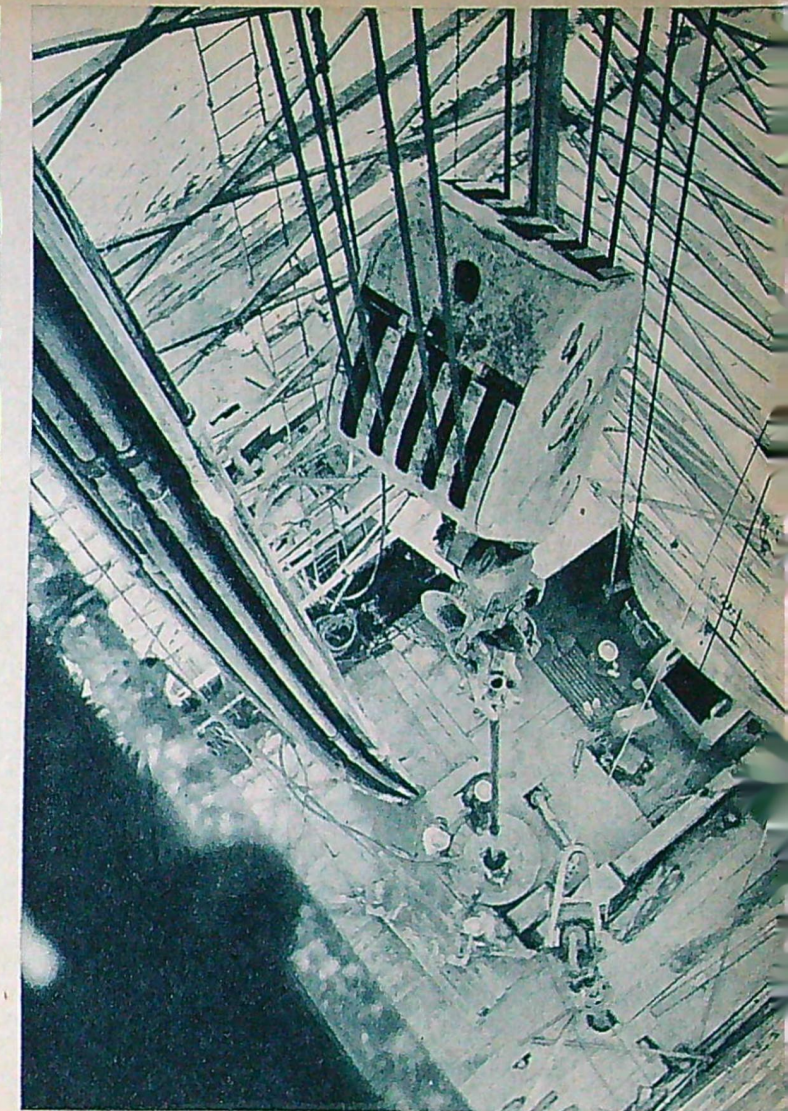
Majestätiskt reser sig det nära 60 meter höga borrhornet upp mot skyn över Sönder-Jyllands sanddyner. 4000 meter stålror skickas rakt ner därifrån.



En vision av Eiffeltornet får man då man står nere och tittar rakt upp. Taljblocket som väger 5 ton är på väg ner med borrhör.



Det tyngsta slam som någonsin använts pumpas ner i borrhålet från ett mudderverk för att hålla den kraftiga saltvattenströmmen nere.



5000 kg väger taljblocket som hissas upp. Man skall ta ett nytt kärnprov för att se om oljehalten har ökat med djupet.



Man har funnit rikligt med olja i Heiden i Tyskland och nu vid Tönder. Berglagren är desamma i Skåne. Hur mycket olja finns där?

TEKNIKENS VÄRLD 5/52



DET LUKTAR OLJA! Direktör Pyle, Danish American Prospecting Co drar in lukten från ett kärnprov från 3100 meter.

VÄND! 15



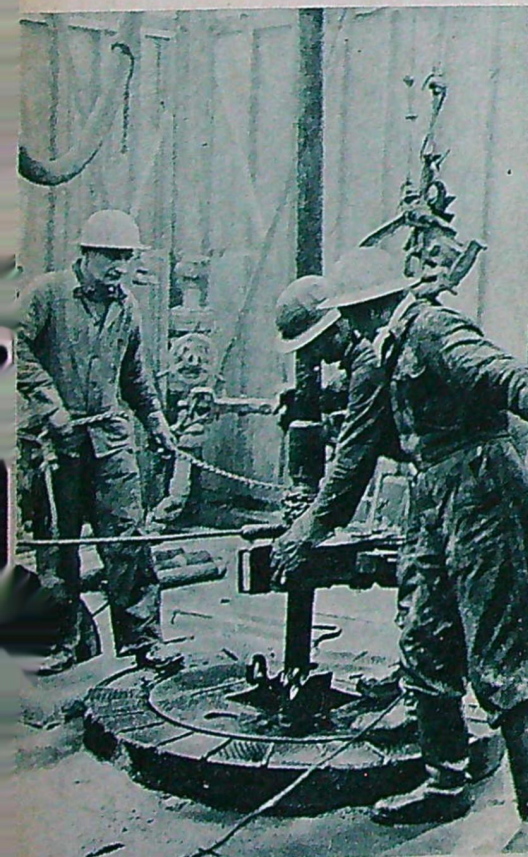
Mr Jordy from Texas! Oljeveteran i 25 år och chefsborrmästare i Danmark under de senaste 6 åren. På honom vilar stort ansvar.



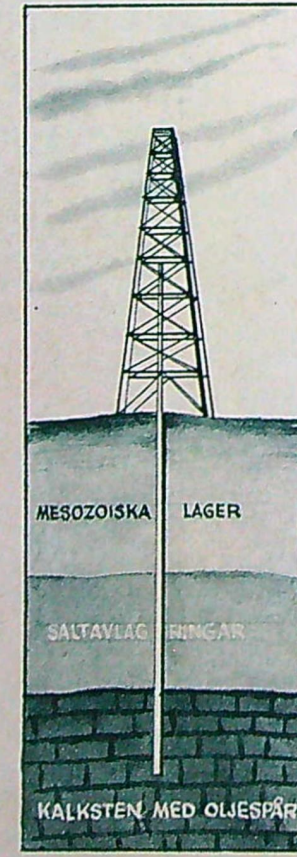
Den danske geologen Ebbe Christensen undersökte första kärnprovet som gav olja.



Chefsgeologen John Nordwood från Kansas räknar med mycket stora oljefyndigheter här.



De tunga borrhörens skruvas ovanpå varandra innan de sedan skickas ner i de nära 4000 meter djupa borrhålen under tornet i Tönder.



Berggrunden i Tönder har samma struktur som i Skåne. Bilden visar sammansättningen.

KÖP INTE BILEN I SÄCKEN!

Teknikens Värld är den enda tidning i Sverige som ger den bilköpande allmänheten en neutral och öppenhet analys av de olika bilarnas egenskaper.

Under 1950 provkörde TV tretton bilar, under 1951 fjorton — tillsammans en hel liten bilkalkad. Olika kynnen och särdrag gav varje vagn sin egen karaktär och underströk, att alla bilar inte passar alla bilägare.

Det är en intressant detektivuppgift att ur bilkatalogernas standardiserade fraser försöka leta fram en vagns verkliga jag. Uppgiften är ofta svår, därför att man måste dra sina slutsatser ur tekniska data, som mestadels är ofullständigt återgivna. Ett stycke längre kommer man genom en kort provtur, även om den bara går runt några stadskvarter. En erfaren förare får på några minuter vagnens allmänna karaktär ungefärligt kartlagd, men för att verkligen lära känna den måste han köra den flera tiotal mil på varierande vägar. Det har i regel en bilspekulant ingen möjlighet att göra och här träder TV in.

Meningen med TV:s bilprovningar är först och främst att ge bilspekulanterna en öppen och ärlig redogörelse för hur de olika vagnarna uppför sig i stadstrafik och på landsväg. De vill också visa vilket körsätt som förefaller att passa vagnen bäst, vilka utrymmen den har och vad den kan prestera av fart och acceleration när det kniper.

Nu undrar kanske en och annan varför vi tar så allvarligt på vägegenskaperna och vagnens balans vid hård kurvtagning — de flesta bilköpare har ju inget intresse för tävlingsmässig körning. Förklaringen är att styregenskaper och stabilitet kan avgöra om ett tillbud skall utvecklas till en olycka eller inte. Ibland har bilens egenskaper ingen inverkan på utgången, ibland betyder de att föraren kan klara upp en hotande situation. Det är mycket få bilköpare som vid en kort provtur kan bilda sig en uppfattning om den körsäkerhetsmarginal som konstruktören lagt in i bilen. Opartistisk rådgivning i det avseendet är svårt att få och den luckan försöker TV fylla.

Motivet för bilprovningarna är sålunda den bilköpande allmänhetens behov av neutral och öppenhet analys av olika biltyper egenskaper. De fyller också en annan uppgift — att tillfredsställa de bilintresserades glupande aptit på tekniska detaljer om allt som rullar på fyra hjul. För deras räkning gör vi den tekniska rutans litet fylligare än den

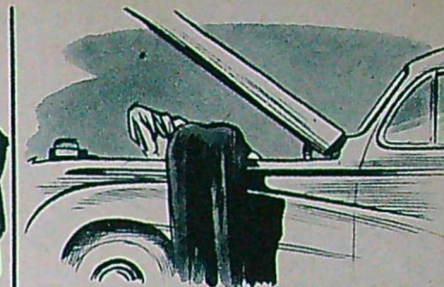
(Forts. på sid. 27.)



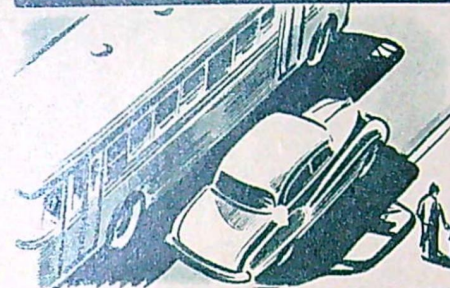
1 TV:s provförare övertar bilen, går igenom konstruktionen tillsammans med generalagentens representant.



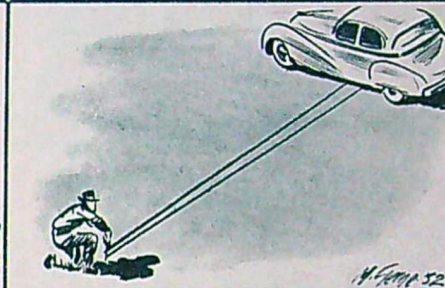
2 Teoretisk genomgång av vagnen. Granskning av instruktionsbok, katalog o. div. tekn. uppgifter ang. bilen.



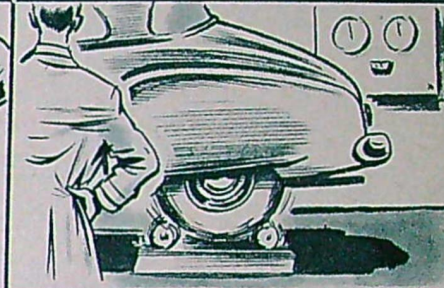
3 Bilen studeras praktiskt. Motorn o. den elektriska apparaturen genomgås och underställs omsorgsfull prövning.



4 Vagnens manöveregenskaper och smidighet i trafik kommer fram under stadskörning. Körställningen provas.



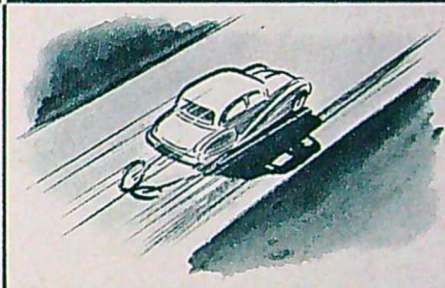
5 Drivhjulspärförin, antalet rattvarv mellan fulla framhjulsväxlar och mätning av vändcirkel undersöks noga.



6 Fartmätare, vägmätare, strålkastare och bromskraft m. m. kontrolleras på Biltekniska provningsanstalten.



7 De teoretiska underlagen kompletteras med mättningsresultaten, och ett överskådligt studiematerial erhålles.



8 På en mätt vägsträcka görs accelerationsprov, »genom växlar» och på en och samma växel. Fartmätarkontroll.



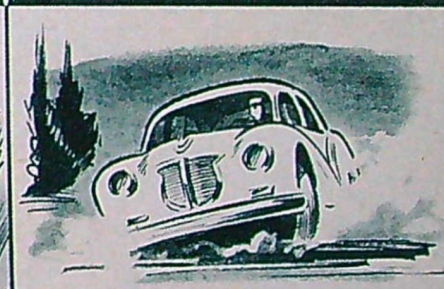
9 Vagnen genomgår provkörning på huvudväg, 20 mil. Samma sträcka körs genomgående. Asfalt, betong, grusväg.



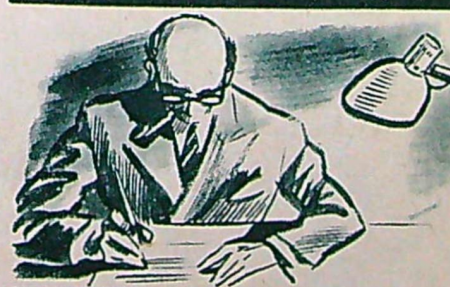
10 Därefter provas vagnen på slingriga o. backiga vägar på en sträcka av 8 mil. Mestadels körning på grusväg.



11 TV:s provförare byter plats och sitter i baksätet där han kan notera motorns tystgående och ventilationen.



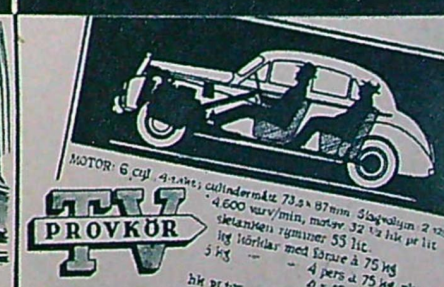
12 På en grusad avskild plan provas vagnens stabilitet i sladdning, under tvärbromsning o. andra påfrestningar.



13 Alla tekniska uppgifter om provbilen sammanställs och kontrolleras. Texten till provningsartikeln utskrivs.



14 Ytterligare en dag körs vagnen under olika förhållanden. Artikeln kompletteras med vunna omdömen.



15 TV:s sakkunniga och vederhäftiga artiklar ger en klar bild av vagnens för- och nackdelar. Följ TV:s bilprov!



Malcolm Campbell i rekordrasartagen på Daytona år 1935. Det var på den stranden han firade sina största triumfer, medan en hel värld höll andan inför hans fartjakter.

Med gasen i botten!

AV LADY DOROTHY CAMPBELL

RESUMÉ:

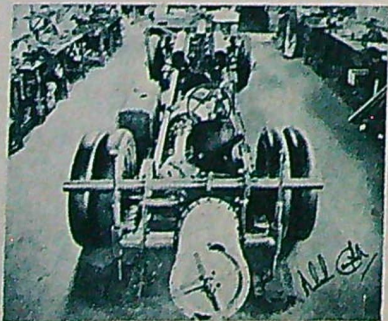
När Malcolm Campbell år 1931 försökte höja världsrekordet på en engelsk mil på Daytona råkade han ut för ett förfärligt missöde. Då han kört halva sträckan slog plötsligt svart rök upp från motorhuvu och ur avgasröret sprutade väldiga eldslågor. Vad hade hänt?

Vad hade egentligen hänt med bilen? Jo, ett drev i växellådan hade gått sönder. Motorn »snurrade fritt», vilket resulterade i det oerhörda varvtalet. Malcolm klarade emellertid den svåra situationen och lät vagnen rulla tills den stannade av sig själv.

Hela natten och så gott som hela nästa dag gick åt för att reparera. Visserligen hade Malcolm med sig en reservmotor, men att byta till den hade tagit ett par veckor och med tanke på det ombytliga vädret, vågade sig inte Malcolm på ett byte. Han tog risken att köra med den gamla Napiern.

Reparationen gick bra och Malcolm var klar för ett nytt försök. Allt gick efter beräkningarna, ja, några 482 km/t blev det inte, men ett nytt rekord. Malcolm höjde Segraves notering med 20 km/t till 393 km/t, och därmed lät han sig nöja för den gången.

När vi så småningom kom till Southampton möttes Malcolm av en ämbetsman, som framförde kungens önskan om att få träffa den nye rekordhållaren och adla honom. Före kungavisiten togs dessutom Malcolm emot i Westminster Hall där dåvarande transportministern, Herbert Morrison, framförde landets tack till honom. Vad Malcolm uppskattade mest var emellertid att ga-



Så här såg chassiet ut till den Blue Bird som Campbell körde på Daytona.

torna från Waterloo Station till Westminster var kantade av entusiastiska människomassor.

Men festligheterna var inte mer än över förrän Malcolm började planera för nästa attack. Och då skulle han till varje pris köra fortare än 300 miles (482 km/t). »Blue Bird» var visserligen ute och reste på egen hand. Överallt ville man titta på hastighetsfenomenet. Men mot slutet av 1932 kom den hem och i januari 1933 var Malcolm återigen på väg till Daytona. Och när han väl kom dit fann han att banan inte var i bästa skick. Framför allt på grund av urusel väderlek. När banan äntligen blev »farbar» och Malcolm skulle göra en provtur råkade han skada sig så svårt i vänster arm under växlingen att han nästan förlorade kontrollen över fartvidundret. Men efter någon vecka var han återställd och när sandstranden dessutom var i ett utmärkt skick höjde han med en gång sitt eget rekord till 436 km/t.

