

# Teknikens Värld



med **Flyg**  
N:R 22 1950  
I Danmark och Norge 1 Kr.  
I Finland 28 Fmk.  
**60** öre

nov





FRÅGA OSS OM

TEKNIK

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

Fråga: Hur lyder hastighetsrekordet för bilar? H. P.

Svar: Det absoluta hastighetsrekordet är 633,8 km/t och innehas av John Cobb, England på Railton Mobil Special.

## Teknikens Värld

med FLYG

Nr 22 - Ärg. 28 - 9-22 nov. 1950

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Organ för

Svenska Pilotföreningen



### REDAKTION:

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

### Redaktör och ansvarig utgivare:

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

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

### ANNONSAVDELNING:

Tegnérsgatan 35, Stockholm Va.  
Expedition Tel. 20 33 95  
J.-E. Svensson > 21 06 27  
P. O. Sundelin > 21 03 92

### PRENUMERATIONS- AVDELNING:

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

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

### Prenumerationspris:

Sverige: helår kr 12:—, halvår 7:—.  
I Danmark end, helårsprenumeration dsk kr 20:—. Upplysningar härom lämnas av: Rudolf Fardal, Raadhustpladsen 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 Flygning,  
Tegnérsgatan 35, Stockholm.

Ahlén & Akerlunds Fotograferanstalt  
Stockholm 1950

Fråga: Hur mycket kostar 1950 års BMW, Vanguard, Volvo PV 61, Dyna-Panhard och Fiat 1400? 2) Hur mycket kostar det billigaste flygplanet i Sverige? E. H. J.—n

Svar: 1) Se Teknikens Värld nr 15/50. 2) F. n. finns det inga nya flygplan till salu.

Fråga: 1) Finns det några cykelspeedwaydäck att köpa och vem kan man i så fall vända sig till? 2) Vad är priset på dessa däck? 3) Finns det någon som säljer nabbbar till isbanedäck för cyklar, och vad är i så fall priset? 4) Finns det någon som nabbbar cykeldäck?

Cykelspeedway och Höken

Svar: 1—2) Nej, det finns inga särskilda däck. 3—4) Vänd Er till närmaste cykelhandlare. Han kan ge uppgift om pris och vem som ätar sig nabbning.

Fråga: 1) Var säljs el-cykelmotorer och hur mycket kostar de? 2) Hur mycket kostar en Novo-cykelväxel? 3) Vad är maxihastigheten på Volkswagen? Undrande

Svar: 1) Såvitt vi vet finns det inga sådana motorer i handeln? 2) Novo cykelväxel säljs inte separat utan endast färdigmonterad på Husqvarna-cyklar. Cykeln blir ca 30 kronor dyrare med en sådan växel. 3) Enligt fabriken uppgift är maxihastigheten drygt 100 km/t.

Fråga: Jag vore tacksam om TV kunde lämna mig uppgift om hur man skall trimma upp Volkswagen-motorn så att den blir lika »vass» som den trimmade VW-motor som sitter i Porschevagnen? VW-ägare

Svar: Porsche har i huvudsak trimmat motorn genom att sätta in cylindertoppar av lättmetall, förstorat inloppsventilerna avsevärt och monterat på två förgasare. Men är man inte specialist på dessa motorer bör man absolut inte försöka sig på någon liknande trimning.

## Fråga oss om FLYG

Fråga: Vilka data och prestanda har följande flygplantyper: 1) S 5 Hansa, 2) J 6 Jaktfalk, 3) J 7 Bulldog, 4) A 9, 5) J 11, 6) J 21R samt 7) S 31? Ö. P. M. L.

Svar: 1) S 5D Heinkel He 5 var utrustad med en 580 hk Bristol Mercury VII, som gav planet följande data och prestanda: spännvidd 16,8 m, längd 12,2 m, vingyta 46,7 m<sup>2</sup>, tomvikt 2.000 kg, flygvikt 3.100 kg, toppfart 205 km/t, marschfart 175 km/t, topphöjd 4.000 m. 2) J 6 (450 hk Bristol Jupiter VIII): spännvidd 9 m, längd 7,1 m, vingyta 22 m<sup>2</sup>, flygvikt 1.475 kg, toppfart 300 km/t, topphöjd 9.000 m. 3) J 7 (450 hk Bristol Jupiter VIII): spännvidd 10,36 m, längd 7,54 m, vingyta 28,5 m<sup>2</sup>, flygvikt 1.600 kg, toppfart 275 km/t, topphöjd 7.650 m. 4) Något flygplan med den beteckningen har inte funnits i svenska flygvapnet. 5) J 11 (840 hk Fiat A 74 RC 38): spännvidd 9,7 m, längd 8,3 m, flygvikt 2.315 kg, toppfart 430 km/t, topphöjd 9.500 m och flygsträcka 740 km. 6) J 21R (SFA-byggt DH Goblin 3 med 1,5 ton dragkraft): spännvidd 11,6 m, längd 10,45 m, höjd 2,90 m, vingyta 22,2 m<sup>2</sup>. 7) S 31 (2.000 hk Rolls Royce Griffon): spännvidd 11,23 m, längd 9,96 m, vingyta 22,5 m<sup>2</sup>, flygvikt 4.125 kg, toppfart 730 km/t, topphöjd 13.700 m, flygsträcka (med fälltank) 2.400 km.

Fråga: 1) Flyger en stamflygförare alltid samma typ av flygplan, eller får han omväxlande flyga de olika typer som finns vid flottiljerna? 2) Vilka data och prestanda har S 31 Spitfire? 3) Får en flygförare själv bestämma på vilken flottilj han vill tjänstgöra? S 31 Spitfire

Svar: 1) Finns olika typer vid en flottilj får han med all säkerhet förr eller senare flyga dem. Han utbildas dock i allmänhet på en och samma typ. 2) Se föregående fråga. 3) Det är inte helt säkert att hans önskemål kan beaktas.



Alec West heter den fiskare som först fick sin båt färdig. Båtarna är försedda bl. a. både med ekolod, radar och radiotelefoni.

## FISKARBYGGDA FISKEBÅTAR

I Fraserburgh, Aberdeenshire, England, har fiskebåtarna bildat ett bolag som hjälper medlemmarna med råd och penninglån för båtbyggen. Den totala kostnaden för ett fiskefartyg beräknas till ungefär 9.000 pund. En tiondel får den blivande skepparen satsa själv resten hjälper bolaget till med som lån. De olika bolagsmedlemmarna deltar sedan i varje båtbygge och på detta sätt håller man nu på att bygga upp en modern fiskeflotta i Fraserburgh. Varje båt förses med alla tänkbara moderniteter såsom ekolod, radiotelefoni m. m. allt med tanke på bästa möjliga fiskelycka.



Fyra av medlemmarna i bolaget håller här på med byggandet av en ny, modern fiskebåt.

## BREVVÄXLING!

• INTERNATIONELLA HOBBYKLUBBEN ordnar varje vecka brevväxling med tekniskt intresserade personer i utlandet. Anmälan, som skall sändas till Generalsekreteraren i Internationella hobbyklubben, Teknikens Värld, Tegnérsgatan 35, Stockholm Va, bör innehålla uppgift om fullständigt namn, adress, ålder, intressen, språkkunskaper samt med vilka länder Ni helst önskar kontakt. Bifoga avgiften 50 öre i frimärken.



I DETTA NUMMER:

<b>HÖGAKTUELLT:</b>	Sid.
Teknisk revy .....	3
Tekniken och individen	11
Vad hände efter katastrofen? .....	12
Bilbåg med bilvåg? ..	14

## TEKNIK:

Fråga oss om teknik ..	2
Fiskarbyggda fiskebåtar	2
Snabbare fartygsbygge	6
Skönhet i stål .....	8
Kontakt med Korea ..	15
Vi skyddar oss mot atombomben .....	20
John besegrar barnför-lamningen .....	21

## MOTOR:

Varg-Olle: Min värsta smäll .....	5
Motorcykelfrågor ..	5
Han vinner på starten	16
Kossor bakom racerstall	18
En kraftig landsvägs-vagn .....	24
För bekväma fortkörare	25
Flygplan men ändå bil	43

## FLYG:

Fråga oss om flyg ....	2
Eldprovet .....	19
Spännvidd: 67 mm ....	32
Typspalten .....	43

## HOBBY:

Bygg TV:s växelströmsradio .....	27
Vardagsteknik ..	28, 35, 36
Grabbarnas egen sida	30

## SERIER:

113 Bom .....	38
Leo Falk .....	38

## OMSLAGSBILDEN



har fångat kanske världens minsta modellplan i flykten. Det är byggt av japanpapper och tunna balsalister och flyger utmärkt inomhus. Mer om det lilla planet på sid. 32.

# TEKNISK

# REVY



## MEKANISK BETPLOCKARE

En ny maskin för sockerbetsupptagning har provats av Sockerbolaget. Maskinen sköts av en man som också kör traktorn. Maskinen skär av blasten och samlar upp den, plöjer upp betorna, rensar dem och kastar ut dem i högar om 200 kg. Man hoppas att den skall bli lösningen på betplockningsproblemet.



## REKORDLYFT

Pontonkranen i Göteborgs hamn gjorde nyligen ett rekordlyft på 91 ton då den lossade denna press som skall pressa ramar till Volvo-bussar och lastbilar.



## FJÄRRVÄRMARE

Sveriges största ångkraftverk byggs f. n. i Malmö. Det får en effekt på 325.000 kW och skall senare också bli fjärrvärmecentral.



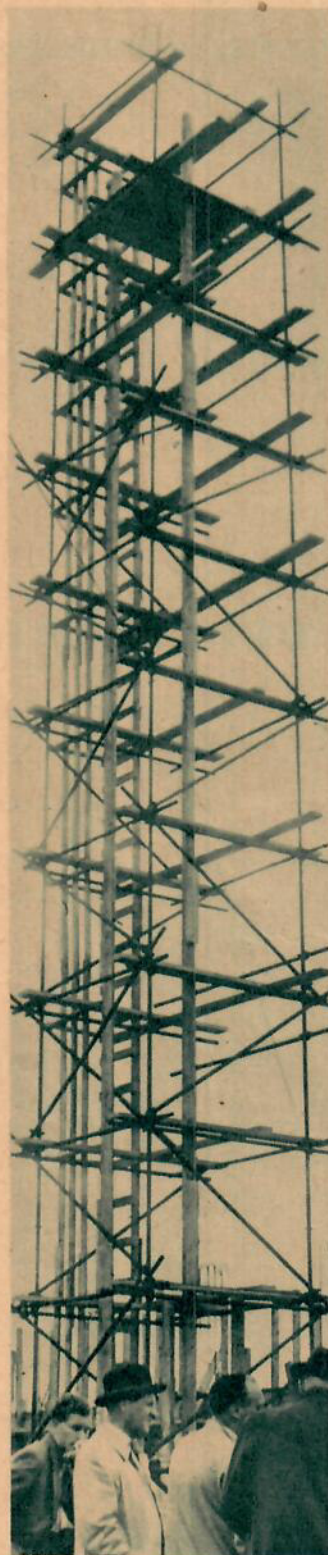
## SKYDD I KURVOR

Svåra kurvor skall nu förses med avvisare av denna starka typ. När en bil stöter mot den släta, utåtbuktande ytan studsar den ut på vägen igen utan att den tar någon större skada.



## HEMBYGGT HOPPLOCK

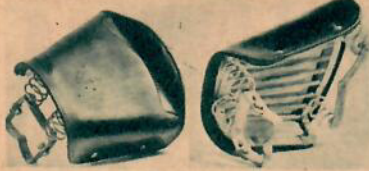
Chaufför Erland Nilsson i Gävle har byggt denna bil. Ramen har han gjort själv, men resten kommer från andra bilar. Karossen t. ex. har fått bakändan från en Chevrolet, taket har en Opel Olympia släppt till, motorhuven kommer från en Ford och fronten från en Chevrolet. Motorn är en 60 hk Ford.



## HISS I STALRÖR

Ett hisstorn av stålror är en ny byggnadsfiness som Byggmästarnas Material AB, Stockholm, lanserat. Det är lätt att montera, har litet vindfång och tar litet lagerutrymme.





## BAKSADEL för MOTORCYKEL

Monteras på bakskärmen. Synnerligen gediget utförande. Pris kr 35:— fritt eder adress. Vi lämna gärna närmare upplysningar mot insändande av dubbel porto. Om ej till belåtenhet, returrätt inom 10 dagar.

Firma BELCO  
Lundqvist & Co.  
Stråkvägen 16, Solna 1

Firma BELCO  
Lundqvist & Co.  
Stråkvägen 16, Solna 1.

Var god sänd ..... st. sadel  
kr. 35:— fritt min adress.  
Var god sänd närmare upplysning.  
(Stryk det som ej önskas)

Namn .....

Adress .....