Malcolms mål låg dock nästan 50 km/t högre och han var säker på att nå dit, om han väntade några dagar till. Men hans doktor satte stopp för vidare hastighetskörning en tid och då packade Malcolm ihop och for hem.

Trots sina senaste framgångar var han

Den flygningen glömmet jag aldrig:

HOPP I MÖRKER



Under dramatiska omständigheter tvingades två svenska flygare att i luften lämna sitt brinnande flygplan. De hade varit ute på nattflygning, överraskades av dimma vid landningen och sedan kom obehagligheterna slag i slag.

Flygsignalisten vid Västmanlands flygflottilj, furir Carl-Evert Carlberg, hör till det exklusiva fåtal bland flygarna här i landet som klarat livhanken med fallskärm två gånger, och han torde vara den enda som gjort det med endast några månaders mellanrum. Första gången var den 3 oktober förra året då ett Mosquitoplan förolyckades. Andra gången blev redan den 31 januari, då Carlberg återigen måste hoppa ur en Mosquito efter en ytterst spännande flygning. Den gången lyckades även förraren, löjtnant Karl Gustaf Sundgren, rädda sig med fallskärm sedan han på ett synnerligt skickligt sätt undvikit ett betydligt värre slut på äventyret.

De båda nattjaktflygarna var beordrade att utföra luftstridsövningar i mörker tillsammans med ett annat flygplan väster om Västerås. Löjtnant Sundgren berättar:

— Kl. 21.25 avbröt jag övningarna för att landa på F. I. Molnhöjden var omkring

100 meter med en sikt av 2—4 km. Landningen skulle ske med instrument, en s. k. »babslandning». Jag hade order att avbryta på 100 meters höjd om jag inte hade märksikt, för att i stället landa på en annan flottilj.

På drygt 100 meters höjd hade jag ännu inte sett något sken från inflygningsljusen. Jag förstod att jag måste ha hamnat vid sidan av inflygningslinjen och drog därför åter på gasen. I samma ögonblick kolliderade flygplanet med några trädtoppar. Stöten var så kraftig att vänster sidoruta splittrades, och vänstra vingen skadades så att kylvätskan började rinna ut. På brädddelen av en sekund upptäckte jag trädtopparna men jag hann inte göra någon undvikande manöver. En sak var klar jag måste ha varit betydligt lägre än vad höjdmätaren visade.

(Forts. på sid. 28.)

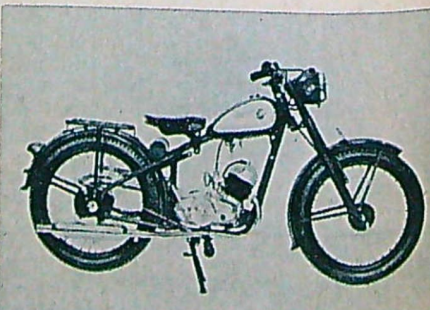


LÄTTVIKTAREN ÄR DÖD — LEVE MELLANVIKTAREN

Inom kort börjar en ny motorecykelsäsong. Några större nyheter är inte att vänta till dess. De svenska mc-tillverkarna fortsätter att klättra upp för slagvolymstegen för att komma bort från den överbefolkade 125-kubiksklassen — precis som överallt annars i världen. Det är ganska lustigt att iakttaga hur cylindervolymer för några år sedan stadigt kröp nedåt för att nu återigen ha börjat öka högst betydligt. Lättviktaren är död — leve mellanviktaren!

MONARK

presenterar ett omfattande mc-program med en hel del nyheter. Den största av dem, en



Monark M77 väger under 75 kg och får alltså köras även av 16-åringar. JB-motor på 6 hk.



Så här kommer framtidens TT-maskiner att se ut om man får tro den engelska sakkunskapen.

De svenska motorecykelfabrikerna laddar upp för den kommande säsongen. Teknikens Världs mc-expert ger några förhandstips om de nya modellerna.

modell med Ilos nya tvåcylindriga 250-a, låter dock vänta på sig till i höst och under tiden får Monark-entusiasterna hålla till godo med en ny encylindrig 250-a, inte fy skam den heller. Den nya modellen, M 500, har 11 hk Ilo-motor och fyrväxlad låda och tål alltså att ställas vid sidan av de större utländska maskinerna, som fortfarande är sällsynta tack vare importrestriktionerna.

Maskinen har självfallet bakhjulsfjädring och även styrbroms.

En annan stor Monarknyhet är M 77 med 150-kubiks JB-motor. Det »nya» med den maskinen är att den väger under 75 kg och alltså kan köras även av »knuttar», som inte fyllt 18 år. På så vis kan alltså 16-åringarna köpa sig en fullvuxen maskin trots de nya körkortsförordningarna.



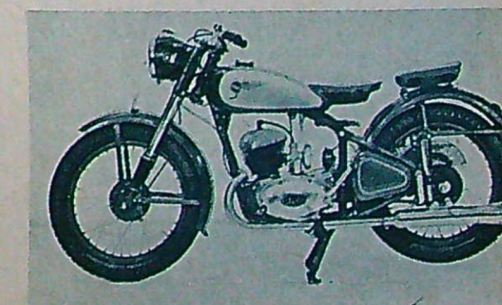
Nymans nya trumfäss — en 200-kubikare med DKW-motor. En snabb och bekväm motorecykel.

HVA:s nya

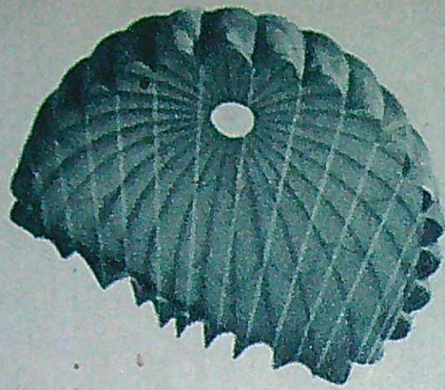
stora modell avvaktas givetvis med största spänning och den lär vi få anledning att återkomma till längre fram. Nymans Verkstäder har ett av de populäraste mc-program och årets nyhet är en 200-kubikare med DKW-motor, 8,5 hk vid 4.200 v/min ger en toppfart av 90 km/t. Maskinens vikt är fulltankad 215 kg.

TV:s provkörningar saknas mycket av en stor procent av läsarna. De kommer tillbaka så snart väglaget medger tillförlitlig och exakt värdeämätning!

Nils Tengberg.



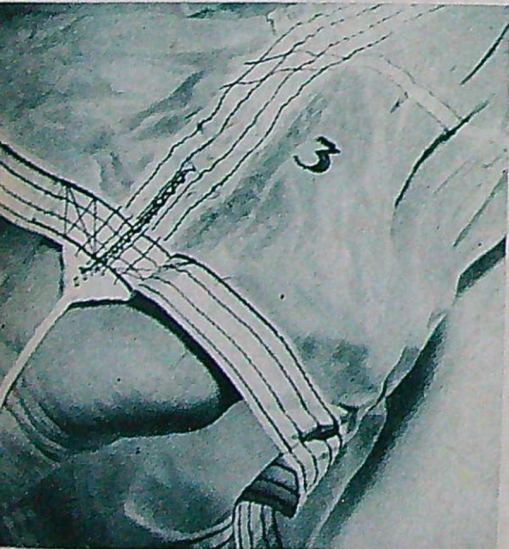
Monarks nyaste maskin, 250-kubikaren M 500 med 11 hk Ilo-motor. Effektiv och stabil.



LIVET HÄNGER PÅ EN TRÅD



Våra fallskärmsjägare använder svenska Irvin-skärmar. En skärm består av 68 m tyg på 90 cm bredd, varje våd är triangelformad. Sektionerna sys ihop till en triangelformad våd, våderna sys samman intill varandra så att skärmen när den ligger på marken är cirkelrund.



Precision och noggrannhet måste vara parollen vid fallskärmsstillverkning. De olika våderna i kalotten är sydda med trynålar-maskin, snedbitarna med tvånålar-maskin.



Ingenjör Ture Nilsson med sittskärm och sele av centrallästyp. T. v. ses den långa vajern som går från utlösningshandtaget till springarna, som fasthåller skärmen i sitt hölje.

Caterpillarklubben, utan tvekan en av världens mest exklusiva sammanslutningar, börjar få en rätt diger medlemsmatrikel vid det här laget. Klubben, i vilken medlemskap vinnes endast av den som en — eller flera! — gånger räddat sig med fallskärm ur ett av olika anledningar omanövrerbart och obrukbart flygplan, har numera cirka 30.000 medlemmar över hela världen. Att siffran är så stor, beror naturligtvis i hög grad på kriget: då mångdubblades med ens antalet på dem som räddat den dyrbara livhanken med fallskärmens hjälp. Inte mindre än ett hundratal svenskar — noga räknat 107 — är medlemmar i denna unika sammanslutning av flygare som »hoppat av».

Alla dessa 30.000, som under drama-

LIVET HÄNGER PÅ EN TRÅD

Reportage:

Bo Hanson och Roland Palm (foto)

tiska, spänningsladdade sekunder tvingats överge sina plan, lösgjort sig från sitt-brunnen eller från säkerhetsbälten i bomb-bjässen och så tumlat ut i rymden, alla dessa har följande att tacka för sin räddning:

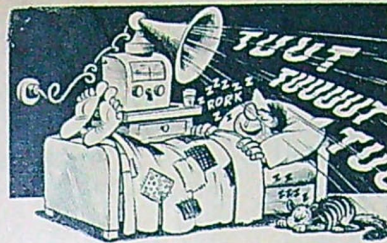
- 58 meter nylonväv, 90 cm bred
- 212 meter nylonlina
- 17 meter sele av linne eller nylonsadelgjord
- öglor, sprintar, oljetter, wire och andra metalldelar,

d. v. s. allt det som tillsammans blir till en fallskärm.

En stor del, alldeles säkert den övervägande, bär märket Irving, men de som tillverkas i Sverige — sedan 1938 existerar ett fallskärmsbolag här i landet — heter underligt nog Irvin utan g. Och den stavningen är också den riktiga: exploatören av den här fallskärmstypen heter Leslie Irvin, hemortsrätt Buffalo, USA. Men när han i början av tjugutalet satte igång med tillverkningen och lämnade in patent på sin skärm, slarvade någon tjänsteman i det amerikanska patentverket med stavningen av mr Irvins namn, och så kom det sig att både moderföretaget i USA och avläggarna i en del andra länder heter Irving, med det där g-et som aldrig borde kommit till. Och föralltid, mr Irvins fallskärmar blir ju inte sämre för det...

Som sagt, det finns ett Irvin-företag också i Sverige, i Stockholm närmare bestämt. Dussintalet anställda f. n. — det har varit svårt att få in material en längre tid, men utsikterna är betydligt bättre nu och då kommer personalstyrkan att ökas i rask takt — och normalproduktion av cirka 40 fallskärmar i månaden. Sömmerskor, sadelmakare och arbetsledare som tillsammans utför ett arbete, byggt framförallt på minutiös precision och noggrannhet. Fallskärmsstillverkning är en bransch där det absolut inte slarvas, där det helt enkelt inte får slarvas. Det kan

(Forts. sid. 28.)



MISTLUR SÖMNMEDICIN

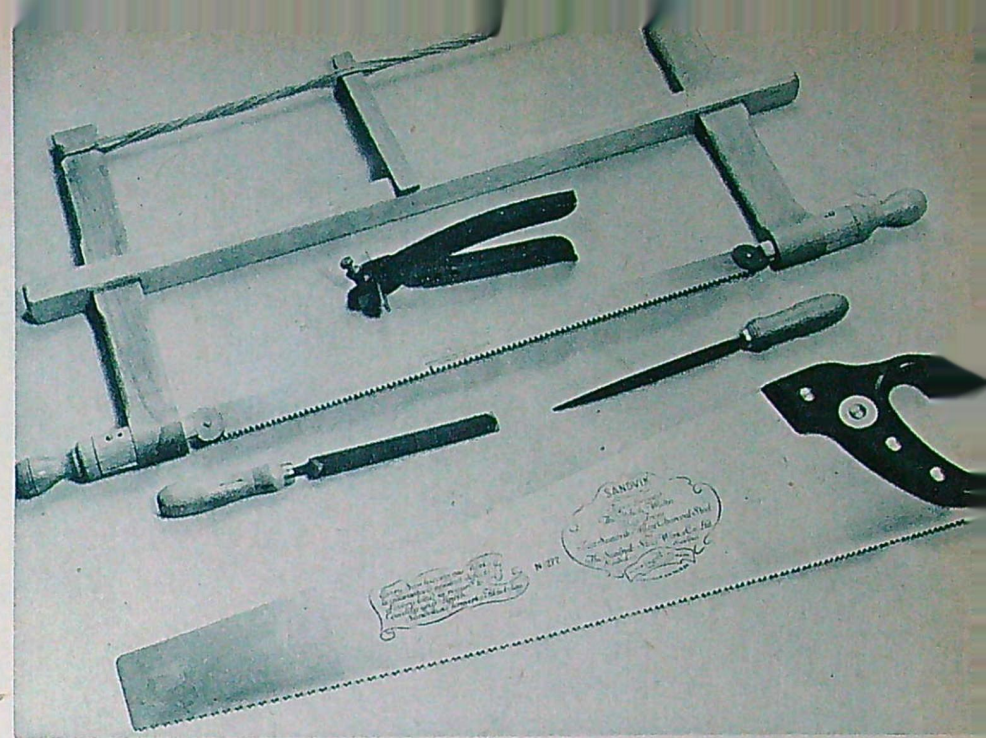
Ni som lider av sömnlöshet och därför försöker räkna får natt efter natt, kanske kan bli botad på ett annat sätt — genom den ljudalstrande apparaten »Insomnia».

Den bygger på det välkända faktum att lämpliga ljud stimulerar insomnandet — vindens tjut, vågornas brus, ett tågs rullande i natten o. dyl. »Insomnia» använder inga elektronrör och ljudet åstadkommes av de normala variationerna hos nätväxelströmmen, som matas i oförsträckt form genom en utgångstransformator till en högtalare.

Apparaten har konstruerats av en amerikansk radioman vars hustru led av sömnlöshet. Uppfinningen baserar sig på det dubbeltoniga ljudet från en mistlur av den typ som användes i amerikanska fyrar och fryskepp. Konstruktören har tillbringat många år till sjöss som radiotelegrafist och har alltid märkt att en mistlur på avstånd har en sömn-framkallande verkan. Han hade även märkt att den avbröt varje försök till kontinuerligt logiskt tänkande genom dess ständiga upprepande. Under de få nätter i konstruktörens eget liv som han haft svårt att somna tyckte han sig finna att hans hjärnas aktivitet var för hög och i avsaknad av denna sömnlöshet avtagande effekt som utmärker den med god sömn utrustade personen. Denne vet att han kan somna — och som följd därav gör han det.

Apparatens konstruktion är enkel. Den vanliga 50-periodiga nätspänningen transformeras ned och matas via lämpligt förkopplingsmotstånd till en en högtalare — där hör man alltså ett kontinuerligt 50-periodigt brum av ungefär samma tonhöjd som hos en lur. Denna bakgrundston blir sedan med intervaller på cirka 3 sekunder överröstad av en annan starkare ton med samma tonhöjd och en varaktighet av cirka 3 sekunder — just som de dova signalerna från en mistlur. Sedan somnar man. Då apparaten drar mycket litet ström, är det intet slöseri att ha den på hela natten.

B. S.



Det finns två huvudtyper av sågar. Överst ses en s. k. ställningssäga och längst ner på bilden en handsäga (s. k. fogsvans). Skränkångens är precis lika oumbärlig som de båda filarna.

TEKNIK TILL HUSBEHÖV:

DET HÄNGER PÅ TÄNDERNA

Det första verktyg den snickrande amatören i regel kommer i kontakt med brukar vara sågen. Den har vi nämligen användning för redan från början, när materialet skall sågas sönder i lämpliga bitar och här ger slöjdläraren Erik Johansson en lektion i hur man använder och sköter sina sågar.

Man brukar skilja på två huvudtyper av sågar; dels ställningssägar (t. ex. slitssäga och sinksäga), där bladet är inspannt i en ställning av trä och dels handsågar exempelvis fogsvansen, fanersågen, ryggsågen, gradsågen m. fl. Den sistnämnda typens klingor är så breda, tjocka och styva att de inte behöver spännas.

Varje sågtyp användes för sitt speciella ändamål och det är framför allt utformningen av och storleken på sågtänderna som skiljer dem åt. Dessutom skiljer man på olika sågars arbetssätt. Den ena kan ha fasfilade skär- eller rivtänder med rak tandning för kapning, figur 1, medan den andra kan vara tvärfilad med sned

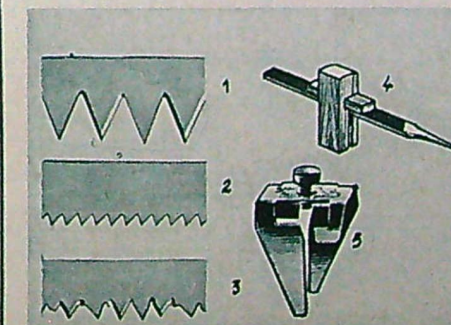
tandning för sågning i alla rikthningar, figur 2.