Postadress ..... TV

## UPPFINNARE!

Klipp ut och spar annonsen!

Behöver Ni hjälp med att söka patent på Eder uppfinning? Patentansökningar med tillhörande ritningar ombesörjes snabbt och billigt. Pris- och upplysningar gratis. Skriv eller ring till

Uppfinnarnas Försäljningscentral  
Ingenjör H. Sköld

Fastlagsvägen 39, 1 tr. • Stockholm 32  
Tel. 45 56 99

## SENSATION

### "Du talar själv"

Andra ritningar för magnetisk inspelning å platta, band och tråd betinga ett materialpris av 350—500 kr, ingående radio-kunskap, samt veckolångt arbete. Med våra beskrivningar enligt patentanspråk nr 848844 och 4434/49 kan primitivt, fullt användbar apparat göras (för den som äger vanlig gram-mofon, och vanlig radio), för ca 15—25 kr till plattinspelning. Bandinspelningsapparaturen (oberäknat talhuvudet), kan göras i prisläge 25 till 125 kr. Beroende på vilken konstruktion man väljer. Upplysningsvis kan nämnas, att vår demonstrationsapparat, tillverkad å mek. verkstad med dyr arbetslön, betingat blott 125 kr. Obs! Ingen radiokunskap nödv. Vi anse, att varje normalt begåvad yngling själv kan förfärdiga en apparat. Vi sälja material. Konstruktionen anses av många vara genial på grund av sin enkelhet och billighet. Arbetstid cirka 8—10 tim. Demonstr. för kriminalpolisen. Ritning nr 1 (för plattor kr 7, nr 2 innehållande samtidig utplåning och intalning) kr 5. Kompletterande ritn. o. beskr. för band ell. tråd kr 13. Intresserade rek. köpa alla 3, pris 14 kr. Prel. prisl. kr 1:50 i frim. + porto. Vid köp av samtl. ritn. samt åberop. denna tidn. lämna vi gratis inom 10 dagar 2 st olika beskr. till billig och enkel bandapp., mck. delen, vilka annars kosta sep. kr 3. Vårt 25-åriga ren. samt demonstr. för polisen torde gar. att varken dir. ell. ind. »humbug föreligger». Detta är annan inspelningsmetod än nu brukliga. Visa annonsen för Edra bekanta. Skriv i dag!

Firma »KVIKCT OCH LÄTT»  
Malmö • Tel. 142 00, 241 89, 280 04

## VAD HÄNDE EFTER KATASTROFEN?

Forts. från sid. 10.

Omkring klockan 13,00 anlände katastrofkranen från Nissjö och en timme senare även kransen från Änge.

Klockan 14,15 hade den första vagnen lyfts upp från det förstörda spår 3 till spår 2. Det var första gången personvagnar bärgades med hjälp av dessa två kranar, som inköptes från England 1948.

Klockan 16,00 hade ännu en boggiavagn lyfts upp och bogserats från platsen. Samtidigt reste maskineringen för Hellman hem för att ta igen sin förlorade nattsömn.

Klockan 20,00 återstod endast två av de mest svår-bärgade vagnarna.

Klockan 4,00 nästa morgon hade spår 3 helt rensats från de sju havererade boggiavagnarna och loket — representerande en vikt av sammanlagt cirka 400 ton — som av kranarna lyfts cirka en meter upp i luften och flyttats cirka 4 meter i sidled till det bredvidliggande spåret.

Klockan 8,30 sattes spänning på kontaktledningarna och trafiken till Norrland kunde därmed passera förbi utan störningar. Vid olycksplatsen återstod som huvudsakliga rester av olyckan ett förstört spår 3 samt avsevärt deformerade elektriska ledningsstolpar.

Katastrofvagnarna hade därmed visat sin överlägsenhet vid snabb bärgning av urspårade vagnar. Med hjälp av dem kunde man inom 15 minuter åstadkomma samma arbete som det utan dem hade behövts dagar eller i bästa fall en 6—7 timmar. Utan kravnagnarna hade man måst tillgripa den tidsödande metoden att först medelst domkrafter söka lyfta upp vagnarna och palla under dem, för att sedan bygga nytt spår under vagnarna innan de åter kunde sänkas ned. Nu lyfte man helt enkelt vagnarna från det söndermosade spåret till det bredvidliggande hela spåret.

Märkligt nog var det endast en av de sju vagnarna som hade fått boggierna så söndertrasade att den inte på egna hjul kunde bogseras från platsen. Övriga vagnar kunde däremot gå med 10—20 km hastighet in till Tomtebodan för grundlig reparation.

Och vad var orsaken till olyckan? Som primär sådan kan man misstänka den växelkurva, som tåget hade att passera för att komma in på spår 3. Ursprungligen av boggiavagnarna skedde visserligen närmare 200 meter från denna växelkurva, men det kan misstänkas att loket med något hjälpar urspårat redan omedelbart efter det där växelkurvan övergår i raksträcka.

Kanske hade då det urspårade loket, som med alla hjälpar utom det första gick på sliprarna, sedan slagit av något skarvjärn så att de andra vagnarna gått ur spår. Vidare konstaterades att en del av sliprarna var ganska ruttna på denna sträcka samt att banvallen vilade på synnerligen lös jord. Det var också denna lösa undergrund som gjorde att vagnarna efter urspåringen grävde ned sig så djupt i jorden.

För övrigt var det inte så lätt att efter katastrofen söka efter orsaken till olyckan, eftersom spåret så helt förstörts och rälssträngarna slitits loss. Man kunde dock snart konstatera att orsaken inte kunnat vara axelbrott hos någon av vagnarna.

## BILBAG MED BILVAG

Forts. från sid. 14

får vidare ta hänsyn till att leverantörerna av karosseriplåt förbehåller sig rätt till en viss variation i plåt-tjockleken. För 1 mm plåt uppgår denna till omkring 5 procent. Plåten i vagnarna väger 370 kg och variationen kan därför uppgå till 37 kg. Den sammanlagda vikt-differensen är sålunda ca 50 kg, vilket innebär att en vagn kan bli 25 kg tyngre eller 25 kg lättare än medelvikten.

Under de fyra år som vagnen varit i produktion har man gjort en del mindre modifieringar i fråga om konstruktionsdetaljer. Volvo har gått igenom de ändringar som kan tänkas ha medfört en vikt-förändring och funnit att vagnen genom vissa konstruktionsändringar blivit 12,45 kg tyngre medan andra åtgärder sänkt vikten med 11,55 kg, vilket ger en nettoförtyngning av 900 gram.

Därav skulle alltså framgå att de anmärkningar som riktats mot Volvo är grundlösa — PV 444:ans tjänstevikt har varit och är riktig. Sedan är det en annan sak att fabriken inte anmält vagnarna för ombesiktning efter alla de små ändringar som gjorts under årens lopp. Detta är emellertid ett rent formellt fel, vilket enligt vad som i övrigt framkommit i undersökningen inte haft någon betydelse vid bestämmandet av rätt skatteklass. Så långt Volvo.

Vid den provvågning som TV lät göra med en Volvo PV 444 — f. ö. en av de först levererade — visade det sig att vagnen hade en egenvikt av 975 kg, vilket med

Forts. på sid. 34

## Kungl flygförvaltningen försäljer nedanstående flygmateriel:

- 1) 1 st flygmotor typ Cirrus Minor Series II komplett. Gångtid ca 60 timmar.
- 2) 1 st hjälppapparatus, Extra, för drivning av generator.
- 3) 1 st varvräknardrev för utväxlingsförhållandet 4:1.
- 4) 1 st handstartanordning modifierad typ Hirth.
- 5) 4 st propellrar av trä.

Närmare upplysningar kunna erhållas genom KFF/Materielavdelningen, Stockholm 80, tel. 679600 ankn. 138.

## FLYGPLAN

Försäljning och köp förmedlas. Även köp i fast räkning. Till salu: två-, tre- och fyrsitsiga skol-, sport- och reseflygplan.

Att.: Dir. G. af Ekenstam.



Sveavägen 77 • Stockholm • Tel. 30 82 52

Mindre, något begagnad

## BANDSÅG

med el-motor till salu

Närmare upplysning lämnas av Föreltaren avd. VI, tel. »Flygflottiljens», Källinge. Skriftliga, förseglade anbud märkta »Anbud å bandsåg» skola senast den 1.12.50 vara inkomna till Chefen för Kungl. Blekinge flygflottilj, avd. VI, Källinge 17. Adbudgivare skall vara bunden av sitt anbud t. o. m. 15.12.50.

## OMBUD!

Vi söka ytterligare några lämpliga personer vilka äro intresserade av att försälja vår högeffektiva handpasta, vilken rengör utan vatten.

STIG G. HOLM  
VARBERG

## R-A-D-I-O

Fascinerande som hobby, intressant och lösnande som yrke

## Gratis

och utan någon som helst vidare förbindelse erhåller Ni första brevet i vår instruktiva och populära

## AMATÖRKURS

i RADIOTEKNIK och PRAKTISKT RADIOBYGGE

Första brevet innehåller bl. a. en instruktionskurs i telegrafi jämte schemor och byggnadsanvisningar för övningsapparater etc.  
Medsänd 40 öre i frimärken till porto och expeditjonskostnader.

AB BEVA-TEKNIK • LINKÖPING

Till AB BEVA-TEKNIK

Linköping

Sänd omgående och utan någon förbindelse från min sida första brevet i »Amatörkurs i Radioteknik och Radiobygge» samt prospekt och vidare upplysningar, 40 öre i frimärken till porto och expeditjonskostnader bifogas.

Namn .....

Adress .....

.....

Adresspostanstalt TV 22



# Min värsta smäll



**SM**-finalen på Stadion började så lovande med en tämligen lätt heatseger, och jag ställde faktiskt rätt stora förhoppningar även på fortsättningen trots den hala banan. Men det är inte lätt att ställa upp som favorit och dessutom försvara titeln. Man vet på förhand och känner tydligt när man åker ut på banan att publiken väntar sig att man skall vinna. Om denna känsla blir tillräckligt stark börjar man också intala sig själv att man måste segra. Man blir rädd för att förlora och i ren desperation gör man misstag som vore otänkbara under vanliga förhållanden.

Jag såg ganska snart att »Brinken» skulle bli min svåraste motståndare. Han var på ett strålande åkhumör och trivdes som fisken i vattnet på den såphala banan. I vårt första och enda heat kom jag på efterkälken och var tvungen att uppta en ursinnig klappjakt, men avståndet till »Brinken» såg inte ut att bli mindre. Min f. d. parkamrat var denna dag helt överlägsen och jag skulle naturligtvis insett att det inte var någonting att göra åt den saken och nöjt mig med en säker andra- eller tredje-placering. Men i stället greps jag av en känsla att jag var tvungen att jaga i fatt honom, glömde i hastigheten väglaget och drog på för hårt i Valhallavägskurvan med påföljd att maskinen drev ut och törnade mot en grindstolpe. Smällen var en av de värsta jag någonsin råkat ut för och vurpan hade kunnat sluta mycket illa om jag inte haft en så säker och skicklig förare som »Kumla-Frasse» bakom mig. Genom en blixtnabb manöver undvek han att direkt köra på mig där jag låg på banan och jag klarade mig därför med en stukad handled och ett stort blåmärcke på ryggen.

Den första reaktionen när jag började kvicka till var en känsla av lättnad över att det hela var slut för min del. Jag var justerad och publiken hade fått annat att tänka på. Det kändes skönt att slippa stå i blickpunkten och känna publikens förväntningar som ett krav som jag inte var i stånd att uppfylla: att segra.

Vurpan hade kanske också det goda med sig att arrangörerna fick anledning att titta lite närmare på det fjädrande staketet som länge varit Stadions stolthet. Staketet är utan tvekan den bästa tänkbara säkerhetsanordning, men det är inte säkrare än dess svagaste punkt, vilken är grinden i Valhallavägskurvan. Stolparna är visserligen »madrasserade», men vad hjälper det när man kör rakt på med 70-kilometers fart. Om det skall vara någon mening med ett fjädrande staket får det inte finnas några luckor i det.

Du måste förstå att det är eggen på ett rakblad som skall konserveras, och då skall naturligtvis djupfrysningen ske efter slipningen, precis som på Strega.

Ja, det är självklart. Strega var ju också först om metoden. Jag blir Stregarakare — den saken är klar!

**STREGA**  
Djupfryst

Rostfritt STREGA 25 öre, kraftigt

Rostfritt STREGA 40 40 öre, tunt

Vi tro, att **QUAKER STATE** är den bästa bilolja i världen; det säger åtminstone varenda en som använder den.

**QUAKER STATE** — pennsylvansk — i särklass.

**Bröderna Åström AB**  
Malmortorgsgatan 8, Stockholm.  
Tel. 11 82 48, 20 52 20



## Motorcykelfråga

Fråga: 1) Vad kostar Triumph Grand Prix och Triumph Trophy? 2) Hur fungerar Triumphs fjädrande nav?