Det säger sig självt att vilken sågtyp eller tandning man än använder så måste sågen vårdas omsorgsfullt för att arbetet skall gå så fort, lätt och bra som möjligt. Här följer anvisningar om hur man sköter sågarna på rätt sätt.

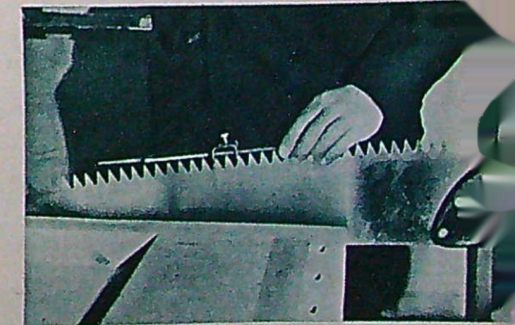
Filning och skränkning

De flesta i handeln förekommande sågtyperna av någorlunda kvalitet levereras filade och skränkta av fabrikanterna och kan således tagas i bruk med detsamma. Med tiden blir emellertid de flesta sågar slöa och då är det bara att sätta igång

(Forts. på sid. 4.)



Olika slags sågtandning, ett deformerat blad samt två fasten för fil vid fogstrykning.



Fogstrykningen avser att ge sågtänderna samma höjd. Måste utföras omsorgsfullt.

NAGON GANG före det andra världskrigets början fick chefen för en av Göteborgs större exportfirmor ett telegram från en 100-årig affärsförbindelse i England. Och telegrammet lød: »Sänd timmer ungefär som i fjol. Hjärtliga hälsningar till din mor.»

Det är Göteborgs-Postens chefredaktör Harry Hjörne som berättar detta i Stora Kopparbergs personaltidning Bergslaget, och nog får man hålla med om att »den gamla goda tiden» var god åtminstone i det avseendet att t. o. m. betydande affärer länderna emellan kunde göras upp på ett både enkelt och trivsamt sätt.



TRIVSAMHET och gammal god tid finns det i ett brev som Atlas Diesel fått från Vimmerby. Det lyder: »Är intresserad för, vad Ni menar med 'Tryckluft'. — Är inte i tillfälle att besöka Junemässan. Men har ett sågverk som jag gärna vill ha kraft till. — Platsen som jag skulle vilja ha den, finns inte elektr. men en telefonledning går förbi. Skulle gärna vilja ha annan kraft än motorkraft. Var god lämna upplysning om vad som menas med tryckluft.»

Med kännedom om Atlas Diesels förmåga att ordna det mesta så kan man känna sig lugn för att Vimmerbybon fick sin kraft, även om den nu inte kommer via telefonledningen.



APROPA KRAFT så har General Motors tekniker lyckats bevisa att man kan förvandla ljuset från t. o. m. ett stearinljus till elektricitet. Att förvandla solstrålarna till elektrisk energi är ett gammalt projekt som också utförts men som med den apparatur man vid de lyckade proven använde tyvärr gav ekonomiskt negativt resultat. I GM:s »solmotor» fångas ljuset från talganden upp av fotoceller, vilka via en del kemiska reaktioner förvandlar ljuset i elström som är tillräckligt stark att få ett mycket lätt metallhjul att snurra runt. Någon praktisk betydelse lär denna motor knappast kunna få, men det lyckade experimentet kanske dock småningom kan leda till någonting.

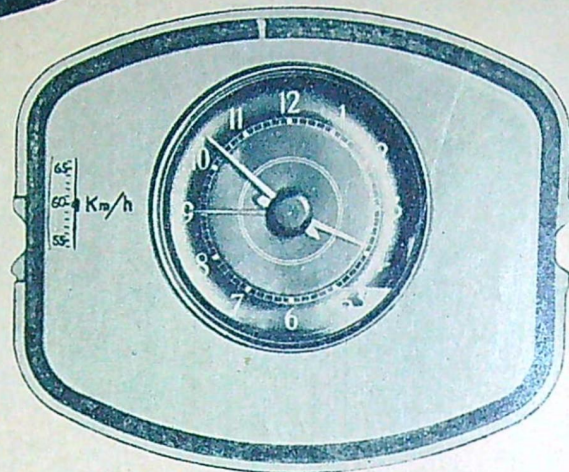


BÄTTRE OCH BÄTTRE... »Bättre tändstickor till lägre pris» hoppas Svenska tändsticks AB få fram för den amerikanska marknaden. Företaget har nämligen planer på att bygga en ny tändsticksfabrik i New Orleans... STAB är inte ensam om att bearbeta den amerikanska marknaden utan bl. a. också Stockholms Bryggerier som skeppat över sitt exportöl Three Towns till USA och kört hårt med reklamen bl. a. i radio. Och yankees lär gilla vår fina bira — vem gör inte det förresten?!



EN CIGARRETTÄNDARE har vällat bråk mellan engelska och japanska fabrikanter. Engelsen hävdar att japanen knyckt typiden och skulle väl möjligen ha låtit saken bero om bara inte japanen hade sålt sin tändare i USA för en dollar. Medan den engelska motsvarigheten kostar 12 dollar. Brotten vill att japanen skall få ris — biter.

Herrev



KLOCKAN VISAR FARTEN

En fartklocka, som ger bilförare möjlighet att på enklast tänkbara sätt kontrollera medelhastigheten har konstruerats av finspongs-ingenjörerna Gösta Lindholm och Stig Juselius. De första exemplaren av den nya, tämligen enkelt konstruerade klockan, lät man montera in på Monte-Carlo-bilisterna Rolf Mell-des och Greta Molanders ekipage och båda dessa anser uret synnerligen värdefullt för tävlingsbilister. Konstruktörerna tänker nu kontakta SJ för att få fartklockor inmonterade på olika lok.

Uppfinningen har glädjande nog rönt ett entusiastiskt mottagande såväl bland experter här i Sverige som bland klocktillverkare i Tyskland och Schweiz. Medelhastighetsmätaren består kort sagt av en vanlig klocka försedd med en extra visare. Denna är helt oberoende av de vanliga minut- och timvisarna och får sin rörelse av antingen hastighetsmätarwiren eller vägmätaren. Det finns två möjligheter att utnyttja klockan.

1) Man bestämmer sig för en

medelhastighet, t. ex. 60 km/t och monterar anordningen där- efter. Skall man då köra förslagsvis 50 km tar det 50 min och visarna följs åt. Ligger medelhastighetsvisaren efter en tids körning exempelvis 4 minuter före minutvisaren vet föraren att han är framme vid målet 4 min före beräknad tid under förut-sättning att uppgjord medelhas-tighet hålls i fortsättningen. Klockan fungerar nu även som trippmätare eftersom antalet mi-nuter från starten överensstäm-mer med antalet tillryggalagda kilometer.

2) För tillfällighetstävlingar o. dyl. bör däremot omställning av medelhastigheten kunna ske för olika sträckor, liksom när det gäller användning i bussar, rälsbussar eller järnvägslok, som skall ha olika hastighet för olika sträckor.

Kostnaderna för det nya uret, som snart skall börja tillverkas här i Sverige beräknas ligga omkring 50 procent över vanliga bil-klockor. Med reglerbara mätare enligt 2), här ovan blir priset ännu något högre.

Utdragbart kattöga

Enligt nya vägtrafikförordningen skall utskjutande last på motorfordon vara tydligt markerad och i Boden har stadsläkare Roland Ottner uppfunnit en praktisk reflexanordning — det utdragbara kattögat. Uppfinningen består av en plåtbit mål-lad med röd och vit s. k. scotch-litfärg. Plåtbiten är fäst vid ett järnrör och böjd så att den reflekterar vitt ljus framåt och rött bakåt. Röret är kopplat i en anordning under flaket vil- ket gör det möjligt att med ett enkelt handgrepp dra ut »katt-ögat» så att det kommer lika långt ut som lasten.



Var och en sin egen reparatör

Automobiles Citroën AB har sänt ut en ny upplaga av sin reparationsbok för

den 4-cylindriga framhjul-sdrivna Citroën. Den är väl-redigerad och instruktiv. Finns att köpas hos de auk-toriserade återförsäljarna till ett pris av 40: — kr.



Ingenjör S. Strand visar sin elektriska opinionsmätare.

Elektrisk gallup

Av några elektriska motstånd, en ampèremätare, ett batteri och ett femtiotal elektriska tryck-kontakter har ingenjör Sigward Strand, Stockholm, konstruerat den första svenska elektriska opinionsmätaren. Apparaten, som kostar omkring 800 kronor, finns ännu så länge bara i ett exem-plar, som tillhör Kursverksam-heten, vars rektor Sven Björk-lund gav idén till mätaren.

De personer, som skall utfrå-gas, får en tryckkontakt, som med sladdar är anslutna till mä-taren. Denna inställes på antalet utfrågade personer och justeras. När utfrågaren ställt sin fråga, trycker de personer, som svarar »ja», på tryckkontakten och pro-centalet ja-svar kan genast av-läsas på mätaren.

Som synes slipper man hela den utdragna frågeproceduren med utdelning, ifyllning och in-samling av frågeformulär och det följande, tidsödande räknear-betet. Svaren blir också till-förlitligare, då intervjuoffren svarar ärligare och uppriktigare, när de får vara anonyma.

Mätaren skall främst användas för att effektivisera studiearbetet, men också vid trivselunder-sökningar på fabriker och kon-tor, vid konferenser och som röstmaskin vid hemliga omröst-ningar.

Skjuta runt hörn

kan man med ett gevär som nyligen konstruerats inom amerikanska armén och här är ser-geant Donald Rector i färd med att demonstrera nyheten. Upp-finningen består av en böjd ge-värspipa som monteras på mind-re än en minut.



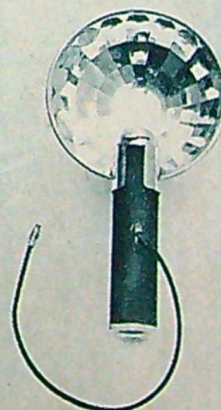
Flyktigt sett

Flygpriset dyrare

Man får en uppfattning om den senaste utvecklingen på krigsflygets område genom att jämföra priser och vikter på moderna och »omoderna» flyg-plan, varmed här menas sådana maskiner som stod på toppen av effektivitet när andra världskri-get slutade för sex och ett halvt år sedan. En amerikansk P-31 Mustang vägde omkring 2 ton och kostade ungefär 250.000 kr. En F-86 Sabre väger 3,5 ton och kostar 1,5 miljoner kronor. And-ra världskrigets jättebombplan B-29 Superfortress hade en vikt av 21,5 ton och dess pris var 3,5 miljoner kronor. För en ame-rikansk B-36 är motsvarande siffror 50 ton och 18 miljoner kronor! — Delvis är penning-värdets fall orsaken till de väl-diga kostnadsökningarna på krigsflygplan men framför allt är det mängden av komplicerad teknisk utrustning som har dri-vit priserna i höjden. Och sam-tidigt har stridsvärdet blivit mångfaldigt större än hos andra världskrigets flygplan.



Amerikanska flottan har fått ett nytt jaktplan. Det är det re-adrivna Douglas F4D Skyray.



Snilleblixt

Det allra senaste på det foto-tekniska området är blixtutlösaren BOY CO. Den har ett litet hörapparatsbatteri på 22,5 volt som strömkälla. Fördelen med systemet är den kraftiga ström-stöt — 2,5 volt och ca 8 ampère — blixten får i tändningsögon-blicket. Utlösaren kostar 29,50 kr och finns hos Molander & Son i Stockholm.



Nya linjer och starkare motor karakteriserar 1952 års Mercury.



Årets Lincoln har utrustats med en V8-motor på 160 hästkrafter.



Ford Customline.



Ford Monterey.



Ny instrumentering.

FÄRSKA FORD (ON)

Fords nya modeller debuterade på årets första internationella bilutställning i Bryssel. Det mest märkbara till det yttre är välv-da rutor, såväl fram som bak samt ett förkromat tvärstreck, vilket markerar bakskärmarna. Två nya motorer bjuder Ford också på, en 6-cyl toppventil-motor med en cylindervolym på 3,52-lit, en kompression på 7,0:1 och en beräknad effekt av om-kring 100 hk.

I ren futura-stil går Lincoln, som har vad amerikanerna kallar för »bumper-grille», eller kylar-maskering och stötfångare i en enhet. Kylar-maskering saknas således helt. Karossen lär vara mycket effektivt isolerad med fiberglas, vilket utestänger ky-

la, värme och oljud. Denna Fords dyraste modell har fått toppventiler på sin V-8 motor, vilken nu utvecklar 160 hk. Mo-torn har roterande ventiler och följer den nu gängse linjen med större cylinderdiameter än slag-längd. Cylindervolymen är på 5,20 lit. De långsgående blad-fjädrarna bak har fått vax-impregnerade mellanlägg.

Även Mercury har s. k. »bum-per-grille» och välvd vindruta. V-8 motorn har för detta märke en cylindervolym på 4,18-lit och en effekt av 125 hk vid 3.700 v/m. Vagnen har 100 amp/tim batteri och 35 amp generator. Mercury tillverkas i samman-lagt åtta modeller av vilka den lyxigare kallas för Monterey.

Adelskap som förpliktat



Lockheed presenterar
SUPER CONSTELLATION

En ännu bättre typ av
världens mest beprövade flygplan

Lockheed nya Super Constellation är liksom den världsberömda Constellation överträffad ifråga om gedigen konstruktion och pålitlighet men den är snabbare, har större aktionsradie, är bekvämare och större — den är utan tveak världens bästa flygplan.

Super Constellation används nu i Eastern Air Lines flygtrafik och snart även av Trans World Airlines, KLM Kungliga Holländska Luftfartsbolaget, Air France, Pakistan International, Quantas, Trans-Canada Airlines, Seaboard & Western Airlines, Braathens S.A.F.E. Air Transport och andra ledande flygbolag.

LOCKHEED

AIRCRAFT CORPORATION, BURBANK, CALIFORNIA

Lockheed

Super Constellation garanterar många års konkurrenskraftig tjänst.

Jämförd med vilka moderna flygplan som helst är den nya Super Constellation överlägsen ifråga om användbarhet, snabbhet, lastkapacitet, aktionsradie och ekonomisk drift.

Super Constellations specialkabin för 97 passagerare kan snabbt förvandlas till en lyxkabin för 59 passagerare. Den kan göra en transocean flygning på 63.000 km med normalt bensinförråd. Den är det största transportplan som konstruerats för komppoundmotorer. Med dessa moderna motorer (3.250 hästkrafter) har den en maximihastighet av 600 km/tim., en marschhastighet av 550 km/tim., en maximal startvikt av 59.000 kg och en maximal landningsvikt av 48.000 kg.

Lätt att ändra till Turbo-propeller-drift

Ytterligare ett bevis på Super Constellations genomtänkta konstruktion är den lätthet med vilken den kan ändras till turbo-propellerdrift. Inga ändringar i konstruktionen av stjärtparti, flygkropp eller vingar behövs. Aldrig förr har något flygplan byggts med så stor hänsyn till att det ständigt skall kunna moderniseras.

Luftkylningsutrustningen som tillverkats för den nya Super Constellation torde vara 50—400 % effektivare än i något annat flygplan. När flygplanet är på marken på flygfältet kan kabinerna hållas vid +24° C, när temperaturen ute är +38° C. Värmeanläggningen bibehåller +24° C i planet, när det är -50° C ute. Samma sak gäller naturligtvis besättningens utrymnen.

Världens största handelstransportplan.

Som transportplan för allt slags gods är Super Constellation det största som tillverkats för kommersiellt bruk. Det tar en maximal last av 18.000 kg och gör ändå upp till 540 km/tim., beroende på last och flygsträcka. Dess största lastrum är 25,6 m långt, längre än två vanliga amerikanska järnvägsagnar. Det totala fraktrymmet är 158 m³. Den har en särskild enmanslastningsutrustning med inbyggd elektrisk hiss för transport av tung last. Transportkostnaderna är de lägsta i flygfrakthistorien — mindre än 5 cent per ton/mile.

Inget annat modernt transportplan har så många olika fördelar.

DÖDANDE VÄRME

Forts. fr. sid. 8

tivt ofarliga bland de stillastående trafikköernas puttrande avgasrör.

På bilar som har luftkylda motorer finns i de flesta fall ett inbyggt värmesystem som ingår i standardutrustningen. Det finns i olika utförande men bygger i flesta fall på att luften genom en fläkt leds förbi de heta cylindrarna eller runt avgasröret eller en kombination av båda delarna, och sedan in i bilen. Luftintaget på dessa bilar som ofta har svansmotorer, är i regel beläget baktill. Detta gör att framförvarande bilars avgaser är ofarliga, men en skavank i systemet så mycket farligare. Även på bilar av förstklassig kvalitet uppstår det efter några års körning en hel del småfel orsakade av rostbildning, skakningar och stötar, och om då varmluftsyttemet är intimt förknippat med cylindrar och avgasrör kan dessa — ofta svårupptäckta — småfel få ödesdigra följder. En regelbunden inspektion av varmluftsyttemet av denna typ med hjälp av koloxidmätare skulle förhindra många olyckor och olyckstillbud.