Triumph-fantast

Svar: 1) Grand Prix-modellen importerar inte och finns inte prissatt, Triumph Trophy kostar 3.400 kr. 2) Triumphs fjädrande nav består av en kraftig spiralfjäder, som sitter i en slags hylsa inne i navet. Genom att denna »hylsa» är svängd i en bäge utför hjulet en fjädrörelse efter en cirkel i vilken man får tänka sig drevet på växellådan som centrum. Hjulet håller sig således på konstant avstånd från denna medelpunkt och kedjespanningen blir hela tiden densamma. I boken »Den moderna motorcykeln» (Forum) finns en teckning, som tydligare än ord åskådliggör Triumph-fjädringens utseende.

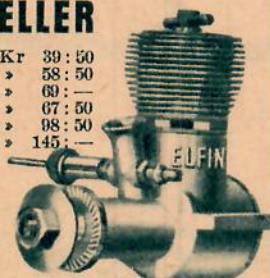
## De snabbaste DIESELMOTORERNA för FLYGPLAN, BÅT- o. BILMODELLER

MILLS I	0,75 cc	0,05 hkr	8—10.000 v/min	.....	Kr 39:50
MILLS II	1,3 cc	0,11 »	8—11.000 »	.....	» 58:50
MILLS III	2,4 cc	0,17 »	8—12.000 »	.....	» 69:—
WILDCAT	5 cc	0,50 »	7—20.000 »	.....	» 87:50
JAGUAR	2,5 cc	0,20 »	8—14.000 »	.....	» 98:50
JAGUAR	2,5 cc	bilm. kpl. mont. m. gummihj.		.....	» 145:—
ELFIN	1,49 cc	0,15 hkr	8—13.500 v/min	Kr 55:—	

Dessutom föra vi:

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

**F:å ESKADER** Gumshornsgatan 8  
STOCKHOLM, Tel. 62 18 53



ELFIN 1,49 cc



# SNABBARE FARTYGSBYGGE



En av projektiionsapparaterna under arbete. Från apparaten kastas bilden på en spegel och sedan genom en diopter ned till plåtslageriverkstaden och på de olika plåtarna.

Inte bara arbetstimmar i stor mängd utan också ansevärliga kvantiteter dyrbart virke kommer vårt stora skeppsvarv Göta-Verken i Göteborg att spara med hjälp av en ny optisk märkningsmetod av fartygsplåtar. Det nya förfaringssättet har uppfunnits av den tyske ingenjören Johannes Kriepke.

Medan man enligt den traditionella arbetsmetoden tillverkar stora trämallar i full skala efter vilka man i plåtslageriet märker ut hur fartygsplåtarna skall skäras till och bearbetas, fotograferar man, enligt den nya metoden, ritningarna som utförs i skala 1:10 eller 1:5 och placerar de fotografiska negativen i projektiionsapparater. Dessa är placerade högst upp på plåtslageriverkstaden vind, och från dem kastas den förstörade bilden i full skala ned på arbetsborden i plåtslageriet, där man lagt upp fartygsplåten. Man behöver endast märka ut ritningarnas fixa punkter på plåten och kan sedan bearbeta dessa utan det tidsödande och dyrbara förarbetet med mallarna i trä.

Då anläggningen vid Göta-Verken blir fullt utbyggd kommer man att ha sex projektiionsapparater i bruk, därav fyra för plåtarbetet och två för spanttillverkning. Varvet blir därmed det första som tar metoden i bruk för den senare tillverkningen.

Med den nya metoden når man också större exakthet än med den gamla, trämallarna kan bl. a. påverkas av fuktigheten i luften varför deras mått inte alltid är fullt pålitliga.

En annan fördel är att man mycket lätt kan arkivera de fotografiska negativen

och vid behov använda dem på nytt, t. ex. då ett systerfartyg skall byggas eller då ett fartyg skall repareras. Det har ofta varit svårt att spara trämallarna, som kan vara mycket stora — ända upp till 10x2 meter — och som för ett enda fartyg uppgår till flera hundra.

Ytterligare en fördel är att man med det optiska märkningsystemet kan utnyttja plåtmaterialet avsevärt mycket bättre då ritkontoren kan göra snävare marginaler och det därmed uppstår mindre spill.

Framställningen av ritningarna har dock blivit ett verkligt petgöra, ty med den precision och noggrannhet som fordras får ritningarnas linjer inte vara bredare än högst en tiondels millimeter, och här för kontrollmäter man också linjebredder med mikroskop.

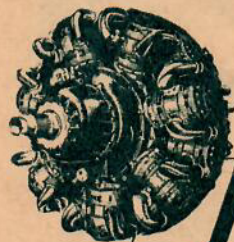
På ritningarna avsätter man vissa kontrollmått vilka då bilden förstöras på arbetsbordet i plåtslageriet skall ge exakt en meters längd. Det är genom att på arbetsbordet mäta dessa kontrollmått och sedan via ett högtalarsystem meddela personalen uppe i projektiionsrummet resultatet som man med projektorns hjälp kan finjustera inställningen innan märkningsarbetet börjar.



En schematisk framställning av optisk märkning.

941 E

## HERCULES FLYGMOTORER



**1.000 timmar mellan översyn...**

Flygmotorn "Bristol" Hercules 643 har av de brittiska luftfartsmyndigheterna godkänts för 1.000 timmars gångtid mellan varje översyn. Den tidigare godkända gången var 900 timmar och det nya certifikatet är resultatet av långvariga prov med en hel serie dylika motorer. "Bristols" slidmotorer kan utan annan tillsyn än den vanliga rutinemässiga kontrollen av tändstift, filter, etc., köras hela den tillåtna perioden utan avbrott. Någon översyn av cylindertoppar är inte nödvändig, liksom ej heller utbyte eller justeringar av cylindrar eller kolvar behöver företas. Herculesmotorernas utomordentliga pålitlighet och ekonomi har givit slidmotorerna ett mycket gott anseende bland flygbolagen samt än en gång bevisat Hercules- och Centaurusmotorernas användbarhet inom transportflyget.

**1.000 gångtimmar mellan översyn  
motsvarar mer än 7 1/2 gånger jorden runt**

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED • ENGLAND  
Representant i Sverige: Herr A. Reichel, Syndalsvägen 14, Riksby, Stockholm.



TEKNIKENS VÄRLD 22/50



Detta är

**SM**  
plast

# HÄRDPLAST TERMOPLAST



Vid Metallverkens plastavdelning i Upplands Väsby framställs jämsides med tillverkningen av metalldetaljer — och delvis i kombination med denna — hel- och halvfabrikat i hårdplast och termoplast samt plastmassor för form- och strängsprutning.

Bilden visar ett axplock ur plastfabrikationen, och ger en god uppfattning av plastavdelningens resurser och variationsmöjligheter.

Alla upplysningar om och prover på SM-plast lämnas av Försäljningscentralen i Stockholm.

På bilden: 1 Kopplingsplint, glimmerfylld fenolpressmassa. 2 Pennfat, fenolpressmassa. 3 Vred till gasspis, fenolpressmassa med inpressad lättmetallpil och mässingsbussning. 4 Borsthandtag, akrylat. 5 Måttbandskåpa, cellulosaacetat. 6 Tvålkopp, cellulosaacetat. 7 Handtag för bildetalj, cellulosaacetobutyrat. 8 Radiometalj, polystyren. 9 SM-linan, tvättlina av polyvinylklorid med hampkärna. 10 Slang för medicinska ändamål, polyvinylklorid. 11 SM-vattenslang, polyvinylklorid. 12 Packning polyvinylklorid. 13 Rör, cellulosaacetobutyrat, polyvinylklorid och polyeten. 14 Mjuka profiler, polyvinylklorid. 15 Rör, polyvinylklorid.



## AB SVENSKA METALLVERKEN

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

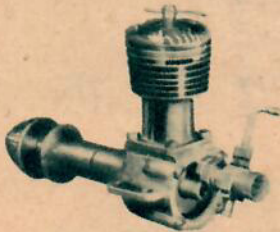


# Tacka vet jag Matador



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

AB MATADORVERKEN, HALMSTAD



## E.D.-DIESLARNÄ BILLIGARE!

MK I, 1 cc ..... Kr 45:—  
 MK II, 2 cc ..... » 60:—  
 COMP. SP., 2 cc ..... » 63:—  
 MK III, 2,49 cc ..... » 70:—  
 MK IV, 3,46 cc ..... » 75:—  
 Samtli. m. garanti o. reservdelsservice!

ALLA HOBBYISTER MÄSTE HA

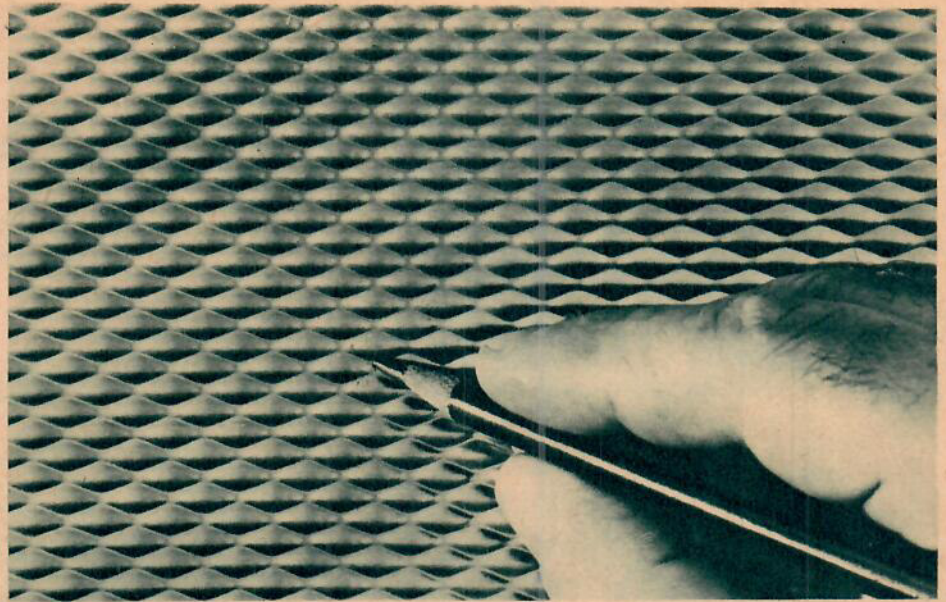
## JÄTTEKATALOGEN

DEN STÖRSTA HOBBYKATALOG SOM NÅGONSIN UTG. I SVERIGE! 106 sidor i format 220x300 mm med över 1000 illustr., en 8-sidig handledning i modelljärnvägsbygge, trimningsanvisningar för motorer, bygganv. för modellplan, målningsanvisn. för de autent. tennfigurerna m. m. Katalogen erh. m. ins. av Kr 1:25 i frimärken. Levereras omedelbart!

**WENTZELS**

APELBERGSGATAN 48, STOCKHOLM

8



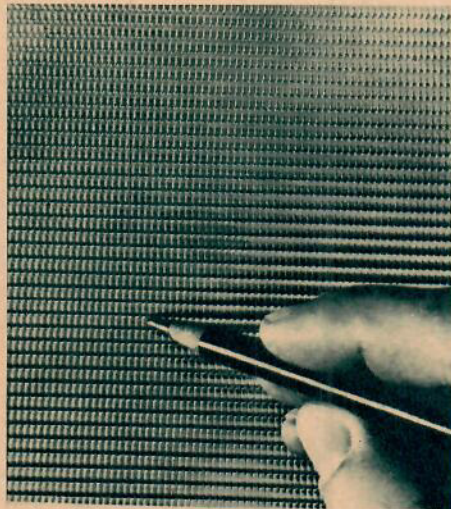
Nej, detta är ingen vaxkaka utan ett av de vackra mönster som kan ges rostfritt stål.



Det här skall väl göra slut på föreställningen att rostfritt stål måste vara slätt.



En typisk morisk reliefmosaik? Nej, det är ett vackert mönster i rostfritt stål.



Variationsmöjligheterna är många och varför skulle inte även stälväggar vara vackra.



Ett utmärkt material till affärsskyltar.



Detta mönster påminner om en flätad korg.

## SKÖNHET I STÅL

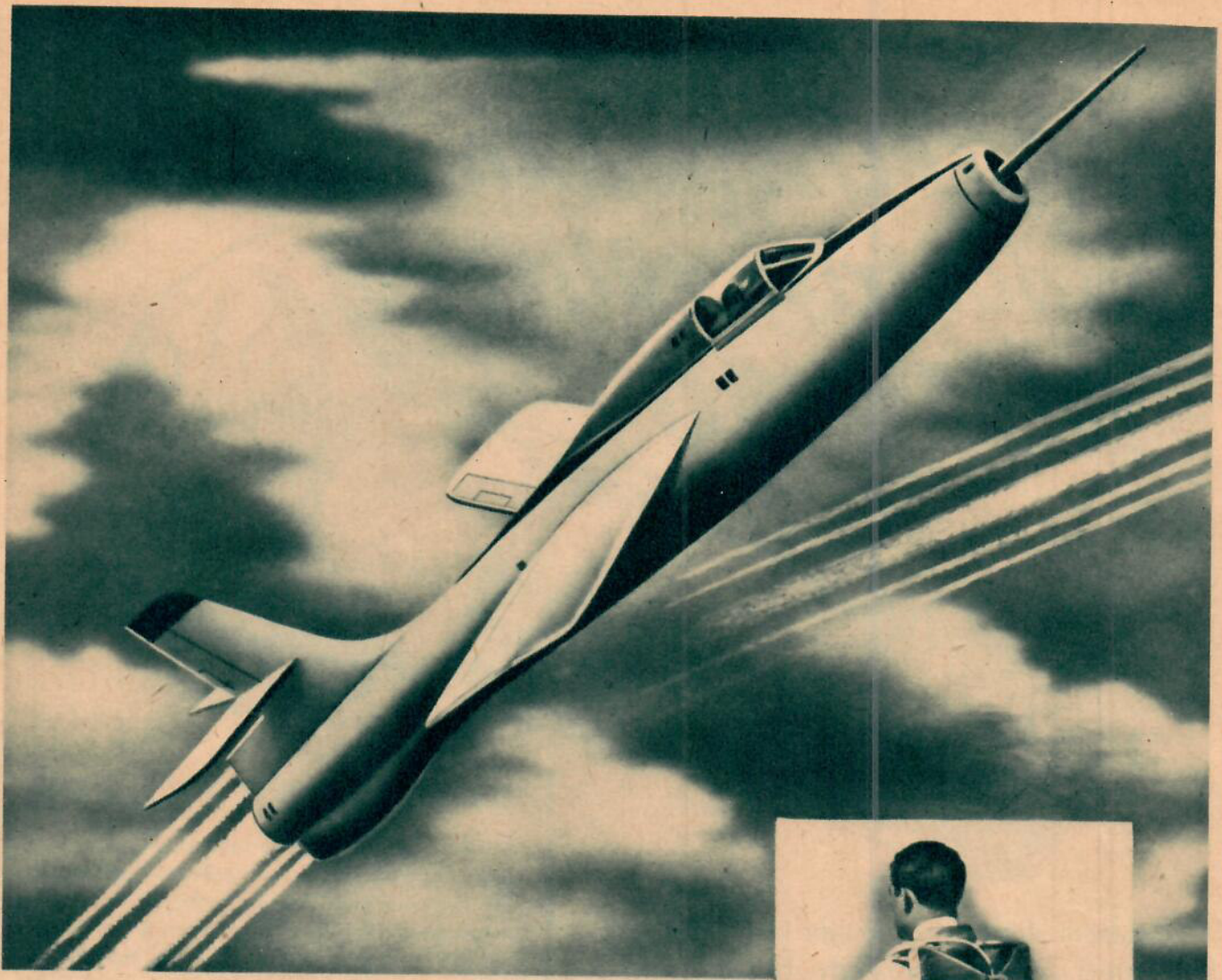
I Amerika har man fått upp ögonen för att det rostfria stålet inte bara är det mest hållbara byggnadsmaterial som finns utan också att det är synnerligen dekorativt om det behandlas rätt.

Amerikanarna har börjat använda en behandlingsmetod som de kallar för »vävning», och med detta system kan man ge stålet de mest varierande mönster. Detta stål är inte

tjockare än det vanliga rostfria stålet, mer det saknar dess tendens att bli vågigt.

Man börjar att använda mönstrat stål i telefonhytter där det visat sig att det gick att skriva på det, men att skriften var lätt att torka bort med tvål och vatten. Nu väntar man sig stora användningsområden för det vävda stålet till dörrar, väggpaneler, skyltar eller över huvud taget där det behövs ett vackert material.





## REA-PILOTER *litar till* PIONEER FALLSKÄRMAR

När det gäller sekunderna och ingenting får klicka — då är PIONEER P5-B fallskärm pålitligheten själv. De piloter i nya, allt snabbare reaktionsplan, som vågar allt för att föra flygtekniken framåt, har ett obetingat förtroende för P5-B-fallskärmen. Vid många tillfällen har PIONEER fallskärmar visat vad de duger till, klarat alla de påfrestningar de utsatts för genom det moderna flygets nästan ofattbara hastigheter.

P5-B-fallskärmen, som är försedd med PIONEER Quick-Fit sele, har fått högsta betyg av flygindustrien och antagits som standardutrustning av U.S.A.'s flygvapen och myndigheterna i många andra länder.



Alla PIONEER fallskärmar är försedda med PIONEER Quick-Fit sele som, oavsett bärarens storlek och vikt, kan spännas på med perfekt passform på mindre än tre sekunder.

Patenterad eller patentsökt i så gott som alla jordens länder.



# PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.

MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.

TELEGRAMADRESS: PIPAR

Representant för Sverige, Norge, Finland:  
ÅKE FORSMARK, Stureplan 13, Stockholm. Tel. 20 71 60.





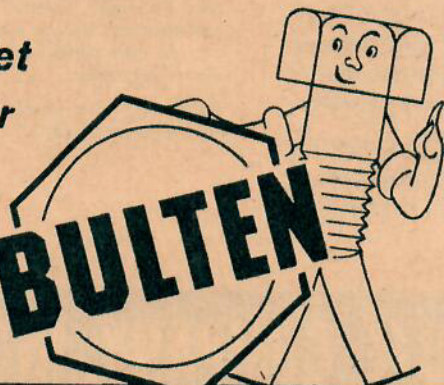
# VARFÖR ledande industrier väljer BUFO 60



Svensk storindustri frångår i allt större utsträckning den svarvade bulten till förmån för BUFO 60 med precisionsrullade gängor. BUFO 60, som ur kvalitetssynpunkt är fullt jämförbar med den svarvade bulten, kan erhållas till lägre pris och på betydligt kortare leveranstid. På grund av den högre hållfastheten ersätter BUFO 60 även med fördel den vanliga svarta bulten. BUFO 60 är "framtidens bult".

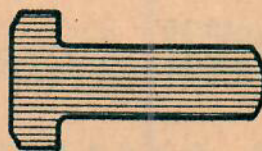
Gäller det  
bult eller  
skruv

FRÅGA **BULTEN**

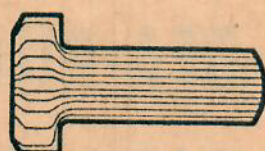


## BUFO I SÄRKLOSS

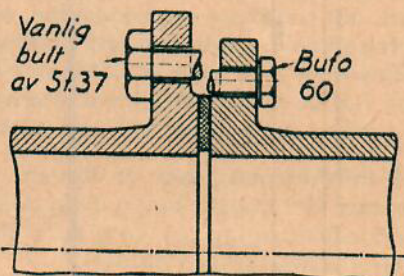
BUFO 60 är en kallpressad produkt, utförd med yttersta noggrannhet och omsorg. Beteckningen 60, vilken jämte namnet BUFO instämplas på varje bult-huvud, anger minimibrotthållfastheten pr mm<sup>2</sup>. Även gängbeteckningen finns angiven på bult-huvudet.



Fasernas läge i en svarvad bult. Observera de avskurna faserna i bult-huvudet.



Faserna i BUFO 60 fortsätter utan avbrott mellan stammen och bultens huvud.



BUFO 60 tål betydligt större belastning än vanlig handelsbult (St. 37) och konstruktionerna kan därför göras åtskilligt smäckrare.

**BULTFABRIKS AB · HALLSTAHAMMAR**





# TEKNIKEN OCH INDIVIDEN



Förra århundradets industriella framåtskridande flöt fram i lugna konjunkturvägor. Tekniken hade ännu inte industrialiserats. Hantverk hade inte blivit massproduktion. Människan var ännu en individ, som enligt den liberalistiska ideriktningen ständigt sökte sträva efter största möjliga välfärd. Och summan av individernas profitmaximering antogs också vara nationens välfärd. Den naturvetenskapliga forskningens storartade framsteg gav till andlig spis att den sociala och ekonomiska ordningen i princip också harmoniserade med naturlagarnas inneboende ordning. Denna livsbejakande naturfilosofi betraktade »endast de starka överlever» som det etiskt goda och faktiskt rätta och endast gav det logiska beviset för evolutionsidén.

Första världskriget gjorde teknikens triumfer till konsumtionsvara för ca 37 miljoner lemlästade eller dödade människor, som föll offer för tyska, engelska eller franska krigsuppfinningar. Rustningarna på ömse håll krävde för första gången i världshistorien en industriell massproduktion av ditills okända mått. Samhället fordrade allt av individen och — kan man sanningsenligt tillägga — gav intet. Förra seklets nästan sirligt lättsinniga lät gå-samhälle hade ersatts med en centraliserad och allt dirigerande statsmakt. Individen trängdes alltmer tillbaka i skuggan av sitt eget barns verk. Krigets inflation i människovärde fullföljdes av fredens inflation i monetära, moraliska och språkliga värden.

Fredsintervallen markerades av korta och intensiva konjunkturvägor. Vägen ur kriget förde till en kort störningskris, avlöstes av en konsumtionskonjunktur och inflation, som slutligen utlöstes i en långvarig depression. Massproduktionen av krigsmateriel omlades snabbt till fabrikation av civila förbrukningsartiklar. Tekniken firade nya triumfer. Begreppen produktion — konsumtion blev snart synkroniserat, i ordet organisation. ORGANISATION blev den nya principen för all verksamhet överhuvudtaget. Individen reducerades till en produktionsfaktor bland flera andra i Organisationen, jämnställd med råvaran eller halvfabrikatet, som tidigare varit honom underställd i produktionen intill dess denna i färdigbearbetat skick gått ut i konsumtionen. Organisationen sög till sig den

mänskliga arbetskraften från den traditionella, den naturliga omgivningen. Livsformen blev en annan. Den omedvetna reaktionen hos den organiserade mass-individen blev »frihet», frihet till varje pris, från moral, från tro och ansvar. Frihet från sig själv och från den Organisation man själv skapat. Konstnärer målade naturtroget tiden i -ismer.

Vägen till nästa världskrig stenlades av politiska -ismer. »Allt för staten; allt genom staten; ingenting mot staten», proklamerade Mussolini och den gode lärjungen Rosenberg propagerade mot den dumma, materialistiska individualismen. Gentemot det sista världskrigets omskolning av individen till en massorganiserad varelse, var det förra blott en repetitionsövning — om än en mycket smärtsam sådan. Aldrig förut hade tekniken drivits så till sin fulländning eller mekaniseringen av människan fört till sådana avgrunder. Vad som förut varit Organisation i plutokratiska former blev nu helt lagt under Statens stränga förmyndarvärde. Kriget, som gjordes till syndabock för denna expansionsprocess i statligt organiserad planekonomi, avblåstes 1945, men Statens maktfulla arm över näringslivet släppte likt en hungrig bläckfisk inte gärna taget. »De nya stora folkklasserna får ta sin plats som aktiva deltagare i ett produktionsliv, som klart syftar till allas bästa.»

Vägen ur kriget förde över en kort fredskonjunktur, följd av en försörjningskris, som vändes till en uppåt-gående konjunkturväg, ytterligare accentuerad av beredskapsupplagringar inför ett nytt konflikthot. Skall inflationen också nu utlösas i långvarig depression? Eller efterträdas av en ny hausse i krig? Konjunkturcyklarna från föregående stormaktskrig — 1815 — 1871 — 1918 — företer anmärkningsvärd regelbundenhet i typ, men tidsintervallerna blir allt kortare. Den ekonomiska och tekniska evolutionen har accelerats i ett allt hastigare tempo. Själva tidsbegreppet tycks ha ändrat rytm. Den enskilde individen har ingen eller mycket ringa fri egenvilja att ingripa. Tekniken och Organisationen har gått honom förbi och släppt kraften lösa, som har det gemensamt med kvasten i Faust: den vill aldrig sluta att sopa. Tekniken utvecklas till sin egen förintelse. Det är materians revolution.

S. Berg von Linde



# VAD HÄNDE





# EFTER KATASTROFEN?

På kort tid har järnvägen drabbats av ett par svåra katastrofer och Teknikens Värld tar här upp SJ:s räddningstjänst till granskning. Minut för minut har **BENGT SVEDBERG** (text) och **BENGT ALMQVIST** (foto) följt bärgningen vid snälltågsolyckan utanför Uppsala. Här ges alltså svaret på en mycket intressant allmänteknisk fråga: vad händer när det sker en tågolycka?