På den avdelning uppe på Yrkesinspektionen som behandlar frågor av detta slag har man ägnat stor uppmärksamhet åt de i marknaden förekommande värmesystemen för bilar. Man har kommit till den slutsatsen att riskerna för koloxidförgiftning enbart genom den varmluft som kommer in i bilen är praktiskt taget obefintliga om apparaturen verkligen befinner sig i fullgott skick. Dessutom framhåller man att avgaserna från en absolut topptrimmad bilmotor, där förbränningen är särskilt fullständig, är så litet koloxidbemängda att de är praktiskt taget ofarliga. — Men vilka har sina bilar i sådan oklanderlig trim? — Det förrådliga med koloxiden är att den är helt osynlig och luktfri. Det som luktar är i allmänhet helt ofarligt.

Viktigt är att bilisten gör klart för sig vilka risker han löper att bli koloxidförgiftad, genom bilvärmens och hur en sådan förgiftning först yttrar sig. Han får inte gripas av panik om han t. ex. skulle få huvudvärk under körning, den kan mycket väl vara orsakad av andra saker än gasförgiftning. Men det är av synnerligen stor vikt att han vet efter vilken princip hans värmesystem fungerar så att han kan vidta vederbörliga försiktighetsåtgärder innan det är för sent.

VETENSKAPEN AKER BOB

Forts. fr. sid. 10

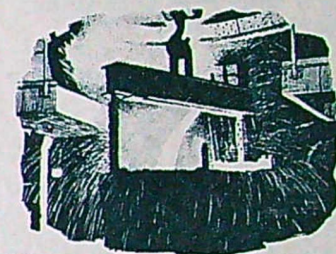
legat lika med eller bättre än konkurrenterna i tid efter de passager som krävt teknik för att förlora massor av viktiga tiondelar på »fartsträckorna», där vikten och bara vikten faller utslaget. Fettknopparna måste bort. Det har nämligen visat sig (senast då de två svenskarna åkte av banan under den förolympiska träningen i Garmisch, att de gymnastiskt genomtränade inte skadar sig så svårt som de tunga, oviga mastodonerna när olyckan är framme.

Men det är inte bara en fråga om det mänskliga materialet. Utrustningen måste vara tiptop — och det kostar pengar. En Super-Bob kostar omkring 8.000 kronor och den svenska olympiautflykten gick på 75.000 kronor om man däri inbegriper vad förberedelseåren kostat! Men så har också alla utvägar prövats sedan det ganska snart genom vindtunnelexperiment konstaterats att det är friktionsmotståndet i medarna och inte luftmotståndet man i första hand måste kalkylera med. Det är åtskilliga metaller som bobbarna jorden runt prövat på sina medar, men det är fråga om inte de svenske varit inne på den mest exklusiva linjen. En metall som är sju gånger så dyr som guld prövades i elektrolytisk utfällning på medarna under försåsongen — ett litet nätt experiment på 12.000 kronor (!) — innan det stod klart att vanlig hårdförkromning är det allra lämpligaste. Många nationers förnämsta lag bryr sig alls inte om någon förstärkning i det avseendet utan ägnar i stället timtal åt slipning av det ursprungliga medmaterialet... Medarnas utseende är också en sak som sysselsätter bobhjälarna och ingen har väl riktigt klart för sig vad som är rätt: en rak skena med upp till 60 cm längd eller en cirkelmed som har en radie av 80 meter. Man börjar dock alltmer luta åt övertygelsen att de raka är att föredra, trots att världsmästaren Ostler t. ex. alljämt kör med den äldre typen. Vilka olika saker man än använder i olika länder är en sak gemensam: materialet är den allra bästa. Bobekvationen är alltför våghalsig för att tillåta närvaron av alltför många obekanta faktorer. Få idrottsmän — ja, knappast ens motorfolket — viger så mycken tid åt utrustningen och den rent vetenskapliga planeringen. Detaljer som speciella startskor (svenskt påfund för övrigt!) för att bringa upp hastigheten från början genom snabböppning o. d. gnuggas i det oändliga.

Någon bobsleighbana av internationellt snitt finns inte i Sverige. Vi har i Are och Sollefteå små oskyldiga banor men höver en ordentlig halvannan kilometer lång istunnel med sexmeterhöga vallar på sina ställen för att riktigt kunna ge ett begrepp om vad bobåkning är. Tills en sådan finns får svenskt bobfolk nöja sig med utlandsstarter och träna vid vetenskapsmännens arbetsbord för att avtvinga bobmaterialet dess eventuella återstående hemligheter.

Vad Gillette ger Er för

20
öre



Det börjar med stålet

Gillettebladen framställes utslutande av ett specialstål vars ingredienser är lika noggrant avvägda som i ett läkarrecept. Samma precision gäller när stålet förvandlas till Gilletteblad. Den noggranna framställningen ger till resultat rakbladet med världens skarpaste egg och varaktig skärpa.



5 blad
kr 1:—



20 blad
i dispenser kr 4:—

Blå Gillette
Blad

Börja dagen rätt —
börja med Gillette



CASCO Hobbylim

Snabbtorkande
Vattenfast
Starkt



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



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

ILLUSTRERAD KATALOG
över Märklin modelljärnvägar, spårvidd H0 16, 1 2
mm sändes mot 1 kr. 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

FARLIGA LEKSAKER

handlingen rena mordhotet! Barnen begriper inte riskerna, och det är därför föräldrarnas oavvisliga plikt att hålla uppsikt över de minderårigas lek med luftvapen.

De mera kraftiga luftgevärerna har en ganska god genomslagsförmåga. Ett luftgevär med en 4,5 mm:s diabolokula slår exempelvis på inte alltför långt håll igenom en 12 mm:s plywoodskiva. För luftpistol gäller ungefär de halva värdena.

Det svenska Excellent-geväret med pumpsystem är ett ibland de kraftigaste vapnen man kan få tag i på området. Använder man en 5,4 mm:s rundkula à 0,97 gram är utgångshastigheten vid mynningen så stor som 160 m/sek och det betyder att man kan åsamka ganska djupa köttår på ett avstånd av upptill 200 meter!

Ett skott på nära håll mot tinningen från ett Excellent-gevär kan medföra att rundkulan krossar benet, tränger in i hjärnan och blir direkt dödande. Samma följd har en luftgevärskula som träffar ögat och via de mjuka delarna i ögonhålan fortsätter in i hjärnan! På längre avstånd brukar ett luftgevärsskott inte vara dödande, men tillräckligt allvarliga skador kan uppstå om kulan träffar någon av kroppens mjukare delar; ansiktet etc.

Luftgevärets och luftpistolens genomslagsförmåga är givetvis högst varierande främst beroende på vapnets utförande och de kulor som används, och i detta sammanhang kan det vara värt att påpeka att samtliga vapen av denna typ ursprungligen är avsedda för målskjutning och inte för »jakt» på småvilt eller annan okynnesskjutning.

Assistent Antoni anser för sin del att det skulle vara onödigt med en licensbeläggning av vapnen, men man bör på det kraftigaste poängtera för föräldrar, som ger sina barn ett luftgevär eller en luftpistol, att det inte är vanliga leksaker de sätter i händerna på dem — utan helt enkelt riktiga skjutvapen.

HAN FIXAR ALLT

Lundberg dessutom till USA för att se till att tillsammans med ett par intresserade industrier se till att göra livet drägligare för de amerikanska vedsägarna och snickarmästarna.

Egentligen höll Lundberg på med en annan uppfinning när han kom på det här med den nya skränkningsskruven. Han hade retat sig på att trä ofta »slår sig» — även om det är lamelllimmat. Till sist listade han ut att om man före limningen böjer lamellerna efter ett visst system, så klarar man sig undan skevningsrisken. När han så en gång höll på att säga i sina böjda lameller kom han plötsligt på att sågtänderna var felskränkta. Varpå han lämnade lämpligt åt sitt öde tills vidare och ägnade ett par års intensivt arbete åt att fullborda Lundberg-sågen.

Nu är han emellertid klar även med träproblemet och för en tid sedan fick han patentbevis från flera länder på sin metod att framställa »mot skevning och kastning spärrade skivor, block eller liknande av trä».

Även den uppfinningen tror Axel Lundberg en hel del på. Den skall framför allt kunna komma sporten till godo. Det tillverkas här i landet årligen över 200.000 bordtennisrackets, som alla slår sig förr eller senare och därmed blir mer eller mindre oanvändbara. En Lundberg-racket påstås kunna hålla sin exakta form under en mansålder. Samma sak är det med skidorna. Dessutom räknar Lundberg med att man skall kunna få stor användning för uppfinningen inom byggnads- och inredningsbranschen. En dörr, en skåphylla eller ett radiogrammofonlock är alltid i fin form tack vare tellwood, som de hopplimmade, böjda lamellerna kallas.

Metallfix var Axel Lundbergs första stora framgång men långt ifrån hans första uppfinning. Hur många sådana han har levererat eller hur många patent han sökt eller fått genom årens rad kan han inte säga själv på rak arm. När han var 18 år fick han patentverket att skriva namnet Axel E. Lundberg på ett patentbevis för första gången. Den gången gällde det en skidbindning, vars grundidé bestod i en kombination mellan en fjäder- och spännordning. Detta var 1908. Uppfinningen var på tok för avancerad för den stora allmänheten då, men i dag finns ungefär samma system i den populära kandahar-bindningen.

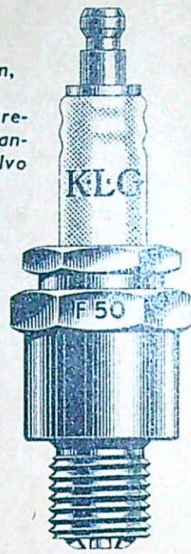
Han är förresten inte bara uppfinnare. Han är upptäckare också. Det var han som upptäckte Hjärdis Genberg — stjärnmannekängen som numera är gift med den engelske filmskådespelaren David Niven. På den tiden serverade Hjärdis på ett litet kafé i Sundsvall. Axel Lundberg kom dit en dag och konstaterade den spirande skönheten hos den unga serveringsflickan. »Ni skall sälja Metall-Fix i stället för att bära kaffekannor», sa han. Och därvid blev det. Hjärdis sålde klister under några månader och blev då ytterligare upptäckt och införd på mannekängbanan.

Närmast skall han ta itu med skapandet av en bränslesparande bilmotor. Hans idé kretsar närmast kring förgasning och komprimering, och han hoppas kunna spara ca 20 procent bensin genom sin uppfinning. Lyckas han med den uppgiften kan han nog räkna med inte minst finansministern bland gratulanterna.

Forts. fr. sid. 12

Det finns ett
K. L. G. för
varje motor

K.L.G. — F 50
för Volkswagen,
Morris, Ford
Anglia, Ford Prefect,
Stand, Vanguard, vissa Volvo
m. fl. bilar.



K.L.G. tändstift för modellflygplan.



Generalagent för

SMITHS
K.L.G.

AB E. FLERON

MALMÖ:

Malmgatan 4. Tel. 723 85 växel.

STOCKHOLM:

Kommandörg. 12. Tel. 67 60 04 - 05

GÖTEBORG:

Friggagatan 3. Tel. 15 25 60

STOR MODELLFLYGKATALOG

fullproppad med nyheter och alla tillbehör! Modellflygarens önskekatalog. Insänd 50 öre i frim. Skriv i dag! Landets största sortering.
FRANKE-SPORT, Karlstad C

**JAP * RACER *
MOTORER**

Omgående leverans.

Pris 1.350:—

Original reservdelar i lager.

BRÖDERNA GJEIN
Karlstad, tel. 173 01

MEKANIK

marknadens förnämsta
metallbyggglåda



i Varuhus, Järn- & Leksaksaffärer

TEKNIKENS VÄRLD 5/52

MASSOR AV OLJA

Med de sextio meterna är ett intet jämfört med det nära 3.500 meter djupa borrhålet som från tornets innanmäten drivits genom mylla, salt och berg.

De borrhövdarna har gett ökad optimism åt misstänkarna om oljeförekomster. De hårda dolomitlager man just arbetat sig igenom visar så tydliga oljespår att man redan med blotta ögat och luktsinnet kan konstatera att det finns gott om den dyrbara råvaran där nere i djupet. Ytterligare stimulans har man fått genom nyheterna från de tyska borrhövdarna i Ditmarsken cirka åtta mil från Tönder. Där påträffade man nyligen en oljekälla som nu med en hastighet av 4.000 liter i timmen självmant förflutit upp i dagen.

Detta är vad som hittills hänt i Tönder: En av USA:s främsta geologer, dr Max Littlefield kommer flygande från Cuba för hemliga förhandlingar med de danska myndigheterna.

Utgångsförbud har flera gånger rått i Tönders borrhövd.

Tunga långträdare har stjälpit av sin last av s. k. produktionsrör vid borrhövdets fot.

Ett nytt ännu större borrhörn är på väg från USA till Tönder.

Gulf Oils aktier har plötsligt stigit på New York-börsen.

Det är ingen tvekan längre om saken — det finns gott om olja i Tönder!

Olja. Bara ordet har en klang som för tanken till Texas, till en skog av borrhörn med olja sprutande i en väldig stråle rakt upp mot skyn. En psykos har gripit omkring sig i Tönder — folk talar inte om något annat än olja, folk kommer dit från alla delar av landet. Tönderborna väntar sej ett väldigt uppsving — nu skall staden bli stor i all hast. Och rik. Man kommer väl ihåg hur det var i Texas. Ingen skatt nästa år för oss, säger de optimistiska.

Men amerikanerna skakar på huvudet. Så ser inte ett modernt oljedistrikt ut. Och dessutom — det är inte danskarna som får pengarna!

Det är nämligen inte danskt kapital som ligger bakom oljeletandet vid Tönder. De höga omkostnaderna och det trots allt riskfyllda hasarderande som oljeletning är har inte lockat några danska intressenter. Gulf Oil har bekostat alltsammans. Femton miljoner sköna amerikanska dollar har man slängt ut hittills! Och då är det självfallet att man också ämnar ta lejonparten av vinsten.

Själva borrhövdningen går oerhört långsamt. Den ytterligt starka stålborren behöver 45 minuter på sig att äta sig igenom 33 centimeter bergsten. Sedan är det inte säkert att man lyckas få upp ett ordentligt kärnprov med detsamma — man kan kanske tvingas göra flera försök innan geologerna får upp ett prov som duger till de viktiga undersökningarna.

Man är nu cirka 20 meter nere i det oljehaltiga dolomitlagret i Tönder. Man har funnit olja i hela kärnprov — den har ibland bubblat fram av sig själv på ytan av de symmetriskt formade segmenten. Chefsgeologen John Nordwood sken som en sol när han ägnade ett av proven en preliminär undersökning. — Det är nog utom allt tvivel att det finns ett tillräckligt brett bälte av oljehaltiga lager att oljeproduktion måste löna sej, menade han.

Bland de många forskare som under den senaste tiden setts på borrhövdningen har man också kunnat se den svenske statsgeologen dr F. Brotzen. Det är han som svarar för borrhövdningarna i Skåne. Där söker man enligt officiella meddelanden »bara efter salt». Men är det bara ett egendomligt sammanträffande att man skaffat sig specialutrustning för oljeletning, att man har samma berggrund i Sydvästra Skåne som i Danmark. Och att dr Brotzen studerar fynden i Tönder?

Det tror inte skåningarna. Och ingen annan heller förresten.

KÖP INTE BILEN I SÄCKEN

Forts. fr. sid. 16

strängt taget behöve vara för de flesta bilköparens behov. Mången i denna läsarkrets kanske inte kan köpa någon vagn i dag, men kommer att göra det i morgon; antagligen sker då köpet med genomslagskraft större sakkunskap än just nu och antagligen är konkurrensen på bilmarknaden större.

De företag som säljer bilar har i allmänhet en positiv inställning till provkörningarna. Visst har det hänt att en försäljningschef önskar TV dit pepparn växer när han i provrapporten läst ett eller annat som stämmer dåligt med katalogens superlativer om det egna vagnfabrikatet. Men — han har funnit samma uppriktighet när konkurrenternas vagnar gått sina tio dar med TV:s folk vid ratten!

Försäljarna har märkt att kunderna kommer förberedda på vagnarnas både svaga och starka sidor — de har redan klart för sig att ingen bil kan vara fulländad och de accepterar med öppna ögon mindre idealiska detaljer för

TEKNIKENS VÄRLD 5/52

Forts. fr. sid. 14

Specialerbjudande:

Genom insändande av kupongen i denna annons lämna vi

SPEEDWAYS LIIPSEN

säsongens stora schlager

för endast 7 kronor.

Speedwayslipsen är tillverkad i amerikansk stil och i bästa utförande. Resp. klubbars färger och märken är handtryckta å slipsen. — Den är handsydd och helt sidenfodrad.

SPEEDWAYVIMPLAR

med resp. klubbars märken. —
Handtryckta. 1:—
Pris kr. 1:—

OBS! Slipsar och vimplar finns även i neutrala speedwaymönster.

Firma METEX Box 490, Borås

(Likvid för order under 5:— kr bif. lämpl. i frimärken.)

Härmed rekv.; att sändas mot postförsk.