**Klockan 20,33** tisdagen den 24 oktober spårade snälltåg 91 från Jämtland till Stockholm ur vid passage av den lilla stationen Ålandsdal omkring 2 mil norr om Uppsala på linjen Sala—Uppsala. Loket och sju vagnar gick på sliprarna som knäcktes som tändstickor, närmare ett hundratal meter, för att sedan bli hängande mot de krökta elektriska ledningsstolparna. Samtidigt revs bryggan för de elektriska ledningarna ned och kortslutning uppstod.

**Klockan 21,15** fick maskiningenjören *Ake Hellman* inom ifrågasvarande distrikt telefonmeddelande om katastrofen och diskuterade omgående frågan med sin chef.

**Klockan 22,15** avreste maskiningenjör *Hellman* och ingenjör *Olle Larsson* vid vagnstjänsten jämte några medhjälpare från Stockholms C. Samtidigt hade hjälpvagnar beordrats från Uppsala och Krylbo till olycksplatsen.

**Klockan 24,15** anlände maskiningenjör *Hellman* till olycksplatsen och Kunde omedelbart ta upp till diskussion frågan: Skall katastrofkranen användas eller skall man kunna dra upp loket och vagnarna på spår enbart med hjälp av hjälpkrok och domkrafter? Det urspårade loket, som var av F-typ och vägde 102 ton, kunde tas upp på spåret på detta sätt — främst tack vare att de främre löphjulen ännu stod kvar på rälsen. Det var inom parentes sagt detta förhållande som förhindrade en långt allvarligare katastrof. Men när man försökte använda samma metod för att dra upp boggiavagnarna på spåret, misslyckades man, eftersom själva pallningsvirket sjönk djupt ned i den synnerligen lösa undergrunden.

**Klockan 3,00** ringde därför maskiningenjör *Hellman* till de två personer i respektive Ånge och Nässjö, som för befäl över de där hemmahörande katastrofkranarna; det var civilingenjörerna *Nils Ström* i Ånge och *Bo Wingqvist* i Nässjö. I Nässjö och Ånge purrades också mitt i natten de speciella kranarköarna.

**Klockan 5,30** startade från Nässjö ett extratåg som med 90 km hastighet drog den rullande lyftkranen. Till denna hörde även en s. k. kranarmsvagn, på vilken lyftarmen fick vila i nedfällt skick. Tillsammans med denna kranarmsvagn väger ekipaget inte mindre än 124 ton.

**Klockan 7,56** avgick från Ånge den andra i vårt land befintliga katastrofkranen, kopplad sist i ordinarie snälltåg 95. Under tiden började man göra klart spår 2 vid olycksplatsen för att kunna föra in kranvagnarna på detta. Det urspårade snälltåget låg på det helt upprivna spår 3, medan spår 1 var oberört av olyckan och kunde användas för att släppa förbi den genomgående trafiken med hjälp av ånglok. Man hade visserligen omedelbart efter olyckan försökt reparera de elektriska ledningarna, men man vågade dock inte släppa på den elektriska spänningen med hänsyn till riskerna under bärgningsarbetet. (Forts. på sid. 4.)

## ÅLANDSDALSKATASTROFEN KOSTADE:

maskinavdelningens kostnader (reparation av rullande materiel, hjälpvagnar osv) ca	15.000:—
ledningsavdelningen (rep. av elektr. ledningar) ca	2.000:—
banavdelningen (rep. av banan) ca	5.000:—
diverse kostnader	3.000:—
Summa cirka	25.000:—

SJ:s två nya bärgningsvagnar är väldiga rullande lyftkranar som tillsammans lyfter en boggiavagn med samma lätthet som en bärgningsbil hissar upp en havererad bil. Vikten är 120 ton.

TEKNIKENS VÄRLD 22/50



**1** De boggiavagnar som inte togs emot av kraftledningsstolparna stöttades under med plank för att inte välta ned i det djupa diket.



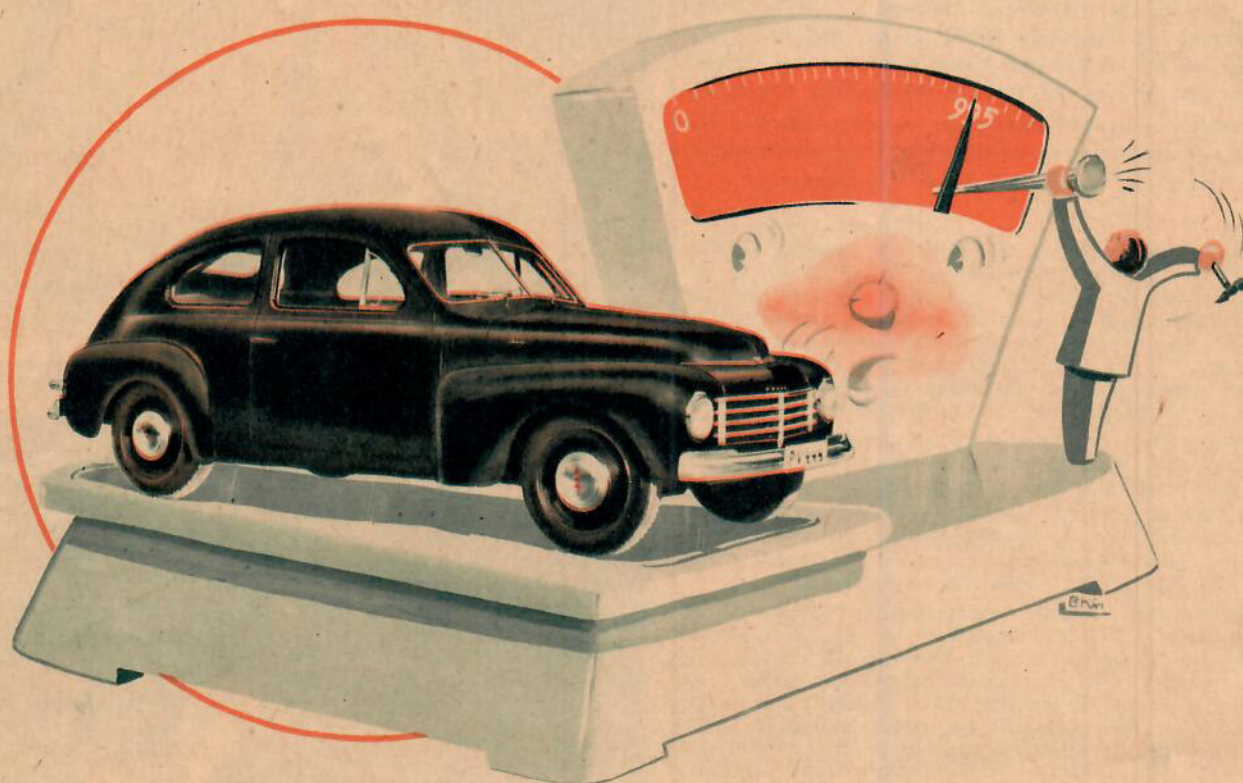
**2** Nästa fas i bärgningen består i att de båda lyftkranarna, en i vardera änden, lyfter den havererade vagnen 1 meter upp i luften.



**3** Några minuter senare har de båda kranarna flyttat sin 40-tonslast till det bredvidliggande spåret, varefter vagnen långsamt lyftes ned på detta. Hela proceduren tog 15 minuter. Klart för nästa vagn!



# BILBÅG MED BILVÅG?



Sakrevisionens upptäckt att Volvo PV 444 har en högre tjänstevikt än vad fabriken uppgivit har slagit ner som en bomb bland bilfolk. Genom den felaktiga viktuppgiften har vagnen kommit att stå i en lägre skatteteklass än vad den rätteligen borde göra och därigenom har staten undanhållits dryga miljonen i skattemedel.

Efter det sensationella avslöjandet har man hos Volvo gjort en grundlig under-

sökning av orsakerna till viktökningen och resultatet har sammanfattats i en kommunike, i vilken man punkt för punkt bemöter de anklagelser som riktats mot bolaget. Av redogörelsen framgår att den första typbesiktningen ägde rum i februari 1947 på vagn nr 8 av de serietillverkade bilarna. Denna vagn var en ren standardmodell och det har konstaterats att ingen formell eller reell invändning kan göras mot de resultat som besiktningsmannen kom till, nämligen att vagnen hade en egenvikt av 920 kg, vilket ger en tjänstevikt av 995 kg.

Med hjälp av sina register kunde Volvo lokalisera vagn nr 8, och ägaren var tillmötesgående nog att låta köra den till Göteborg där den vägdes av Sakrevisionens män. Den visade sig då ha en egenvikt av 957 kg, således 37 kg mer än vid typbesiktningen.

Detta leder in på frågan om självförtyngning. Genom att grus och smuts samlas på olika ställen under och inuti vagnen samt genom att klädseln och vissa andra delar drar åt sig fukt sker en successiv viktökning under den första tiden vagnen används. Hos Volvo har man kunnat konstatera att denna viktökning sker ganska snabbt under de 2.000 första milen varefter vikten i fortsättningen håller sig praktiskt taget konstant. Till detta förhållande har Sakrevisionen inte tagit ställning.

Nästa steg i undersökningen gällde bolagets egna tjänstevagnar. De 23 Volvo PV 444:or som vägdes visade efter avdrag av 45 kg för självförtyngning en medelvikt av 921,5 kg. Vikterna varierade emellertid något. En närmare under-

sökning av orsakerna till variationerna i vikten visade bl. a. att olika ringutrustningar gav viktskillnader på upp till 6 kg. Vid vägning av tio karosser i samma serie konstaterades vidare att differensen mellan den tyngsta och den lättaste uppgick till 7 kg. Detta beror på vissa variationer som uppstår vid svetsningen. Man

(Forts. på sid. 4.)



Strålkastare, avsedda för vänstertrafik, skal lysa nedåt och snett till vänster när man skiftar om från helljus till halvljus.

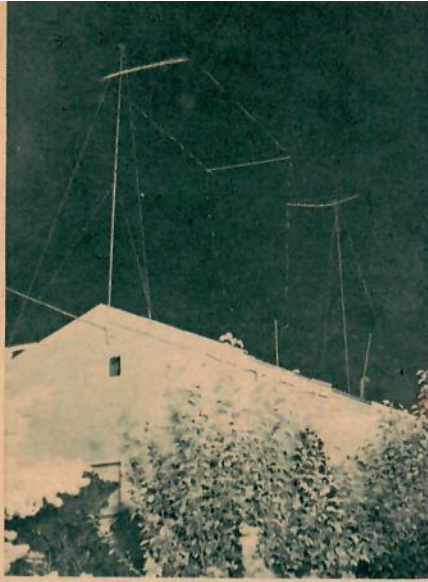


För högertrafik avsedda Scaled Beam-strålkastare riktar i stället ljusknippen åt höger mot den mötande som sålunda blir bländad.



Förarsätet på Standard Vanguard mäter 145 cm i bredd och det finns plats för tre personer, men man får bara sitta två.





Riktantennen av »beam»-typ består av fyra kvartsvågsdipoler matade i de infälliga ändarna. Strålning i riktning Sydamerika.



Här på Java bor en holländsk sockerfabrikant som ingenjör Hans Eliaeson nyligen hade förbindelse med på 10-metersbandet.



SM5WL Hans Eliaeson, i det civila konstruktör hos Standard Radio i Ulvsunda, befinner sig nu hundratals mil härifrån, närmare bestämt hos en annan »ham» i Barcelona. Han talar här på 20-metersbandet, som är det som mest används för långväga förbindelser.

## KONTAKT MED KOREA

En man sitter ensam i ett litet källar-  
rum i Bromma. Men han är ändå  
långt ifrån ensam — nej, han har hela  
världen till sällskap.

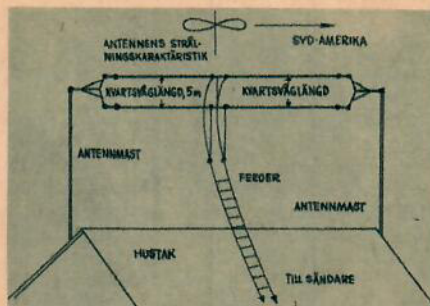
Han slår till strömbrytaren, fattar  
mikrofonen och anropar (i översättning  
från det internationella radiotrafiksprå-  
ket):

— Allmänt anrop, allmänt anrop, på tju-  
go meter, speciellt de brittiska öarna, från  
SM5WL i Stockholm, Sverige! Allmänt  
anrop, allmänt anrop!

Och svaret kommer nästan omgående:  
— Hallo SM5WL, hallo, SM5WL, det  
är en spansk station i Barcelona, som ta-  
lar...

Därmed är förbindelsen etablerad. Med  
250 watts effekt skickas radiovågorna ut  
från sändarantennen i Bromma och med  
endast samma effekt som en 50-watts-  
lampa kommer svaret nerifrån Barcelona.  
Konversationen som förs på det internatio-  
nella radiotrafikspråket engelskan avslu-  
tas med ömsesidiga löften om att skicka  
bekräftelse på den/uppnådda förbindelsen  
i form av QSL-kort — korten som radio-  
amatören samlar med minst samma för-  
tjusning som andra samlar t. ex. frimär-  
ken.

Den här sändaramatören har också fler  
sådana QSL-kort än de flesta sändarama-



En principritning av Eliaesons riktantenn.



Eliaeson har fler QSL-kort än någon annan svensk amatörsändare. Här ett från Korea.

törer i vårt land. Det är nämligen den i  
amatörkretsar inte okände ingenjör Hans  
Eliaeson, 1947—50 sekreterare i Förening-  
en Sveriges Sändaramatörer (SSA), som  
fick sin licens redan 1928 och var svensk  
pionjär på 10-metersbandet — det band  
som numera skattas högst av amatörerna  
för fjärrdistansförbindelser.

Man tror kanske att en sådan erfaren  
QSL-jägare skulle ha en ytterst dyrbar  
och känslig mottagare för att kunna upp-  
fånga vågor även från svaga amatörsta-  
tioner i fjärran länder, men det är inte  
alls fallet.

— Den mottagare jag har, säger  
SM5WL, som Eliaesons amatörbeteckning  
lyder, är en ombyggd »surplus» som jag  
köpte för 70 dollar (vid den tidpunkten  
ungefär 440 kronor) direkt från Amerika  
i slutet av kriget. Den går givetvis bara  
på kortvåg och ger god uteffekt för signa-  
ler av storleken 1 mikrovolt, medan vär-  
det för en ordinär rundradiomottagare hål-  
ler sig omkr. 10 mikrovolts styrka, men den  
är däremot mycket selektiv. Bandsprid-  
ningen är nämligen så stor att t. ex. 20-  
metersbandet — omfattande frekvensom-  
rådet 14.000—14.400 kp/s — motsvarar en  
skala på 7 dm, medan samma område i en

(Forts. på sid. 37.)





Nykorade speedwaymästaren, HELGE BRINKEBACK, Vargarna, med lagerkrans och SM-plakett, Sveriges bästa motorcyklist.



Mellan tävlingarna är »Brinken» däcksäljare hos Knut Bjühr.

I prissamlingen ingår även ishockey- och fotbollsmedaljer



Fru Elsa Brinkeback sköter urklippssamlingen. Det är åtskilliga med spaltutrymme som ägnats den skicklige och munvige »Vargen».

# HAN VINNER PÅ STARTEN

Av Nils Tengberg (text), Erik Collin och Arne Rygin (foto)

Var det »fel» man som vann årets speedway-SM? Det finns de som menat det. Helge Brinkeback nämndes inte bland toppfavoritnamnen före den stora finalen — men det var kanske därför som denne orädd östgöte satsade för fullt och kunde köra så helhjärtat utan att behöva generasig av att infria s. k. högt ställda förväntningar. Efter segern var pressen ganska enig: Helge Brinkeback var en värdig mästare och — det har sagts på åtskilliga håll — han hade dokumenterat sig som Sveriges bästa motorcyklist, en allround-man som är lika säker i sadeln vare sig det gäller scramble, TT eller speedway.

Låt oss titta lite närmare på denne gosse, hela Motor-Sveriges »Brinken», Vargarnas slagfärdige »revolutionär».

»Brinken» började åka motorcykel redan vid 15 års ålder och deltog i sina första tävlingar redan före kriget. Något livligare tävlingsdeltagande blev det emellertid inte förrän efter den stora världsbranden och Norrköpingsförelaren fick vänta till 1947 innan han gjorde vad man skulle kunna kalla ett genombrott. Det var i april 1947, då »vargen» på en 350-kubiks Velocette slog Gunnar Olsson, Hedemora, som körde en 500 AJS. Tävingen gick i

Hälsingborg och gav eko över hela Motor-Sverige. Vi saxar några tidningsrubriker: »Brinkeback slog Gunnar Olsson. Sensationell storseger i Skänettävling.» Nu började Brinkebacks raska marsch mot stjärnorna. Till att börja med blev det mest tillförlitlighetstävlingar, där han låg väl framme, men så småningom kom scramblesporten på allvar på tapeten. Eftermälet till 1947 års Saxtorps-scramble kom i form av trespaltsubriker i tidningarna: »Brinkeback slog nordiska eliten inför 15.000 i Saxtorp.» »Brinkeback suverän i Saxtorp». Osv. Sydsvenska Dagbladet konstaterade: »Sleipnerstjärna bäst i kondition på Saxtorp.» Därmed hade ishockeyliraren och fotbollsspelaren Helge Brinkeback från Sleipner tagit steget rätt upp i den svenska motorcykel-eliten. Bläddrar man i gamla tidningslägg domineras sportspalternas scramble-referat under de kommande åren av »Brinkens» namn. »Fantastisk uppkörning av Brinkeback», »Fantomäkning av Brinken» blev snart vardagsmat för sportjournalisterna. Snart kom det också andra tongångar: »Brinkens ditttrackdebut övertygande.» Serien hade kommit i gång. Arne Bergström behövde sin stjärnscramblare på speedwaykolstybben och så blev

»Brinken» ett stort namn också på rundbana. Han blev parkamrat till Olle Nygren vad det led och ganska snart var han lika namnkunnig i speedwaykretsar som sin yngre klubbkamrat. Det säger det mesta om hans karriär på kolstybben att han nu liksom denne har erövrat ett SM-tecken och varit en av de svenskar som framgångsrikast kämpat mot engelsmännen på svenska banor.

Brinkeback började sin karriär på det rätta sättet. Med att åka landsväg och därifrån ge sig över till terräng och rundbana. Han har alltså lärt sig motorcykling från grunden. Sune Carlsson har gått motsatt väg. Han började direkt bland de stora speedwaykanonerna och klarade sig ypperligt tack vare medfödda anlag. Men när det verkligen gäller måste man ha en solid grund att bygga på. Det hade Helge Brinkeback och det var därför han vann SM i speedway 1950!

Vidare: »Brinken» har vunnit Novemberkåsan, en av världens hårdaste landsvägstävlingar, varit toppman i Juneloppet m. fl. TT-lopp och tillkämpat sig landslagsplats i moto-crosslaget två år i följd. Det är därför inte för mycket sagt





Till Teknikens Värld  
 läsare med motorintresse  
 från Helge Brinckback

Sådan är championstilen. Helge Brinckback i segerspeed på Stadions regnblöta och såphala kolstybb. Det var mycket tack

vare sin erfarenhet från scramble som »Brinken» så suveränt bemästrade det svåra väglaget och säkerställde sin övertygande seger.

om man utnämner Helge Brinckback till Sveriges främste allround-förare.

»Brinken» är emellertid kanske också Sveriges främste allround idrottsman över huvud taget. Han har med framgång spelat bandy, varit mycket färgstark ishockeyforward i Sleipner, tagit fem DM-tecken i hastighetsåkning på skridsko, spelat fotboll — också i Sleipner — och är dessutom tämligen framgångsrik i bordtennis där han t. o. m. tagit set på Tage Flisberg! Från idrotten har han fått sin kondition och han är en av de få motorstjärnor, som byggt upp sig från grunden med terränglöpning vid sidan av mc-tränandet. Sådant ger SM-guld i speedway!

När man talar om Brinckback som allround får man inte glömma att han aldrig lyckats på isbana och att han i fortsättningen inte ämnar ge sig denna sport i våld. Trots alla meriterna i vinteridrotter.

Vad är då SM-segern värd? I rena kontanter ca 900 kr. »Brinken» räknar dock inte i pengar utan i goodwill. Det är typiskt för honom att inte bry sig det minsta om hur mycket en tävling inbringar, vilket trots allt är ganska väsentligt i den dyra motorsporten. Han är en sådan entusiast själv att han inte kan förstå dem som åker för snöd vinnings skull. För honom är sporten själv tillräcklig kompensation för utgifterna. Han tycker om att åka och offrar gärna sin fritid på att se andra i farten på tävlingsbanan. Hans svurna fiender är alla de, som ekonomiskt utnyttjar sporten och som

inte tvekar att göra sig pengar på det upphaussade motorintresset.

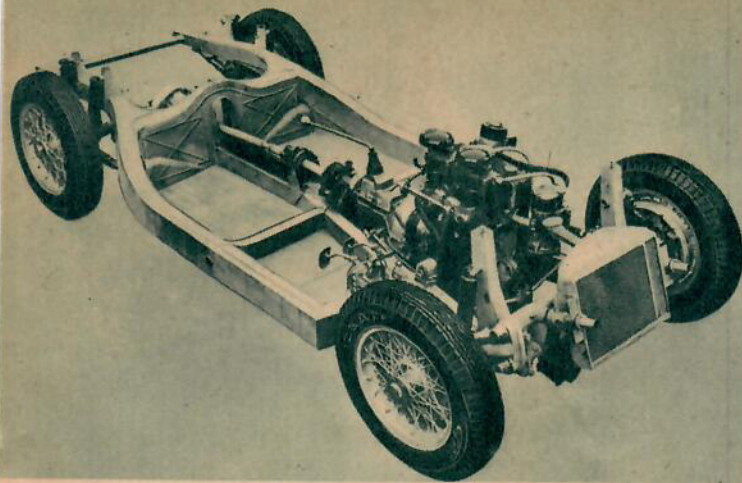
Nyckeln till »Brinkens» segrar ligger i första hand i hans goda fysiska form (han har slutat konditionsträna numera, men har den grundkondition som erfordras), hans kalla nerver och hans förnämliga maskiner. På landsväg och i scramble kör »Brinken» en Ariel Red Hunter 500, som är föga modifierad men som likväl torde vara en av de vassaste maskinerna i riket. Det enda som utvändigt skiljer den från en vanlig Red Hunter är den väldiga, ljusa dubbelsadeln. På speedwaytävlingar grenslar han en helt vanlig Jap. Det är alltså inga märkvärdigheter »Brinken» kommer till tävlingsbanorna med, det är bara det att de hålls i ett sådant skick att de alltid går som de skall. Där han inte hinner »meka» själv får han hjälp av skickliga kamrater, som gör grovgörot åt honom mellan de täta körningarna.

När supporters ber »Brinken» om hans autograf, brukar han skämtsamt fråga: »Skall det vara med eller utan släng?» Han är tålmodig när det gäller att hjälpa sina små beundrare, och han har inte minst därför blivit en av landets populäraste motorförare. »Brinken» var i sitt livs toppform vid Stadion-SM och vad han vann på var framförallt de perfekta starterna. En typisk speedwaydetalj således. Skulle han själv ge en förklaring till varför han vann skulle det väl närmast vara att han ville ge publiken full valuta för pengarna.



»Brinkens» maskiner är alltid i högsta trim. Granskar här Jap'ens cylindertopp.





Abarths nya La Monza-vagn har ett stabilt chassi i kraftig l adkonstruktion. Framhjulsfj adringen  r av Porsches konstruktion.



Den »legendariska» italienska racerf oraren Tazio Novolari (sittande) körde en av Abarth-vagnarna i senaste Targa Florio-loppet.

# KOSSOR BAKOM RACERSTALL

Av Sven Salenius

TURIN i november.