..... st slipsar. Motiv

..... st vimplar. Motiv

Namn

Bostad

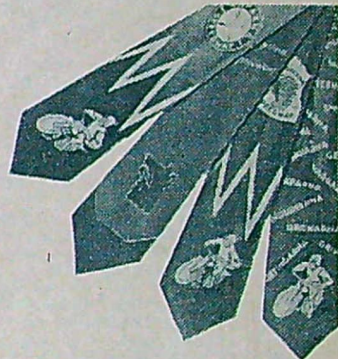
Postadress

TV



Följande motiv
finns i lager:

Monarkarna	Falkarna
Munkarna	Saxarna
Kuggarna	Indianerna
Piraterna	Kaparna
Vesslorna	Dackarna
Vikingarna	Filbyterna
Hyllingarna	Smederna
Kanonerna	Getingarna
Solkatterna	Vargarna



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...



STOCKHOLM 15

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



ETT ÅR I LUFTEN

1949 * 1950 * 1951 * 1952

Rédaktion: Bill Bergman, Yngve Norrvil, S. Artur Svensson
Medarbetare: Sveriges ledande flygskribenter

ETT ÅR I LUFTEN omspannar flygets alla områden: trafikflyg, militärflyg, sportflyg, segelflyg, glidflyg, modellflyg, som alla behandlas i en rad slående rikt och instruktivt illustrerade artiklar av landets främsta experter. Volymerna innehåller vardera 400-500 (femhundra) bilder, flertalet i djuptryck, många i färger.

ETT ÅR I LUFTEN 1952 som omfattar 330 sidor och 400 bilder innehåller bl. a.: USA:s flygvapen i text och bildsviter, kartor, diagram och tabeller * Överljudshastigheter med deltaformade fartmonstrer * Det nya SAS * Nya metoder för instrumentlandning * Privatflyg i kristid * Aktuellt om segelflyg * Segelflyga med reaagregat * Perspektiv på evigheten * Flyget i litteraturen * Flygrekorder — just nu * 12 000 m höjd på 187 sekunder * Över regnbågens rymder * Svenska Flygmotoraktiebolaget — framtidsmotorernas vagg * Flygmuséer * Saab J 29, svensk reaktort i världsklass * Flygexlibris * Svenska flygvapnet i utlandets press.
Pris pr volym, inb. i klotband med skyddsomslag i färgtryck kr 15:—

ALLHEMS FÖRLAG • MALMÖ

DYNAMOTRÅD

EMALJERAD TRÅD

MOTSTÅNDSTRÅD

ISOLERMATERIAL

★

E. Söderlunds

Trådspinneri AB

Kungsgatan 84 - Stockholm

Tel. 53 10 46, 53 11 47

att få andra — som ur deras synpunkt betyder mer. Det blir färre obehagliga konstateranden efter de första hundratalen körmil — och det vinner nog både köpare och säljare på i det långa loppet.

Den stigande kurvan för trafikolyckorna har föranlett TV att inte bara kontrollera provvagnarnas bromsar utan också deras strålkastare. Det pågår nu stora undersökningar för att få fram internationella normer för bilbelysning och praktiska men ändå pålitliga metoder för att kontrollera dess effektivitet och bländningsegenskaper. Under tiden fram till dess nya normer blir utarbetade och fastställda kommer TV att använda samma metod som Biltekniska Provningsanstalten nu tillämpar vid sin trafik-säkerhetskontroll. Strålkastarna justeras in så att den avbländade ljuskäglan inte skall blända mötande fordon. Därtill mäts strålkastarnas sammanlagda ljusstyrka.

På detta sätt får man fram förvånande låga siffror för den säkra maximifarten nattetid. Vi anser det önskvärt att läsekreten kan konstatera att bilbelysningen saktat rätt långt efter vagnarnas tekniska utveckling i övrigt — detta är en viktig trafik-säkerhetsfråga!

HOPP I MÖRKER

Forts. fr. sid. 19

Flygplanet började nu skaka. Tydligt hade propellerna skadats, kanske fanns det andra skador också. Jag började försiktigt stiga rakt fram, med tämligen låg fart. När vi kommit upp på 300 meter meddelade jag trafikledaren per radio om kollisionen, tog in landstället och lossade fastspänningsremmarna samt gav även furir Carlberg order att göra detsamma (han uppfattade dock inte ordern).

Vi steg fortfarande, men jag märkte att vänster motor inte gav full effekt — den gick sämre och sämre. När vi kommit upp på 1.800 meters höjd började det bli svårt att hålla farten. Nu började också lägor slå ut från vänstra motorn, varför jag flög och slog av vänstermotorn.

Farten ökade genast och vi fortsatte att stiga, men skakningarna i flygplanet blev kraftigare och även högra motorn började kränga. Vi flög fortfarande i moln och koldörker, och min avsikt var att söka stiga till 2.500 m för att överblicka läget.

Det blev emellertid svårare och svårare att hålla flygplanet, som hela tiden girade åt vänster. Nu började elds-läger slå ut även från högra motorn. Jag lyckades få upp flygplanet så högt att jag skymtade månen ovan molnen — sedan började flygplanet förlora höjd. Jag gav då signalen order att hoppa samt meddelade trafikledaren på F1 per radio att vi tänkte hoppa.

Furir Carlberg, som hade vanan inne, tog saken lugnt och lyckades efter en del besvär ta sig ur flygplanet och försvann i den mörka rymden. När jag själv lät kroppen »rinna ut» genom den trånga öppningen hade flygplanet sjunkit ner till under 1.500 m.

Jag väntade några sekunder innan jag drog i utlösningshandtaget och så kände jag fallskärmshopparens speciella sensation — den plötsliga stillheten. Skärmen utvecklade sig normalt och utan obehag, trots att chocken var ganska kraftig.

När jag kom ner under molnen på omkring 100 m höjd såg jag under mig ett öde landskap med gles barrskog utan något ljussken, fränsett det som jag antog härröra från flygplanet. Först verkade det som om jag skulle falla rakt i en grupp träd, men jag hamnade i en glänta. Jag föll mjukt i en myr där snötäcket var 2-3 decimeter. Det var ungefär som att hoppa från högst ett par meters höjd.

Var befann jag mig nu? Jag visste att jag måste vara norr om Västerås, och jag beslöt att gå i östlig riktning mot ett sken som jag trodde härrörde från det brinnande flygplanet. Knappt hade jag gått tjuo steg förrän jag hörde fnysningar inte långt ifrån mig. På ungefär 50 m avstånd rörde sig en stor skugga — en älg!

Efter omkring en och en halv kilometers promenad fick jag syn på ljusen från några gårdar. Jag gick dit och ringde till flotttjänsten och rapporterade händelsen. Efter en timme kom min kamrat furir Carlberg till samma gård, även han fullständigt oskadad.

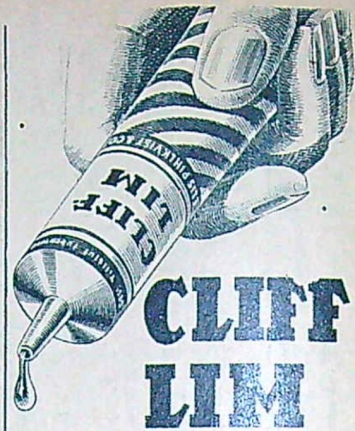
LIVET HANGER PÅ EN TRÅD

Forts. fr. sid. 20

gälla liv eller död för en flygare om inte allting klaffar perfekt eller är slarvigt gjort.

Vad består en fallskärm av? Lekmannens syn på saken är ytterligt förenklad, fackmannens — här representerad av ingenjör Ture Nilsson — betydligt rikare på fakta.

»Det som på vardagspråk kallas för själva skärmen, heter på fackspråk kalotten. Den har en diameter av 24 fot, d. v. s. ungefär 730 cm och för att göra den fordras 58 meter nylonväv. Kalotten är uppbyggd av 24 väder, var och en triangelformad och bestående av fyra sneddade sektioner. Alla dessa 24 väder sys samman, intill varandra, så att hela kalotten när den är utbredd på marken, är cirkelformad. I toppen är kalotten utformad med ett s. k. topphål med en diameter av 60 cm. Där är den förstärkt



CLIFF LIM

håller
vad
det
limmar

— limmar metaller, glas, porslin, trä, läder, papp, papper, fotografier m. m.

Pris 1:25 per tub

En kvalitetsprodukt från

AB BOFORS NOBELKRUT

ELIS PIHLKVIST & CO AB, Stockholm

AEROCONTACTS LIMITED

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



De Havilland D.H. 89 Rapides.

9 av dessa välkända flygplan på lager för snabb leverans. Priser mellan 1.400 och 1.750 pounds fritt Gatwick. Vid förfrågan detaljbeskrivning på alla plan tillsammans med vår illustrerade broschyr »The Aerocontactalogue».



Dubbhöjd 4 1/2"
Dubbavstånd
600 och 1000 mm



EN LITEN SVARV
MED STOR KAPACITET
TILL FÖRMÄNLIGT PRIS

Omtyckt av yrkesmannen

— idealet för hobbyisten

Tillverkas i olika modeller

- med nortonlåda eller med utbytbara växelhjul
- med eller utan automatisk tvärmatning
- med glidlagrad eller rull- och kul-lagrad svarvspindel.

RIKLIG TILLBEHÖRSERIE
Säljes av de flesta maskinfirmorna
BRÖDERNA NORBECK & Co
NORRHULT

med nylonband som tål en brotthållfasthet på 1.350 kg, och vid basen är brottrörelsen 225 kg.

Över kalotten går diametralt 12 nylonlinor, och man får alltså genom den diametrala läggningen av linorna 24 fria ändar där varje lina har en brotthållfasthet av 250 kg. Linorna är fästa vid kalotten både vid topphålet och vid basen som för övrigt är linnebandsförstärkt.

Selen, som vi i Sverige gör av linnebjörk men som naturligtvis också kan vara av nylon, tål för sin del en belastning på inte mindre än 2.040 kg. När en flygare hoppar, rycker i utlösningshandtaget och skärmen börjar utlösas blir kraften av den uppstannande rörelsen cirka 1.000 kg och den belastningen sätter in på brädddelen av en sekund. Skulle nu denna oerhörda kraft träffa kroppen på en enda punkt, dvs. selen vara fastsatt bara vid midjan, skulle flygaren aldrig stoppa för den påfrestningen — kroppen skulle slitas i stycken vid det våldsamma rycket. En människa som faller fritt i luften, får mycket snabbt, redan efter någon sekund, upp en fallhastighet på 50 meter i sekunden; när skärmen väl vecklats ut bromsas hastigheten upp till 8 meter/sek.

En hjälpskärms, som är ansluten till kalottens påskyn-gar utlösningen. Den är förstärkt också av nylonväv, har en diameter på 80 cm och är försedd med fjädrande spröt. Nerpackad i hölet ligger den under fjädertryck, vid utlösning kastas den ut, fylls snabbt med luft och hjälper till att dra ut kalotten.

En fallskärms livlängd är maximalt tio år, även om den aldrig använts. Så säger Luftfartsstyrelsen och de militära myndigheterna, och de bestämmelserna kan kanske förefalla lite väl rigorösa. Men de skrevs på den tiden då fallskärmar gjordes av natursidan — nylonet som varit i bruk ett tiotal år nu är betydligt motståndskraftigare, mer okänsligt för väta och fuktighet.

MED GASEN I BOTTEN.

Forts. fr. sid. 18

inte nöjd. 300 eng. mil hägrade ständigt för honom. Dessutom var han förvissad om att »Blue Bird» i sin nuvarande utformning var kapabel för denna hastighet. Så att det dröjde inte förrän han för fullt var uppe i förberedelserna för nästa rekordförsök.

Men det skulle inte äga rum på Daytona utan vid Salt Lake i Utah. Saltsjön hade förstärkt den olägenheten att det bara gick att köra på den uttorkade botten under den värsta sommarhettan och att den låg högt. Men det kunde inte hjälpas.

Under tiden kom Rolls-Royce med en ny motor på 2.000 hk. Den skulle naturligtvis Malcolm ha och efter vind-tunnelprov kom han underfund med att »Blue Bird» i dess dåvarande gestalt inte skulle klara 300 miles. Så att småningom blev det en helt ny bil — den »Blue Bird» som snart skulle bli världsbekant och vars utseende etsat sig in i de flesta människors minne.

När bilen var färdig fick Malcolm plötsligt för sig att han även den här gången skulle köra på Daytona Beach och anlände dit de första dagarna 1935. Men inte heller nu var förutsättningarna de bästa, varför han fick vänta ganska länge. Inte förrän den första veckan i mars var det möjligt att ta ut bilen och han kunde genast notera ett nytt rekord. Men det blev en besvikelse eftersom det bara blev åtta km/t bättre än det han satt med sin förra »Blue Bird». Han ångrade bittert, att han inte begett sig till Utah, som han först tänkte. Han reste hem och gjorde upp planerna för Saltsjö-försöket. Under tiden gjordes smärre justeringar på »Blue Bird». Malcolm ansåg den nämligen vara så bra, som han kunde önska sig. Det var bara det att Daytona Beach var för tungkörd.

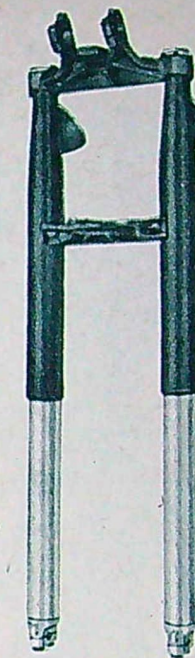
I augusti var bilen på plats på Bonneville salt flats och där hade en stor del av Utahs befolkning samlats. Vädret var strålande och den enda svårigheten var att solen och saltstranden gjorde allt vitt, så att Malcolm var tvungen att använda speciella solglasögon.

De första dagarna i september var allt klart och Malcolm skulle göra sitt sista världsrekordförsök. Den 3 september gav han Rolls-Royce-motorn full gas och utan svårighet vrålade »Blue Bird» i båda riktningarna fram med mer än 300 miles/t. 301,129 miles/t (484,516561 km/t noga räknat) löd det nya rekordet på och Malcolm var nöjd.

Under en lång följd av år hade Malcolm varit aktiv racerförare och hunnit med att sätta inte mindre än 13 världsrekord till lands. Han hade höjt det absoluta världsrekordet från 150 miles/t till mer än det dubbla och nu kunde han äntligen känna sig nöjd. Han var säker på att han uppnått en sådan hastighet som det skulle ta många år för någon annan att komma i närheten av. Att John Cobb efter kriget passerade 400 miles-gränsen (640 km/t) var ju litet refullt i Malcolms tycke, men han fann sig i detta, eftersom rekordet kom att stanna i England. Trots Malcolms ständiga kamp för att själv vara värst, tänkte han ändå innerst inne i första hand på sitt hemland. Vilket de sista åren före kriget visade sig i att han inte gav sig, förrän han även hade hemfört världsrekordet till sjöss. Det skulle till varje pris tas ifrån amerikanerna.

Forts. i nästa nr.

OPIO TELESKOPGAFFLAR



Svensk Kvalitetsprodukt.

Expertisen anser OPIO stå i särklass.

Perfekt arbetande oljesystem.

Bärande och styrande inre gaffelrör, lätt att montera. Passar till de flesta i marknaden förekommande fabrikat av mc.

OBS! Ej att förväxla med konkurrens-gafflar med bärande och styrande YTTRE rör.

1 års garanti för fel på material och tillverkning.

Efterfråga OPIO hos de ledande grossister-na inom branschen.

AB. OSBY PUMPINDUSTRI

Osby. Tel. 900.



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

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT



Dag- och aftonskola. Ingenjör-, verkställare- och förmänsexamen. Maskinteknik m. verkstadstekn. Teleteknik m. radio- o. radartekn. Låga levnadskostnader, ca 100 kr lägre pr mån. än i Stockholm o. Göteborg. Hössterminen börjar d. 1 sept. Begär vår studiehandbök! Uppgiv facklinje, ålder, praktik m. m. Aberopa denna tidning!

Murmästaregatan 9 A • KÖPING • Telefon 11316

INGVAR LILLIEROTH, Civilingenjör, Rektor

EN VIKTIG DETALJ

VID

MALCOLM
CAMPBELLS
REKORDKÖRNINGAR

VAR GIVETVIS

TÄNDSTIFTEN

Han litade alltid på

K.L.G

Det gjorde också föregångaren Segrave och senare John Cobb, som slog Campbells världsrekord.



Modellmotorbåt "TRIM"

Förnämlig byggsats med färdiga spant, bord, stäv, däck, rufftak, sargar och tofter. Total längd 605 mm. Båten kan förses med diesel eller elektrisk motor. Utförlig ritning i tre blad.

BYGGSATS kr 19:— plus porto.

JÄTTEKATALOGEN

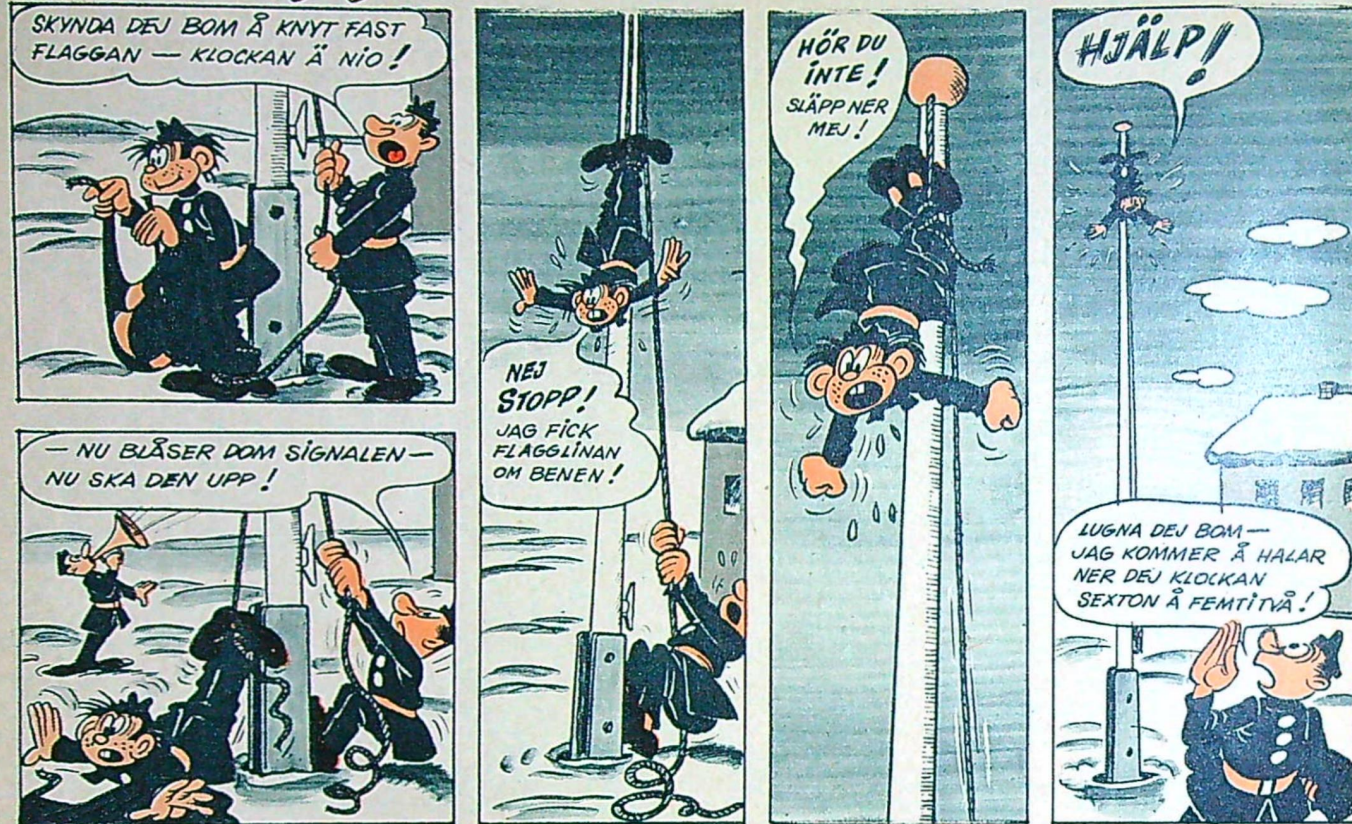
Den största hobbykatalog som någonsin utgivits i Sverige, 106 sidor i format 220x300 mm med över 1.000 illustrationer. Omfattar:

MODELLFLYG * MODELLBÅTAR
MODELLJÄRNVÄGAR * EL-MOTORER * DIESLAR * HOBBYLITERATUR * VERKTYG * TENNFIGURER * MODELLBILAR
AMATÖRSLÖJD

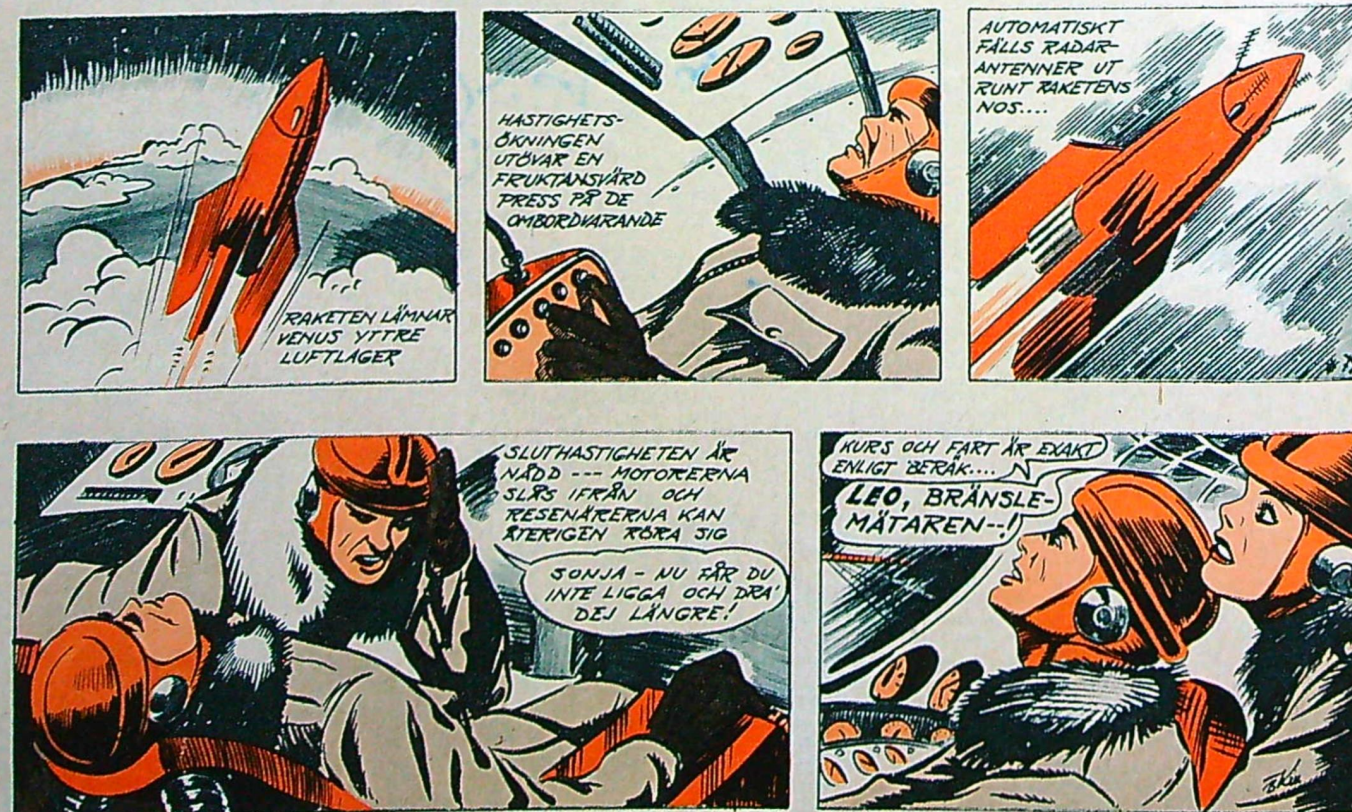
Katalogen erhålles mot insändande av kr 1:25 i svenska frimärken.

WENZELS

APELBERGSGAT. 48, STOCKHOLM



LEO FALK



1949 fick jag platsen som elektroteknisk fackingenjör tack vare betygsutdrag från NKI trots att mycket ännu återstod av kursen.
Ingenjörselev

Genom mina NKI-studier har jag för var dag blivit allt säkrare, fått högre lön och mer krävande arbetsuppgifter.
Kontorist

NKI-vägen är en utmärkt förberedelse för privatistexamen. NKI:s kurser ger förmåga till självständigt tänkande.
Handelsstudent

Är nu verkmästare över samtliga avdelningar med underlydande sex avdelningschefer och 170 arbetare tack vare NKI:s utbildning.
Elinstallatör

Strålände... Jag vill uttrycka min förtjusning över NKI-kursen. Modern franska II. Kursen är "trés français".
Hemmafru

För att få bättre betyg tog jag en tysk stilkurs vid NKI. På de flesta stilar fick jag sedan A och även A samt i realexamen A.
Läroverkselev

Arbetet har blivit och 1/10/1951 fick jag anställning på drätselkammaren som kommunalkontorist.
Gymnasieelev

Alla åldrar studerar vid NKI

Kurser för alla områden

Alla NKI-studerande vet att de läser moderna kurser och att de har förmånen av NKI:s fria studietjänst, som i hög grad underlättar och befrämjar studiearbetet. Vid NKI når Ni maxima!t resultat på kortast möjliga tid och för lägsta kostnad.

NKI är en skola för bra folk i praktiskt taget alla åldrar. Vid NKI läser läroverksungdom för att bättra på sina betyg i olika ämnen - mer än 10.000 ungdomar ta "bredvid"-kurser hos NKI varje år. Vuxen ungdom av alla kategorier studerar vid NKI för att utbilda sig för bättre betyg och högre lön. Inträdesökande till högre skolor av alla slag läser hos NKI för att klara inträdesprövningarna. Tjänstemän och yrkesfolk studerar för att komplettera sina kunskaper på specialområden eller för att avlägga en examen. Mer än 1.000 NKI-studerande har avlagt ingenjörsexamen. Arbetsledare och förmän läser arbetspsykologi och andra kurser, som är oumbärliga för modern arbetsledning. Kvinnorna har i NKI sin speciella fortbildningskola - här finns utom alla ämnen som män studerar också sådana som är speciella för kvinnor: sömnad, mode, textil o.s.v.



Utdrag ur NKI:s stora kursprogram med mer än 1500 olika korrespondenskurser

<p>INDUSTRI OCH TEKNIK</p> <p>A 1 Ingenjörsutbildning per korrespondens för 18 olika linjer</p> <p>A 2 Tekniska gymnasiekurser</p> <p>A 3 Arbetsledarkurser med psykologi</p> <p>A 4 Verkmästarekurser för olika fack</p> <p>A 5 Förmanskurser för olika fack</p> <p>A 6 Ritarekurser</p> <p>Tekniska fackstudier för utbildning till bl. a.</p> <p>A 15 Avsynare</p> <p>A 16 Billreparatör</p> <p>A 17 Byggnadsritare</p> <p>A 18 Byggnadsritare</p>	<p>A 19 Cellulosa-tekniker</p> <p>A 20 Chaufför</p> <p>A 21 Dessinatör</p> <p>A 22 Driftsledare</p> <p>A 25 El-installatör av klass B och C</p> <p>A 26 El-montör</p> <p>A 27 Flygmekanik</p> <p>A 28 Flygmekaniker</p> <p>A 29 Flygmontör</p> <p>A 30 Förmän</p> <p>A 31 Gjutare</p> <p>A 35 Gjutmästare</p> <p>A 36 Jordbruksmekaniker</p> <p>A 37 Kemist</p> <p>A 38 Kontrollant</p> <p>A 39 Laborant</p> <p>A 40 Landmaskinist och</p>	<p>G 2 Kurser för praktisk realexamen</p> <p>G 3 Handelsgymnasiekurser till privatistexamen</p> <p>G 4 Utbildning för merkantil sjöfart</p> <p>G 5 Företagsekonomiska kurser</p> <p>G 6 Kameralför tekniker</p> <p>G 7 Industri-kameralför tekniker</p> <p>G 50 Stenografi</p> <p>G 55 Maskinskrivning</p> <p>G 60 Bokföring och kalkylation</p> <p>H 1 Kurs i handelslära</p> <p>H 20 Kurs i kontorsorganisation</p> <p>H 30 Handels-korrespondens</p>	<p>H 60 Kurser i försäljning</p> <p>H 70 Kurser i reklam</p> <p>REALSkola OCH GYMNASIUM</p> <p>Fullständiga kurser m. lab.materiel för studentexamen på</p> <p>V 1 Reallinjen</p> <p>V 2 Latinlinjen</p> <p>V 3 Nyspråkliga linjen</p> <p>V 4 Specialkurser för studentexamen i enskilda ämnen</p> <p>V 30 Fullständig kurs för realexamen</p> <p>V 31 Fullständig kurs för handelsrealexamen</p> <p>V 32 Kurs för teknisk realexamen</p>	<p>V 33 Specialkurser för realexamen enskilda ämnen</p> <p>Inträdeskurser till</p> <p>M 7 Folkskoleseminarierna</p> <p>M 11 Handels-gymnasierna</p> <p>M 17 Socialinstituten m. fl. utbildningsanstalter</p> <p>Andra kurser:</p> <p>N Språk</p> <p>O Psykologi</p> <p>R 24 Sociala studier</p> <p>R Teckning och nyttkonst</p> <p>Önskar Ni upplysningar om något ämne eller någon kurs som inte finns med här - skriv det i kupongens ruta</p>
--	--	---	--	--

Ni kan posta kupongen utan kuvert och utan frimärke!

KLIPP UT I KANTEN!

Frankera ej NKI betalar portot.

TILL NKI-SKOLAN
S:T ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

Svars/Gesändelse Tillstånd nr 104 Stockholm 12

LOSEN

Sänd mig utan kostnad NKI-skolans nya kursprogram och broschyr för kurs nr (Skriv här ovan den beteckning kursen eller ämnet har i förteckningen här intill).

Anteckna mig även som gratisprenumerant för ett år på tidskriften "På Fritid."

Jag önskar upplysninga-om (ämne - utbildning)

Namn

Bostad

Postadress

TV:s VARUMARKNAD

Annons Expedition: Fru Iris Berg, Sveavägen 53. Tel.: 342561

Ni får **MERA** för pengarna genom köp från **A.-B. WISKADALS FABRIK**

VÄREN OCH SOMMAREN 1952



TYGER och BEKLÄDNADSVAROR
HUSGERÄD
SPORTARTIKLAR
KORTVAROR M.M.

A.-B. WISKADALS FABRIK
Skaraborgsvägen 21 • BORÅS

1000-TALS FYND PÅ 300 SIDOR!

Sänd utan kostnad för mig Eder värkatalog 1952.

Namn
Adress
Postadress
TV 5

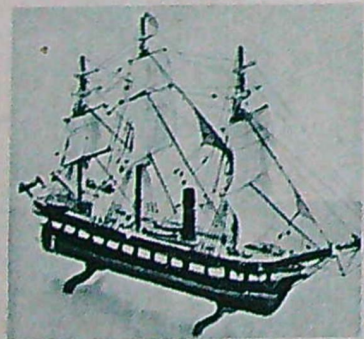
Kunder som köpt från oss under 1951 erhålla katalogen utan rekvirition

A.-B. WISKADALS FABRIK — BORÅS

SCHWEIZERUR

i hög kvalitet. Katalog med netto-lista över ur, kikare, kameror m. m. sändes gratis. Bliv ombud!

Lagonda Ur
GÖTEBORG 1



Firma ARMADA

främst i fråga om **fartygsmodeller** ritningar och tillbehör.

Katalog erhålles mot 50 öre i frim. Cedergrensvägen 43 • Hägersten

Fina fynd för alla Hobby Nyttä Nöje

RITNINGAR och BYGGSATSER

Nyhet!
Trådofonen

Trådspelningsskåp som alla kan bygga. Oerhört många användningsmöjligheter. Fullst. ritn. m. detaljerad arb.-beskr. Pris 7.85



OBS! Alla delar finns i lager

Cykelbilen "Fantom"

Populär modell i lätt konstruktion. God plats för åkande o. bagage. Mycket lättbyggd. Pris 5.40



Magiska mikrofonknappen

Mycket intr. elektrisk apparat. 20 mm i diam. Har 100-tals användningsmöjl. Kan döjas i rum varifrån samtal vill avlyssnas. Kan anv. som mikrofon vid sändningar. Pris 7.85



Luftgevär Diana

Kal. 4,5 mm. längd 81 cm. Vikt 0,8 kg. Pipa för kulor el. pilar. God precision. Pris kr 19.-

Speedwayplånbok i skinn m. prägl. motiv av speedwayförare samt de nordiska färdkungarnas autografer. Särskilt fack för körkort. Pris 13.50

Hemmikrofon

Ordna egna radioprogram med sång och tal. Det är enkelt — koppla endast en sladd från mikrofonen till radios grammofoonuttag. Transformator ej erforderlig. Pris kr 9.85



Västficks-kameran "Fotax Mini" Mycket behändig, 8x5 cm. Tar 12 skarpa bilder i storlek 2,5x2,5 cm. Slutare för tid och ögonbl. Stativfäste. Pris kr 13.50

Läderväska m. axelrem kr 6.25
Filmrulle Pris kr 1.90

Cykelspeedway

Speedwaystyre, engelsk mod., passar alla cyklar. Utf. i förkromat stål. Pris kr 8.25

Speedwaystag. Monteras på bakskärm. Aluminiumbronserat. Kr 3.25
Isnabbar för cykel o. lättviktare. Av specialhärdat stål. För kurvteknik-träning på isbana och snöväg. Pris pr st kr 2.50

Specialdäck för cykelspeedway. Försedda m. nabbar för perfekt kurvtagning vid höga hastigheter och slirig vägbana. Pris pr st kr. 10.30

Beställ vår frimärkskatalog med många värdefulla tips. Sändes mot 25 öre i frimärken. Vi ha Sveriges största spec.-kat. för modellbåtbygge. Sändes mot 25 öre i frimärken. Vår hobbykatalog ger massor av tips. Sändes gratis. Skriv idag! Klipp ur annonsen o. sänd in den tillsammans med namn o. adr. Pricka för det Ni vill ha. Sändes m. postf. + porto.