Man har lite svårt att föreställa sig att lugna och s avliga kossor skulle kunna ha n ogt gemensamt med vindsnabba, vrålande racerbilar, men faktum är att ett jättestort norditalienskt lantbruk med n ogt hundratal kor sedan en tid tillbaka driver ett helt racerstall. I sitt ekonomiskt säkert mycket betungande v rvar har kossorna värdefull hjälp av ett antal textilfabriker och diverse andra industrier som alla ägs av en italiensk storbonde och passionerad racerfantast, *Armando Scagliarini*. Racerstallet bildades för n ogt över ett år sedan och fick namnet *Abarth & Co* efter chefsingenj oren *Carlo Abarth* som är en av de skarpaste motorh jrnorna i Italien just nu. Med »Co» avses familjen Scagliarini som förutom fadern består av två söner — båda är aktiva t vlingf orare. Den yngre av sönerna, *Guido*, har tre  r i följd varit italiensk mästare i sportvagnsklassen för 1.100 cm<sup>3</sup> vagnar. Dittills hade de kört olika märken, företrädesvis Cisitalia, men fabrikererna var inte allttill så villiga att släppa sina bästa vagnar i händerna på dessa fartbohemer och där-

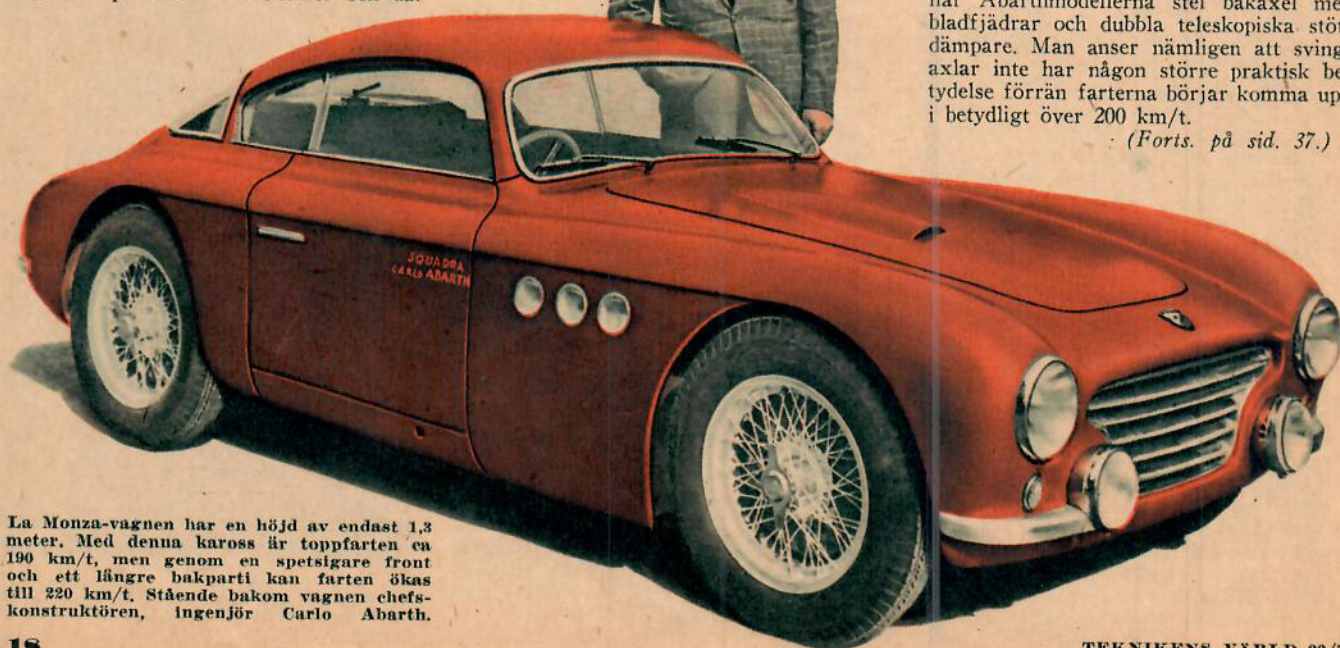
för tyckte pappan det var lika bra att bilda ett eget racerstall.

För att ha någon chans på de kontinentala racerbanorna duger det emellertid inte att komma med vilken hemslojd som helst och därför slog man på stort med en gång. Tillsammans med en annan känd racerexpert från Cisitaliafabriken, ingenjör *Luciano Schols*, fick chefsingenj oren Carlo Abarth i uppdrag att organisera företaget. En modern verkstad i Turin fick bli »högkvarter» och redan ett par månader efter starten visades det första resultatet, en omtrimmad Cisitaliaracer som med *Piero Taruffi* som förare tog hem italienska mästerskapet 1949. Sedan började framgångarna komma slag i slag.

Guido Scagliarini blev i fjol italiensk mästare i sportvagnsklassen med en tvåsitsig Abarth-vagn och vid  rets La Monza-tävling vann han den verkliga storsegern med en helt ny sportvagn, en tvåsitsig kupé som nog kan anses som en av de snabbaste 1.100 cm<sup>3</sup>-vagnar som existerar f. n. Den har en toppfart på 190 km/t och slog nytt hastighetsrekord på La Monza med 136 km/t. Här kan man knappast längre tala om sportvagn i egentlig bemärkelse, Abarth »La Monza» som vagnen kallas, får nästan anses som en renodlad racer, inbyggd i en vanlig kaross. Motorn är en fyrcylindrig ombyggd Cisitalia med 1.090 cm<sup>3</sup> volym som vid 5.750 v/min utvecklar 83 hk.

Chassiet  r av kraftig l adkonstruktion av samma typ som numera tämligen allmänt används av ett flertal italienska racerm arken. Eftersom Abarth & Co  r representant för professor Porsches firma i Italien har man helt naturligt använt sig av dennes kända framhjulsfj adring, men i motsats till många andra extrema vagnar har Abarthmodellerna stel bakaxel med bladfj adringar och dubbla teleskopiska stötdämpare. Man anser nämligen att svingaxlar inte har någon större praktisk betydelse förrän farterna börjar komma upp i betydligt över 200 km/t.

(Forts. på sid. 37.)



La Monza-vagnen har en h jld av endast 1,3 meter. Med denna kaross  r toppfarten ca 190 km/t, men genom en spetsigare front och ett längre bakparti kan farten ökas till 220 km/t. St ande bakom vagnen chefskonstrukt oren, ingenjör Carlo Abarth.



# ELDPROVET



»TUNNAN» MED RAKETER visades nyligen för första gången vid Frösön där den i sällskap med flygvapnets övriga typer av reajaktpän — J 28 och J 21R — gav en verkningsfull demonstration av det svenska jaktflygets möjligheter som attackflyg. Här ser vi J 29:an i full krigsmundering (två av de åtta raketerna redan avlossade). T. h. i full aktion.

Av Hans G. Andersson



Redan i början av nästa år kommer våra svenska jaktflottiljer att börja utrustas med Saabs sensationella jaktplan »Tunnan». J 29-beställningen, som lär vara den största i den svenska flygindustrins historia, omfattar enligt vissa uppgifter inte mindre än 500 flygplan till ett sammanlagt värde av flera hundratals miljoner kronor.

Detta och mycket annat — bl. a. att J 29 överträffat alla förväntningar i fråga om hastighet och manöverförmåga — avslöjades vid en imponerande skjutuppvisning med raketer, som Flygvapnets försökscentral nyligen anordnat i Östersund, vid F 4:s skjutplats på Frösön. I uppvisningen, som egentligen inte var någon uppvisning utan en av slutfaserna i J 29:ans utprovning, deltog inte endast »Tunnan» utan även flygvapnets övriga två typer av reajaktpän, J 28 och J 21R — alla med samma övertygande resultat. Däröf kan den tredubbla måll kontrollen berätta. Naturligtvis imponerade J 29:an mest när dess raketprojektiler med ungefär dubbla ljudhastigheten susade mot målet.

## Nya raketställ

Vad skjutproven med J 29 beträffar utfördes dessa med den för ändamålet spe-

(Forts. på sid. 40.)

J 29:ans provflygare löjtnant Ulf Sundberg kommer från Försökscentralen på Malmslätt.



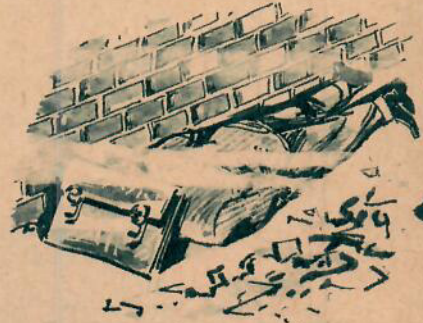
# HUR VI SKYDDAR OSS VID A-BOMBANFALL



SÖK SKYDD AV TRÄ OM NÅGOT FINNS INOM TVÅ STEGS AVSTÅND. SKYDDA ANSIKTE, NACKE, HÄNDER MOT BRÄNSKADOR



SKYDD I PORTGÅNG SKYDDAR MOT VÄRMEVÄGEN OCH NEDFALLANDE SPILLROR. OM NI DRAR BARNVAGN, TÄCK BABYS ANSIKTE OCH STOPPA SJÄLV HUVDUDET UNDER FILTEN



OM INGET SKYDD FINNS I OMEDLBAR NÄRHET, KASTA ER NER PÅ TROTTOAREN SÅ TÄTT INTILL EN HUSVÄGG NI KAN KOMMA. DETTA SKYDDAR ER MOT NEDSTÖRTANDE TEGEL O.D. OM NI BÄR EN PORTFOLJ, KASSE E.S., TÄCK ANSIKTE MED DET.



KRYP UNDER ETT BORD OM NI ÄR INOMHUS. STÖRSTA FARAN ÄR DÅ CHOCKVÄGEN. EN BORDSBUK ÖVER HUVDUDET SKYDDAR MOT GLASSPLITTER.



DYK UNDER SKRIVBORDET MED RYGGEN MOT FÖNSTRET OMEDELBART EFTER EXPLOSIONEN. DETTA HINDRAR ER ATT FÅ SKÄRGÅR FRÅN KRINGFLYGANDE GLASSPLITTER.



OM DINE FINNS I NÄRHETEN - DYK NED I DET OCH TRÄCK. OM TVÅTT PÅ TORK FINNS INOM RÄCKRÄLL, DRA DET ÖVER ER. DÅ DET SKYDDAR MOT HETTA



ATT BEKÄMPA ELDSVÄDOR BLIR EN AV DE FÖRSTA UPPGIFTERNA EFTER EN ATOMBOMBEXPLOSION



MED HJÄLP AV GEIGERMÄTARE KONTROLLERAR SÄRSKILT UTVALT MÄNSKAP RADIOAKTIVITETEN PÅ GATOR OCH BYGGNADER.



SPECIELA PATRULLER GRÄVER FRAM PERSONER SOM BEGRAVTS UNDER INSTÖRTANDE HUS.



BLODTRANSFUSIONER BLIR FÖRBANDSPLATSERNAS STÖRSTA UPPGIFT PÅ GRUND AV ATT SÅ MÅNGA BLIVIT SKURNA AV KRINGFLYGANDE GLAS O.D.

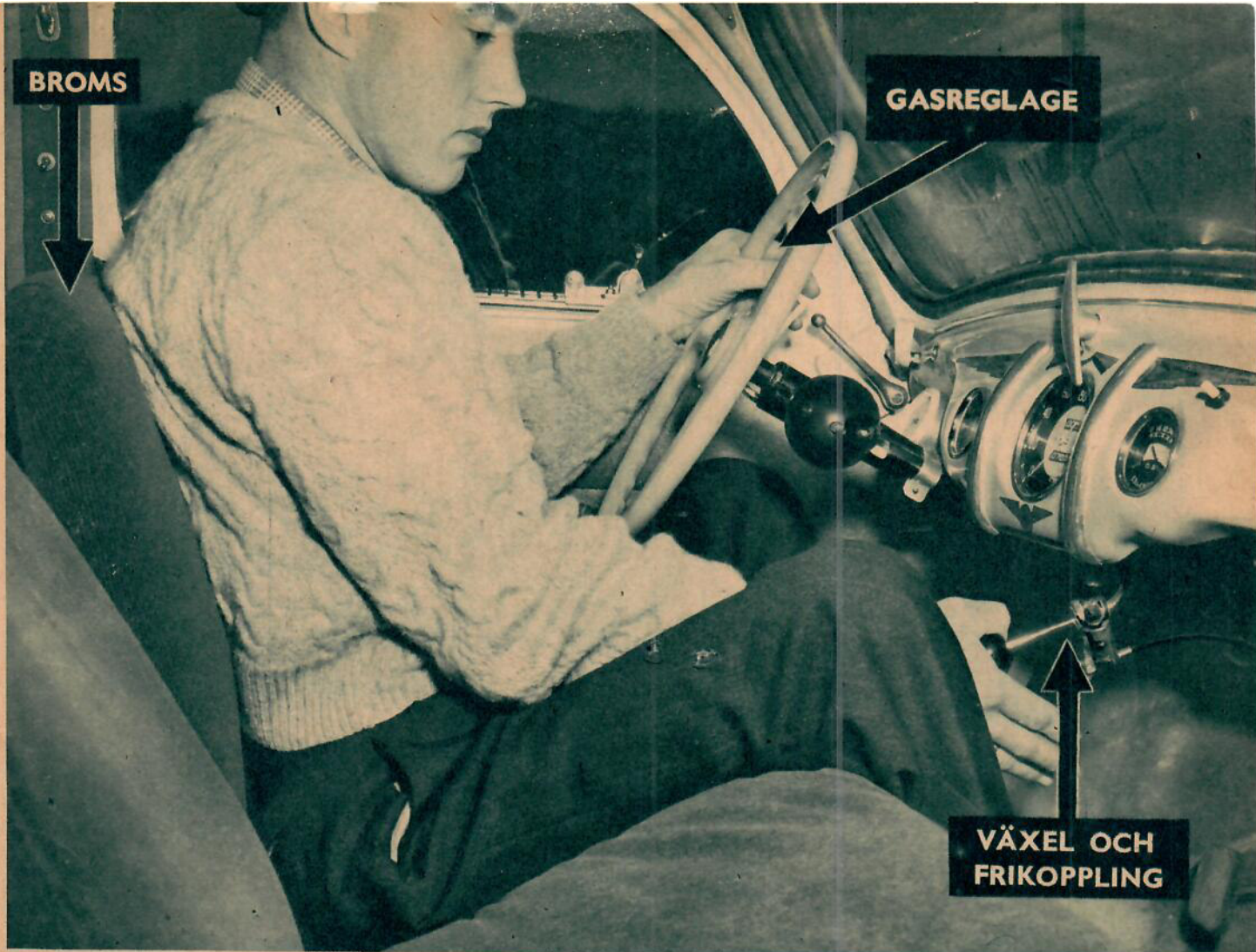


ATT BEHANDLA BRÄNSKADOR BLIR EN AV SJUKHUSENS FRÄMSTA UPPGIFTER.