Handelsfirman **ATLAS**, Avd. T, Borås

TEKNIKENS VARLD

UTSÄNDNINGAR PÅ SVENSKA

Bland de regelbundet återkommande programmen på svenska språket från utländska stationer kan nämnas, att S.I.R.A., Buenos Aires, Argentina, fr. o. m. nyåret sänder kl 20.00—21.00 svensk tid på 11.880 kc/s = 25,25 meter. Programmen är dagliga.

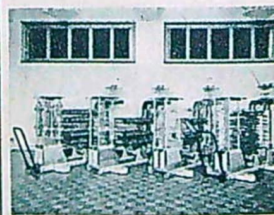
HCJB, Quito, sänder fortfarande på svenska kl 21.30—22.00 dagligen utom måndagar. Sedan 1 jan. uppges utsändningarna ske på 12.455 och 17.890 kc/s = 24,08 och 16,77 meter. P. g. a. mycket ogynnsamma mottagningsförhållanden har dessa uppgift inte kunnat kontrolleras före pressläggningen.

Det glunkas även om att Radio Africa Tanger på 7.126 kc/s = 42,10 meter, som nyligen utsände ett specialprogram på svenska för Radioklubben, kommer att börja regelbundna utsändningar på svenska varje måndag kl 21.00—21.30 med början i mitten av februari.

VERIFIERAR INTE

La Radiodiffusion Française, Paris, har bett oss meddela, att man beklagligt nog inte kan besvara lyssnarbreven individuellt. I stället har man till Radioklubben översänt förteckningar över medlemmar från vilka man erhållit värdefulla lyssnarrapporter. Man framhåller speciellt att medlemmarna inte bör kosta på sig att bifoga några svars-kuponger, eftersom det inte blir något brevsvår på rapporterna.

Den svenska avdelningen vid Kanadas Radio verifierar nu åter lyssnarrapporter med verifikationskort. Lyssnarnas egen kväll med brevprat, önskeskivor o. d. har flyttats från lördagar tillbaka till måndagskvällar. Kanadas Radio sänder på svenska dagligen kl 20.00—20.20 på 11.720 kc/s = 25,60 meter. Efter 12—15 minuter sänds programmet även på 9.710 kc/s = 30,90 meter. Sommartid brukar frekvenserna ändras till 15.320 och 17.820 kc/s = 19,58 och 16,84 meter. Samtidigt meddelas från Montreal att Gunnar Rügheimer lämnat CBC:s International Service för en befatning vid CBC:s television i Toronto. Till chef för den svenska avdelningen i Montreal har utsetts Karl-Axel Sjöblom.



SCHWEIZISK TILLVERKNING

Schweiziska fabrikanter levererar numera ett betydande tillskott till kortvågsbandens rundradiosändare. En stor station har sålunda nyligen levererats till Jugoslavien, och den kommer att tas i bruk när som helst. Två sändare håller även på att levereras till Belgien, och enligt en uppgift från OTC, Leopoldville kommer dessa sändare att sättas in under årets lopp, troligen i augusti, varvid större delen av programverksamheten i Leopoldville kommer att flyttas till Bryssel.

Samtliga dessa sändare är av märket Brown-Boveri. Antenneffekten blir 100 kW. men om så skulle behövas kan man begränsa effekten till 10 kW. Bland finesserna kan nämnas, att reservör in-kopplas automatiskt. Bilden visar fyra stycken

olika spolar för slutsteget i en av de 100 kW-sändare, som användes av den schweiziska kortvågsstationen i Schwarzenburg. Dessa spolar, som är levererade av Hasler AG, Bern, ger en god föreställning om hur pass stora dessa sändare är. Spolarerna är monterade på vagnar, som dras ut och skjuts in i sändaren, när våglängden ska ändras.

BRAZIL CALLING!

Sedan Radioklubben sände program på svenska från Sao Paulo har det varit ganska tunnått med program på främmande språk från Brasilien. Det finns emellertid ett mycket trevligt program på engelska från Recife. Stationen heter egentligen Cidade de Recife, men den har även namnet Pernambuco efter deistaten Pernambuco i nordöstra Brasilien, där den är huvudstad och samtidigt Brasiliens tredje stad i storleksordningen. Där finns flera olika radioföretag, men det engelska programmet »Brazil Calling!» kommer från Radio Jornal do Commercio, som ägs av tidningarna Jornal do Commercio och Diario da Noite. Stationen har tre sändare, varav ZYK3 sänder på 9.565 kc/s = 31,36 m med antenn-effekten 16 kW.

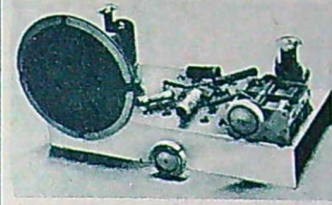
»Brazil Calling!» sändes under vintermånaderna kl 01.05—01.25 svensk tid, eftersom man då har sommartid i Brasilien. Under våra sommar-månader kommer programmet en timme senare. Programmet består av brevprat, brasilianska grammofoonkivor och diverse upplysningar om staten och staden Pernambuco. Programledare är en charmerande dam, Janet Swaton, som framför allt har ett mycket personligt framträdande. Har man hört henne en gång, känner man ofelbart igen henne bland de tusentals olika engelskspråkiga rösterna på kortvågsbanden.

Adressen är Rua Marques do Recife, Recife, Pernambuco, Brasilien.

VERIFIERAR ATER

Den svenska avdelningen vid Kanadas Radio verifierar nu åter lyssnarrapporter med verifikationskort. Lyssnarnas egen kväll med brevprat, önskeskivor o. d. har flyttats från lördagar tillbaka till måndagskvällar. Kanadas Radio sänder på svenska dagligen kl 20.00—20.20 på 11.720 kc/s = 25,60 meter. Efter 12—15 minuter sänds programmet även på 9.710 kc/s = 30,90 meter. Sommartid brukar frekvenserna ändras till 15.320 och 17.820 kc/s = 19,58 och 16,84 meter. Samtidigt meddelas från Montreal att Gunnar Rügheimer lämnat CBC:s International Service för en befatning vid CBC:s television i Toronto. Till chef för den svenska avdelningen i Montreal har utsetts Karl-Axel Sjöblom.

LÄR SJÄLV Radio & Television med TELEKIT



Utan några verktyg bygges ett 20-tal apparater: Radiomottagare, Grammofoonförstärkare, Lokal- o. Chefstelefon, Signalgenerator, Exponeringsmätare, FM-tillsats, Signalsökare, Kantvågsgenerator m. m.

TELEKIT levereras delvis kopplad. Med den medföljande rikhaltiga sorteringen av motstånd, kondensatorer etc. och utan lödning kunna ett antal experiment utföras. Genom en lättfattlig steg-för-steg instruktion kunna även rena nybörjare bygga sina apparater.

TELEKIT för allström, komplett m. alla delar och instruktionsbok kr 96:50 (Mindre än vad delarna kosta.)

Ing. firma

K. DAHLSTRÖM

Postorder Artillerigatan 63
Stockholm 6

RAKBLAD bortslumpas!

Ett parti rakblad avsedda för export, slumpas till kr 2:80 pr 100 st. Dito 25-öres rostfria märkesblad endast 5:— pr 100 st. 500 st. fraktfritt. Firma CESAR, Kumla 8 • Tel. 711 86

RIDFINNSTÖVL. Högl. ljusläder. väsl. 58:—
Dam 48:—, Cowboyjak. Texas 18:—, Jägardolk. Yxadolk 35 cm 19:—, Texasbälte 10:—, Mot p. f. Nordlandia, TV, Jarhols

SAPPÖRS KVALITETSUR

Nr 103. Elegant och hållbar pansarbott med bakskruvbotten i rostfritt ädelstål. 15 rubiners äkta schweiziskt precisionsankarverk, stötsäkrat med superchockresist. Antimagnetiskt. Vatten- o. dammtätt. okrossbart plexiglas. Vackra sifferblad med förgyllda relief-siffror. Äkta läderband. Bruttopr. 76:—, Kontant — 10 %.



Ombud antagas!

10 DAGARS FULL RETURRATT! EGEN REPARATIONSSERVICE!

HANDELSFIRMAN SAPPÖR
Postbox 43014 • Göteborg 43
Sänd genast st armbandsur nr kontant — 10 % — med 8 kr per mån. Åganderättsförbehåll.
Namn
Adress
Postadress
OBS! Texta tydligt! TV 5

TV:s VARUMARKNAD

Kr 52:— på avb. **REKLAMPRISS**



Vidstående äkta schweizerur för herrar är av prima kvalitet med 15 rubis ankarverk, mattlysende tvåfärgad urtavla, rostfri pansarbott av chrom med bakboett av rostfritt stål, splitterfritt glas. Förmanpriset kr 52:— är lägre än vad PKN har medgivet och gäller endast en kort tid. Ett års garanti och 8 dagars retrurrätt.

Per månad kr. 5:— 10 % rabatt vid kontant betalning.

SKRIV I DAG!

M.G. 1947

körd 2.490 mil, utr. med värme och luftkonditionering. 2 st. toplock varav ett standard samt 1 st. högr. kompressionslock med stora ventiler och dubbla Solexförgas. Bilen är röd och i extra prima skick. Pris 6.800 kr ev. byte mot bättre mc. Jonnie Dahlström, Hudiksvall. Telefon 23 20, 24 20, personligt.

Absolut ej humbug

DU TALAR SJÄLV

Vi sälja numer sep. ritning och beskr. för bandspelare till kr 8:— enligt vårt Patentanspråk 4434/49. Medger dock ej större experimentmöjligheter. Men naturtrogen återg. 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 frim. + porto. Enkl. billigaste konstruktion som någonsin är känd. Helt annan metod än nu brukliga. Göm annonsen. Våra skyltfönster fyllda av begravade intyg. Reklamats för enklaste bandsp. kr 60:—, Beställ nu! Vi annonsera alltid under öppna adress. Obs! Varning för världlösa efterapningar.

NICOT WABA

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

VELOCETTE

350 cc. den engelska motorcykeln i särklass, har enkelports toppventilmotor, som utvecklar 18 hkr. Många GP-segrar vittnar om Velocettes acceleration, topphastighet och pålitlighet.

TORNAX

250 cc. med 2-cylindrig 250 cc. ILO tvåtaktsmotor om 11,5 hkr, teleskopisk fram- och bakfjädring samt en ram, som garanterar »kilstrände» våghållningsförmåga.

Generalagent: MOTORFIRMA

JOHANSSON & STRÖM
VARA

TELEFON VARA 36

Facklitteratur Ny katalog
WESTLINGS BOKAVD. • Örebro
Sänd mig Eder katalog över

Teknisk litteratur

Namn
Adress
Postadress
TV 5



STRIVEL
Gör rakningen
★ bekvämare
★ snabbare
★ billigare



Kontakta oss med fullt förtröende
Var Ni än bor, bejdans Ni lika samvetsgrant.
Skriv i dag efter våra kataloger!

PHILIPSONS MUSIKVARUHUS • MALMÖ

Namn
Bostad
Adress
TV 5

MEK. RÄKNEAPPARAT



end. 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 — och det felrria resultatet syns i resultatfältet. Feirräkn. är utesluten. 8-ställig. räknar tal ända upp till 999.999.999. Praktisk NYT-TOSAK för alla. Beställ i dag. Belåtenhet garanteras.

Handelsf. G. A. LARSSON, Örebro 4
Sänd omg. mot postförskott + porto
.. st. PRODUX RÄKNEAPPARAT.
Namn
Adress
Postadress
TV 5



GURTNER

förgasare för lättvikta och motorcyklar. Ill. prislista sändes mot porto.

AB BELGIMEX

Runebergsgatan 12, Stockholm.



Motor-emblem

(s. k. rock- eller mössmärken) finnes till följande mc-fabriker: JAP, AJS, Ariel, BSA, BMW, Douglas, Harley-Davidson, HVA, DKW, FN, Indian, Norton, NSU, Royal-Enfield, Jawa, Terrot, Rex, Matchless, Zündapp, Saroléa, T.W.N., Velocette, Monark, NV, SRM, Gillet, Rudge, Suecia, Triumph, Kärnan, Svalan, Apollo, Sparta, Puch, Calthorpe, OK, Ambassador, Panther, Typhoon, Suecia, James, CZ, Vespa. Pris kr 2:50 pr st + porto. Sändes mot postförsk. CHR. LARSEN, Box 62, LJUNGBY Motorverkstäder, begär offert.

A.-B. Skåne-Exporten

KLIPPAN

Möbler • Mattor • Gardiner
Alltid väl sorterat lager
Gör ett besök! Det lönar sig
Tel. 243, 343 • Storgatan 45

Störst och bäst

Tapeter - Färger - Tekniska,
Sjukvårds- o. Förbandsartiklar
Parfyer - Kameror och
Fotografiska artiklar.

JALA FÄRG- och DROGHANDEL

Luleå Telefon 2229-1594

TILL SALU

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

EDRA ÖNSKESKIVOR finner Ni på vår väl sorterade gram-mofonavdelning. - Kataloger gratis. Obs! Noggrann expedition. KUMLA MUSIKAFFÄR Kungsvägen 19, Kumla • Tel. 710 08

Tillfälle! Villiers världsbekända MOTORCYKELMOTORER åter i lager för omg. leverans. 200 cc 680.-, 125 cc 573.-, 98 cc 430.-. LINGS, Kat. Bang. 63, 420295, 457656. Stockholm

Skriv- och räknemaskiner, duplicatörer, alla prisl., byten etc. Även t. återf. Skriv t. J. Olsson, Box 5040, Bollnäs.

Ritning på världrekordbåten 1 klass C för utbördare 35: - kr. Falej Motor AB, Mora. Tel. 811.

Sovsäcker, extra p:ma kval. lev. m. dragkedja, kudde o. fodr. Pris 37: - 3 st. fraktfr. Tinghalls, Brämhuitt.

MC-DELAR såväl nya som beg. köpes fördelaktigast från Janos Motor-fia, Bäckg. 24, Kungälv. Tel. 11039.

FOTONYHET. Kompl. utrustn. för färgläggning av småkort o. förstoringar med bruksanv. 4:95. Räcker till 200 kort. Trevl. nyhet som alla fotointr. bör äga. Sv. Kemikaller, Nykroppa 2.

KNASKYDDET IDEAL!
Knaskyddet Ideal av kraftigt aluminiumplåt med beslag st. 19x69 cm vid vardera sidan, skyddar helt mot drag och smuts. Passar alla motorcyklar utom med trampor. Pris per sats kr 19: -; fraktfritt. Slitstarka överdragsbyxor i stigolon svart a st. 48-56 kr 34: -; rock d:o kr 36: -. Knaskyddet sändes helst per järnväg. Returrätt. Artur Karlsson, Cykel- & sportaffär, Kvänum.

Mc-kedjor pris pr 5 fot med läs 5/8 x 3/8. 5/8x1/4 25: -; 1/2x5/16 23: -; 1/2x3/16 9:50 (+ frakt). B. Persson, Kaptensgat. 10, Malmö.

Mc Rex Williers 200 cc. mod. 39, utrustad med teleskop. i bra skick. Säljes eller bytes mot större mc helst 4-takt. Gunnar Ramberg, Box 52, Rosshyttan.

Mindre parti synkronurverk 110 el. 220 V obet. transp.-skad. m. fullt funktionsdugl. End. 15: - st. Rörkrom. vis. f. D:o 2: - pr sats. R. Lindeborg, Gillegat. 4, Hägersten.

MARKLIN-DELAR till miniatyrbilj. spår 00, praktiskt taget allt som finns i katalogen, till ord. priser - 5 % rab. fritt lev. mot postförskott.

R. BRAUN

Trädgårdsgatan 16, Norrköping
Matchlessdelar 350 tv 1944, motor renov. 425: -, magnet som ny 100: -. generator 75: -, ram kompl. 150: -. oljetank 20: -, växelåda m. koppl. 275: -, utan koppl. 200: -. balansparti. vevhusalvor, kamhjul m. m. BSA motor 500 sv. 1944 helrenov. 400: -. balansr. vevhus m. m. f. d:o. Motorfirma Pero. Ö. Prom. 7, Malmö.

Fabr. nya 2-4-9 hkr utombordsmotorer. Beg. 16 och 55 hkr. Ewinrude. H. Gustafsson, Box 7124, Tel. 130 19, Borlänge.

EL. MOTORER

Ett mindre parti el. motorer fabriksnya 0,5 hkr. 380-220 V, 50 per. 3 fas. 80: - kr styck. Landqvists mek. verkstad, Fågulum, tel. 97.

Beg. Mc-motorer utsäljes för 100: - pr styck. 1 st. 500 cc sv. Rex Ixion, 1 st. 500 cc sv. Norton, 1 st. 2-cyl. 550 cc HVA, 1 st. 2-cyl. 1000 cc Excelsior, 1 st. NSU 98 cc Blockmotor, 1 st. Sachs motor 98 cc något def., topplock saknas, 65: -. T. Johansson, Brevlåda 165, Stoby.

Matchlessmotor 350/46, 350: -, Arielmot. 350/44 obeg. 425: -, Royalmot. 500 sv. 29 prima 110: -, Ilom. 98/38 m. förg. 130: -, MC Dunert 250 cc, Jap 29 körkl. 325: -, MC HVA 98/39 med 125:a cyl. körkl. 250: -, Matchless, Triumph, rammar, mod. 46, 110: -. Framgaffel, centr. fjäder, kompl. 30: -. Burman växelåda för 500 stående p:a skick 120: -. Indian v-låda 350 cc kompl. 35: -. Bakhjul 350x19 nya 90: -. Framhjul nya 65: -. Lukas magn. generator v. g. 90: -. Magnet 30: -. Oljepump 10: -. El-signal 10: -. Förgasare 15: -. 25: - dito för 98 cc som nya 17: -. Sadlar 10: -. Skärmdyna 8: -. Gas-handtag 6: -. Monark 98/38 besikt. utan motor 90: -. Beskrivning mot porto. B. Engström, Birger Jarlsгат. 107, Stockholm. Tel. 34 37 14 efter 18.

Rex Williers 98 cc. 3 växl. i prima skick. 200: -. B. Danielsson, Eden, Junsele.

BANKFRÅSMASKIN am. ny, slumpas för 200: -. B. Fogelander, Anglunda, Gränna.

KULPENNOR Safirmodell 0:40, patroner 0:20. Försäljning i parti, minsta order 10: -. G. Eriksson, Box 20063, Stockholm 20. Tel. 48 00 13.

DIESEL. 2,5 cc. 10.000 varv. 170 gr. Pris 38: -. D:o 3,5 cc. 13.000 varv. 140 gr. 55: -. Reservd. återf. sökas. T. Jönsson, KXG 26, Hålsingborg.

1 par kompl. mc-hjul 19x3,25" 80 % gummi 150: -. AJS, Match kedjestydd, oljetätt n. nytt 35: -. Sadel n. ny 30: -. Skärmdyna 15: -. 1 par lättmetallskärmar kompl. m. stag 15: -. Ariel oljetank m/44 15: -. Allts. i prima skick. S. Söder, Mållängsta, Viksjöfors.

FRAMAXEL, lämplig till mc-bil, komplett med mc-nav och fälgar. Bengt Hansson, tel. 13, Höja.

FILM UTFORSALJES Film. 6x9 sp. 120/620, d:o 6,5x11, 4x6,5 pr st. 0,90. Pr 25 st. 16,25. Färgfilm 6x9 sp. 120/620 3,50 pr st. Gulfilter gratis. L. ERIKSSON, Box 20063, Stockholm 20. 48 00 13.

Bälglkamera »Pontiac» anastigmat 1:4,5, format 6x9, tid 1/25-1/150 sek., som ny med ny läderväska 110: -. Sv. t. »Kamera», Fack 12, Rörström.

SPECIALB. LV. 24" hjul, teleskopg., fotväxel, 98 cc DKW-mot., m/38, skattad, körklar 300: -. Rex herrc. beg. nylack. 50: -. Arne Gustavsson, Alsta, Vimmerby.

DIVERSE

CYLINDERBORRNINGAR, VEVLÄGERRENOVERINGAR, och omfodringar av alla slags MC-motorer, snabbt o. välgjort arbete under gar. Ulricehamns Motormekaniska Ulricehamn • Tel. 16 24

Ingenjörbyrå PATENTSERVICE, Dukv. 6, Bromma. 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, borrn., ram, o. vevlag-renov. å 98 o. 120 cc lv.-mot., utf. snabbt o. billigt. Beg. prisl. fr. V. Norén, Manjär, Vistråsk

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

FÖR LÄTTVIKTAREN och MOTORCYKELN. Motordelar, tillbehör, renoveringar. Rekv. vår stora Katalog som erh. mot porto. Motorfirman Harry Hansson, Bengtsfors, tel. 77. FOTOAMATÖRER. Framkalla själv Edra foton ef. vår lättfattliga metod. Papper, kemik., kopieram samt allt Ni behöver, end. 12:50 + porto. Gunnars Handelsfirma, KNÄRED

Slip- o. polermat., filtverkt. o. skivver. Egen tillverkn. Handelsf. Utör, Kungstensg. 26, Sthlm. Tel. 31 31 18. URDELAR och verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. Firma E. Karlsson, Erikslund.

DRAGSPEL, Italienska världsmärken, låga priser, eventuellt byte. Tillskriv Box 7063, Göteborg 7.

AGENTER och ÅTERFÖRSÄLJARE Kontakta oss om Ni vill skaffa Eder en god inkomst

Agenturen avser för agenter order-upptagning direkt hos allmänheten och för återförsäljare inköp av varor till låga nettopriser. - Vi föra allt inom Ur- och Guldsmedsbranschen, Kuvert- och Hushållsartiklar av rostfritt m. fl. metaller. Plast- och Lädervaror jämte 1000-tal som ej här kan uppräknas. - Agenturen underlättas genom eleganta provkolektioner, stor katalog med alla varor illustrerade och annat förstklassigt arbetsmaterial. - Vår 30-åriga firma är välkänd över hela landet för kvalitetsvaror till låga priser. - Tillskriv oss redan i dag för närmare upplysningar och börja en lömande agentur och försäljning som ger pengar.

Aktiebolaget ELFSTRÖM & JOHANSON (Guldsmedsbolaget) * Nässjö

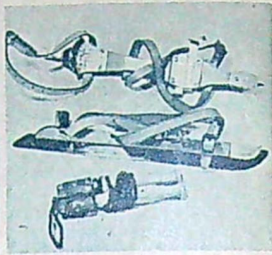
DRIFTIGT OMBUD (gärna fritids-), sökes för försäljning av el-kaminer, kokplattor, rödsprits-element m. m. Försäljningen sker endast mot katalog och varorna har visat sig mycket lätt sålda. Mycket god provision lämnas. Skriv eller ring. R. Wallberg Handels AB, Birger Jarlsгатan 8, Stockholm. Tel. 60 15 08 - 60 15 09.

FÖRSTÖRING Kr 1:25 13x18 cm, 18x24 cm Kr 2:25. Svart/vitt. Insend film.

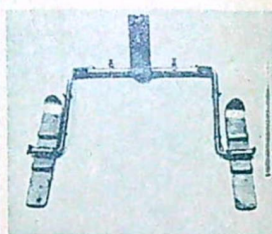
SUVERÄN FOTO Box 233 B, Sandarne

TV:s TIPS

VÄRT ATT KÖPA



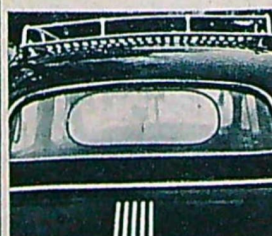
Skridskor för långfärdsskridskor. Pris 70 kr. - Isdubarna måste man ha med sig. Pris per par 2:50. Scoutdepoen i Stockholm säljer dem.



Skidor för motorcykeln är bra i vinterkörning. Dessa finns för olika ramtyper hos Motorkraft, Stockholm, i prislågen från 62-90 kr.



Till vinterkörning på motorcykel hör en färskinnsfodrad huva. Motorkraft, Stockholm, säljer denna för 32 kr.



Imskydd för bilrutan, tillverkat av plast och med självklistrande gummipackning. Pris 15 kr. Ljunggren & Haker, Stockholm, säljer den.

Radiofrågor

Fråga: Jag undrar hur man skall koppla in en blockkondensator (1+1+1+0,1 mikrofarad) som störningskydd till en Aga 4-rörsapparat?

Örjan Samuelsson, Aska

Svar: Kondensatorn torde vara för stor. Köp två kondensatorer på 5.000 pF, 1.500 V provspänning, och koppla i serie, anslut deras föreningspunkt till jord samt de två yttre ändarna tvärs över apparatens nätanslutningsklämmor. Mera om störning kan läsas i häftet »Om radiostörningar och hur man blir av med dem» av Bengt Svedberg, pris 2:50.

Fråga: Finns det någon skola för utbildning av radiotelegrafister i Göteborg? Hur gammal skall man vara för att komma in på skolan? Behöver man ha reflexexamen eller går det med folkskola? Är radiotelegrafist ett bra yrke? Hur lång tid tar utbildningen?

HAM

Svar: Skriv till Telegrafverkets Radiobyrå, Brunkebergstorg 2, Stockholm, som ger alla upplysningar. Sannolikt sker sådan utbildning vid Navigations-skolan i Göteborg.

Fråga: a) Jag har en mottagare, Centrum W93, med trasig högtalare. Kan man här koppla in hörlurar istället för högtalaren, som var på 3 000 ohm? Jag har hörlurar på 2 000, 3 000, 4 000 ohm, går alla tre att koppla in, eller vilken är bäst? b) Kan jag använda den ström som går till magnetfältet i högtalaren till att ladda upp bil- och radiobatterier?

E. C., Gärd's Köpinge

Svar: a) Ja, vilken som helst eller även alla tre hörlurarna kopplade parallellt går att använda istället för högtalaren. b) Nej. För laddningsändamål kan man om man har växelströmsnät istället bygga ett litet laddningsaggregat med transformatorer och likriktare.

Fråga: Jag har en bilradio (Telefunken) försedd med ett mellanvägs- och ett 49-metersband. När dagsljus råder hörs på mellanvägs huvudsakligen lokal-sändare samt svagare angränsande länders (tyska, norska, danska) stationer, medan på 49-metersbandet endast spo-

radiskt någon station hörs. Men några timmar före skymningen, på vintern alltså redan vid 14-tiden, börjar det bli allt livligare på 49-metersbandet för att stationerna vid och efter mörkrets inbrott förmigen sprutar fram. 49-metersbandet tycks alltså under en del av dagen ge bättre utlandsmottagning än mellanvägsbandet. Är detta riktigt?

Volksvagen

Svar: Ja, 49-metersbandet är bäst några timmar före skymningen och sedan framemot kvällen och natten. Inte förrän det blivit alldeles mörkt, dvs. solen helt upphört att belysa distansen mellan sändare och mottagare, blir det maximalt livligt på mellanvägsbandet. Att mottagningsförhållandena på 49 meter är mera lyckfulla än på mellanvägs stämmer även. De korta vågorna kan nämligen reflekteras mot så många fler olika jonisfärsskikt, vilkas reflexions-egenskaper varierar rätt mycket, än mellanvägs, som alltid reflekteras mot ett enda skikt, E-skiktet, vars egenskaper håller sig mera konstanta.

Fråga: Bör en bilradioantenn monteras snett, ungefär parallellt med den lutande vindrutan, och tätt intill kasse-riret, som jag har sett på många bilar, eller bör den monteras i lodrätt ställning? På polisbilar, ambulanser och vissa brandbilar har jag sett att antennen är monterad i lodrätt ställning på taket. Även på stora amerikanska vagnar med inbyggd antenn är denna monterad i vertikal ställning. Vilket är ur radioteknisk synpunkt riktigt?

Bilradiofantast

Svar: Ur radioteknisk synpunkt är den vertikala bilradioantennen avsevärt att föredra gentemot den lutande. En bilradioantenn bör monteras så att den kommer så långt bort från karosseriet som möjligt, eftersom detta representerar jord och dessutom utgör skärm mot störningskällor, och detta uppnås bäst genom att montera antennen med vertikal sträckning. Att de inbyggda antennerna är placerade så, visar ju också att en dylik bilantenninstallation är den rätta. Mera störningar och lägre styrka hos den nyttiga signalen blir följden av den »strömlinjeformade» antenninstallationen.

Flygfrågor

Fråga: 1) Vilka beteckningar användes i Flygvapnet (i stil med »J» för jaktplan etc.) och vad betyder de? 2) Vilket är Jugoslaviens modernaste plan och hur hög är dess hastighet? 3) Vilka bemannade raketdrivna flygplan finns (resp. fanns) förutom Douglas D-558-2 Skyrocket, Bell X-1, Jak-21, Me 163 (senare Ju 248) och Bachem BP-20 Natter? 4) USA:s främste stridsflygare i andra världskriget Richard Bong sköt enligt uppgift ned 40 fiendeplan medan tyskarnas bästa major Graf lyckades nedkämpa omkr. 305. Stämmer dessa siffror? 5) Hur många flygsegrar hade Werber Bambach, Werner Mölders, Adolf Galland, Marseille och Ihlefeldt? 6) Vilka reajaktpän deltog i andra världskriget? 7) Hade Kuomintang-Kina under andra världskriget ett jaktplan benämnt »Flygande Tigern»? Var detta i så fall byggt i Kina eller USA?

H. F. E.

Svar: 1) De nuvarande beteckningarna är J för jaktplan, B, A och T för attackplan (i framtiden sannolikt en-

BELL 47D

Amerikansk helikopter 1945

Tillverkare: Bell Aircraft Corp. (Helicopter division), USA.

Besättning: 1 man.

Passagerare: 1-2.

Motor: En 178 hk Franklin 6V4-178-B32 6-cyl., luftkyld flat motor med motstående cylindrar.

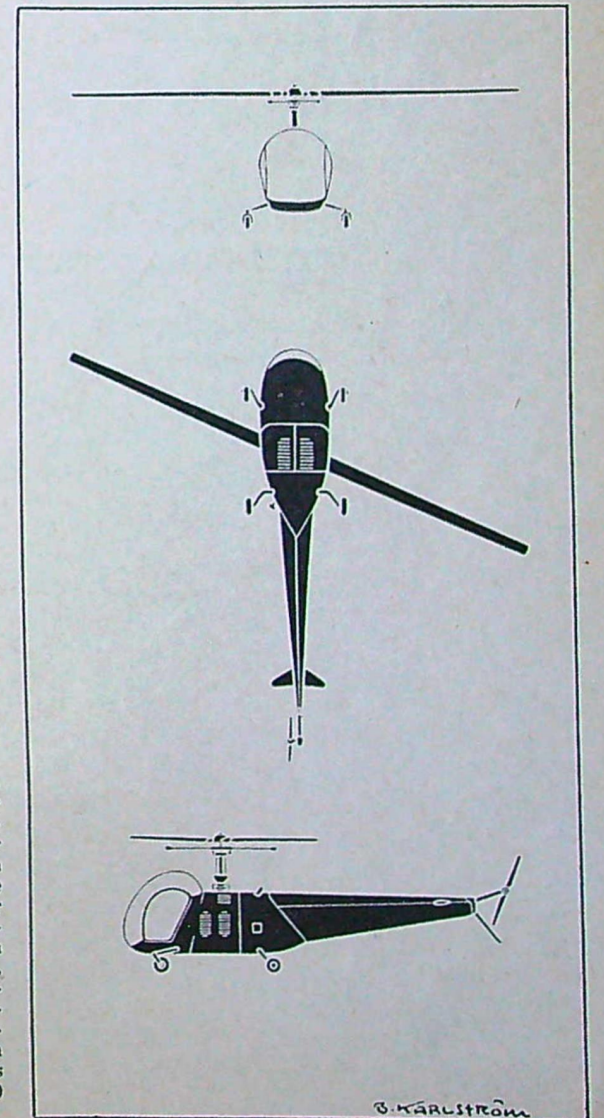
Data: Rotordiameter 10,72 m, kroppslängd 8,33 m, höjd 2,79 m, Rotorbladyta 3,28 m², tomvikt 626 kg, flygvikt 944 kg, Rotorbelastning 11,22 kg/m².

Prestanda: Toppfart 147 km/t, marschfart 128 km/t, landningsfart 0 km/t, stighastighet 313 m/min, topphöjd 3.965 m.

Lastförmåga: Ca 200 kg.

Byggnadssätt: Stålrörskonstruktion med plåt och dukklädsel. Rotorblad av massivt trä.

Anm.: Bell 47 var första helikoptern som erhölet ett civilt luftvärdighetsbevis. Finns i Sverige i flera exemplar.



B. KARLSTRÖM

Vinterkvällar är läskvällar

Hör Ni till dem som tycker om att läsa om resor till främmande, exotiska kuster?

Sten Bergman
PÅ HUNDSLÄDE GENOM
KAMTCHATKA

Sten Bergmans klassiska skildring av den legendariska svenska Kamtchatkaexpeditionen i ny upplaga och illustrerad med unika fotografier. 8:50, inb. 13:—.

Artur Lundkvist
NEGERLAND

Afrika från Saharas öknar till Johannesburg sådant det upplevts av en svensk författare med vilja och förmåga att se och gestalta de stora sammanhangen. 12:50, inb. 17:50.

Eric Lundqvist
VILDARNA FINNS I VÄST

"Sagolika äventyr bland krigförande och människoätande infödingar... krigsdanser... nattliga fester."
Prof. Bertil Hanström i SDS.
Illustrerad. 22:50, inb. 29:—.

Eller föredrar Ni böcker som ger Ert lystmäte av spänning och humor?

Hammond Innes
SOS I ANTARKTIS

"En äventyrshistoria, som vad spänning, fart och omväxling beträffar borde tillfredsställa även de kräsnaste."
14:50. SvD.

Harry Macfie
ALASKAKUST

Den oförbrännelige kapten Dexter från Macfies tidigare bok Drivved är åter medelpunkten i en räkka friska och salta äventyr där inte heller romantiken blir lottlös. 15:75, inb. 20:75.

Damon Runyon
KILLAR OCH BÖNOR

Möt Häst-Harry, Lille Isadore, Fötterna Samuels och Miss Dawn Astra — Ni får gymnastik för Era skrattmuskler när Ni läser om dem och deras gelikar i de här vrålroliga historierna. 12:75.