BLODANALYS KOMMER SNABBT ATT GÖRAS PÅ ALLA PATIENTER FÖR ATT SE OM DE VITA BLOPKROPPARNA SNABBT HAR MINSKAT I ANTAL - ETT TECKEN SOM TYDER PÅ ATT PATIENTEN LIDER AV RADIOAKTIV SJUKDOM.





**HAN LYCKADES!** Efter ett par månaders experiment kan nu 25-åriga John Ullsten, som är förlamad i båda benen, köra sin ägandes Dyna-Panhard utan att använda benen. Fotbromsen är

monterad till ryggstödet — John bromsar genom att luta sig bakåt (!) —; gasreglaget har han placerat i ratten, och frikoppling och växel som sitter tillsammans sköter han lätt med höger hand.

## JOHN BESEGRAR BARNFÖRLAMNINGEN

Han tillhörde de fysiskt starkaste, vann en skidtävling ungefär varannan söndag i hård norrländsk konkurrens, exerceerade vid jägarbataljonen i Kiruna där han var med om den hårdaste svenska militärstrapatsen hittills — en fjällmarsch med fem mils dagsetapper upp till Kebnekaisers topp, packning: 30 kilo — och uttogs att representera Sverige i den svenska militärpatrullen i S:t Moritz... Då kom barnförlamningen. Det var för tre år sedan. Efter en lång sjukhusvistelse återvände den då 22-åriga John Ullsten till Bjästa utanför Örnsköldsvik med båda benen förlamade upp till höfterna. Den starke ynglingen kom hem som invalid.

Andra aktiva människor skulle kanske ha dragit sig tillbaka och blivit passiva enstöringar efter ett sådant slag. Men John hade alldeles för mycket krafter kvar i kroppen, »sviker benen får man väl träna upp armarna» blev hans valspråk. Och han har sannerligen skaffat sig armar av stål. Eller vad sägs om en 25-åring utan ben som jobbar i skogen, fäller träd och hugger ved, paddlar sin kanadensare utför forsar och fall — i somras var han så

Modellbygge har blivit 25-åriga John Ullstens liv sedan han för tre år sedan fick barnförlamning. Av Sven Broman (text) och Arne Schweitz (foto).



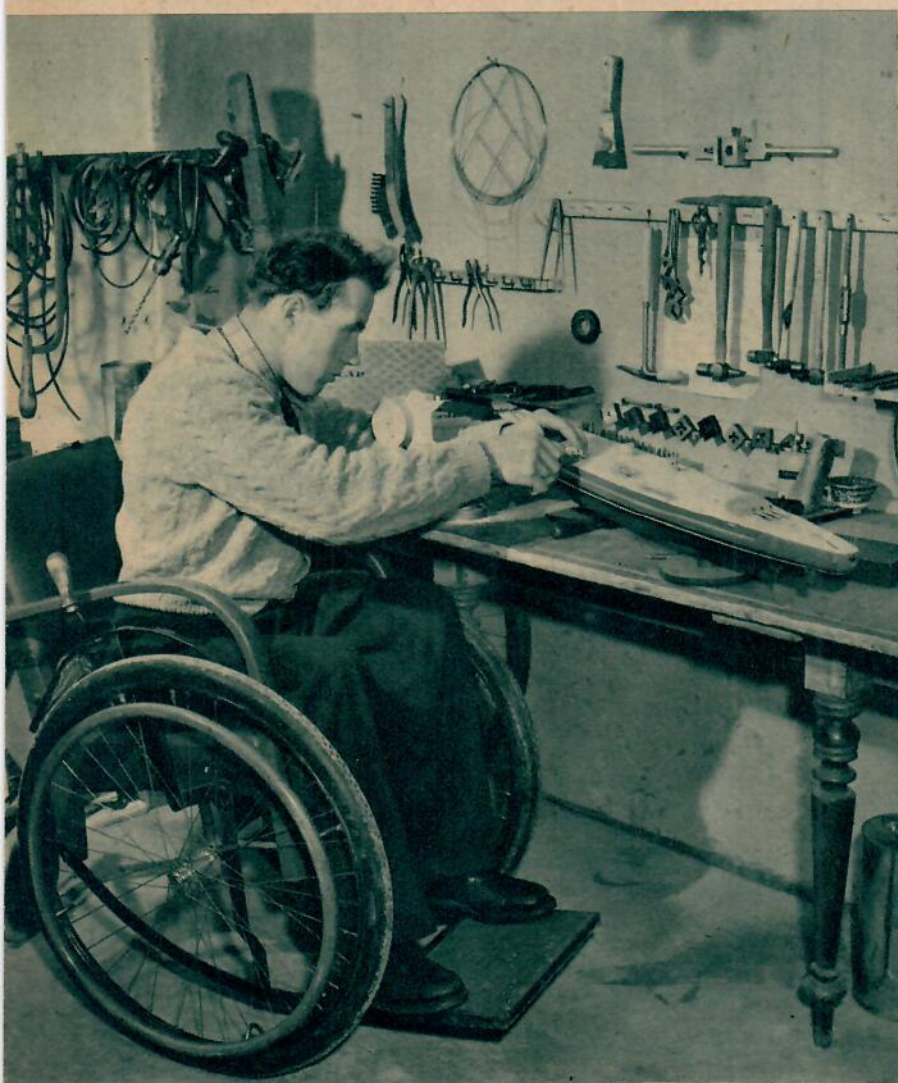
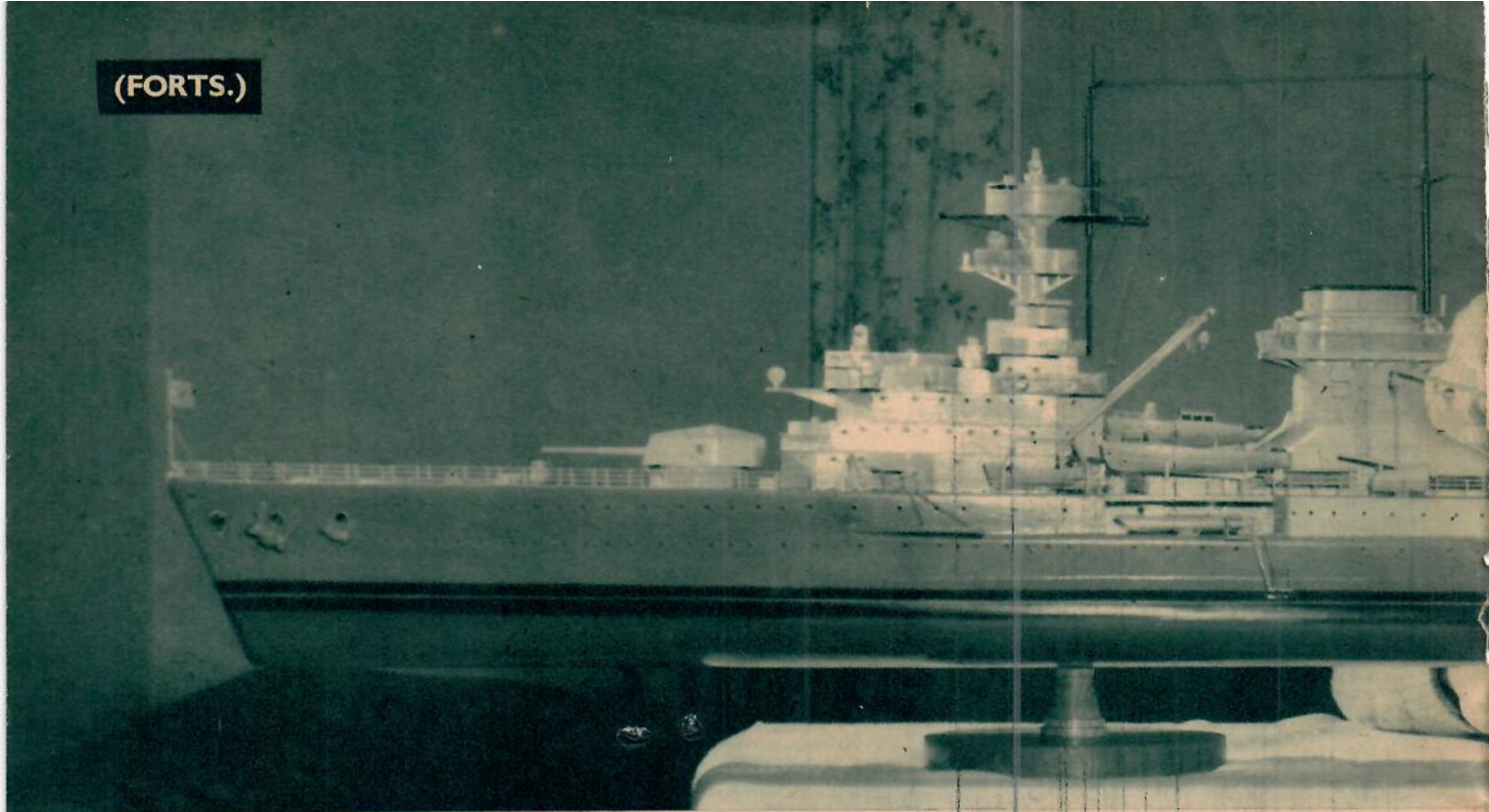
En hävarm som är monterad till det rörliga ryggstödet trycker på broms pedalerna då chauffören lutar sig bakåt. Vid normal körning kan han sitta i naturlig ställning med ryggen tack vare en fjäderanordning.

långt ut i Bottenhavet att han inte såg land —, målmedvetet bygger fartygsmodeller dag efter dag, skaffar sig bil och för det ändamålet själv förlänger landsvägen 100 meter för att komma närmare bostaden. (Han kunde inte sitta i rullstolen utan låg på vägbanan med spaden, byggde vattentrummor och fyllde igen!) Ja, han är verkligen bra mycket mindre invalid än många av oss med benen i behåll.

I somras skaffade sig John en bil, en luftkyld Dyna-Panhard. »Det är farligt för en invalid att bli stående i en norrländsk skog med fruset kylarvatten utan möjlighet att kunna ta sig ur vagnen.» Han hade funderat länge på hur han skulle ändra om manöverorganen så att han själv skulle kunna köra bilen trots att han inte kan röra en fotpedal. Helt nyligen kunde han också efter många ändringsprocedurer visa upp sitt märkliga, men väl genomtänkta resultat för bilbesiktningssmannen Gösta Westman i Härnösand, som inte hade några invändningar. Nu bromsar alltså John med ryggstödet som med en hävarm (Forts. på sid. 42.)

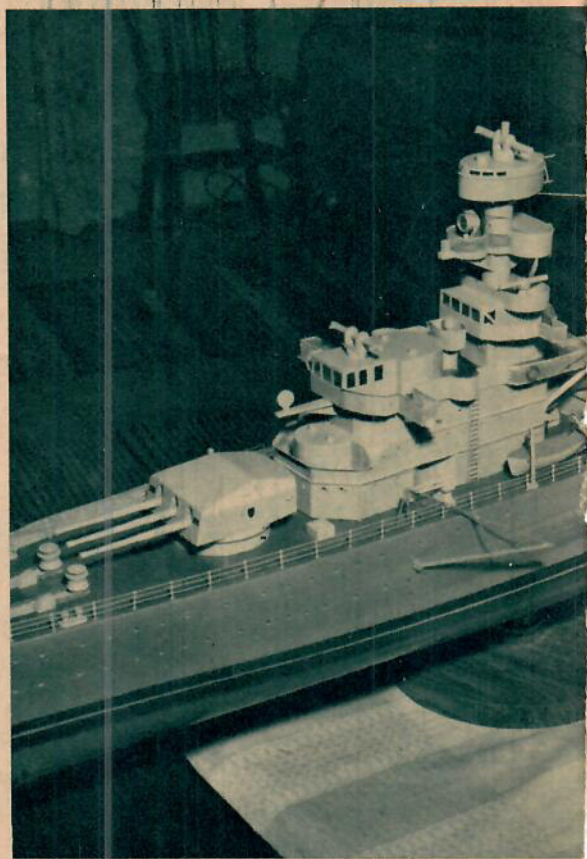


(FORTS.)



## KRYSSAREN "NÜRNBERG" I NÄRBILD

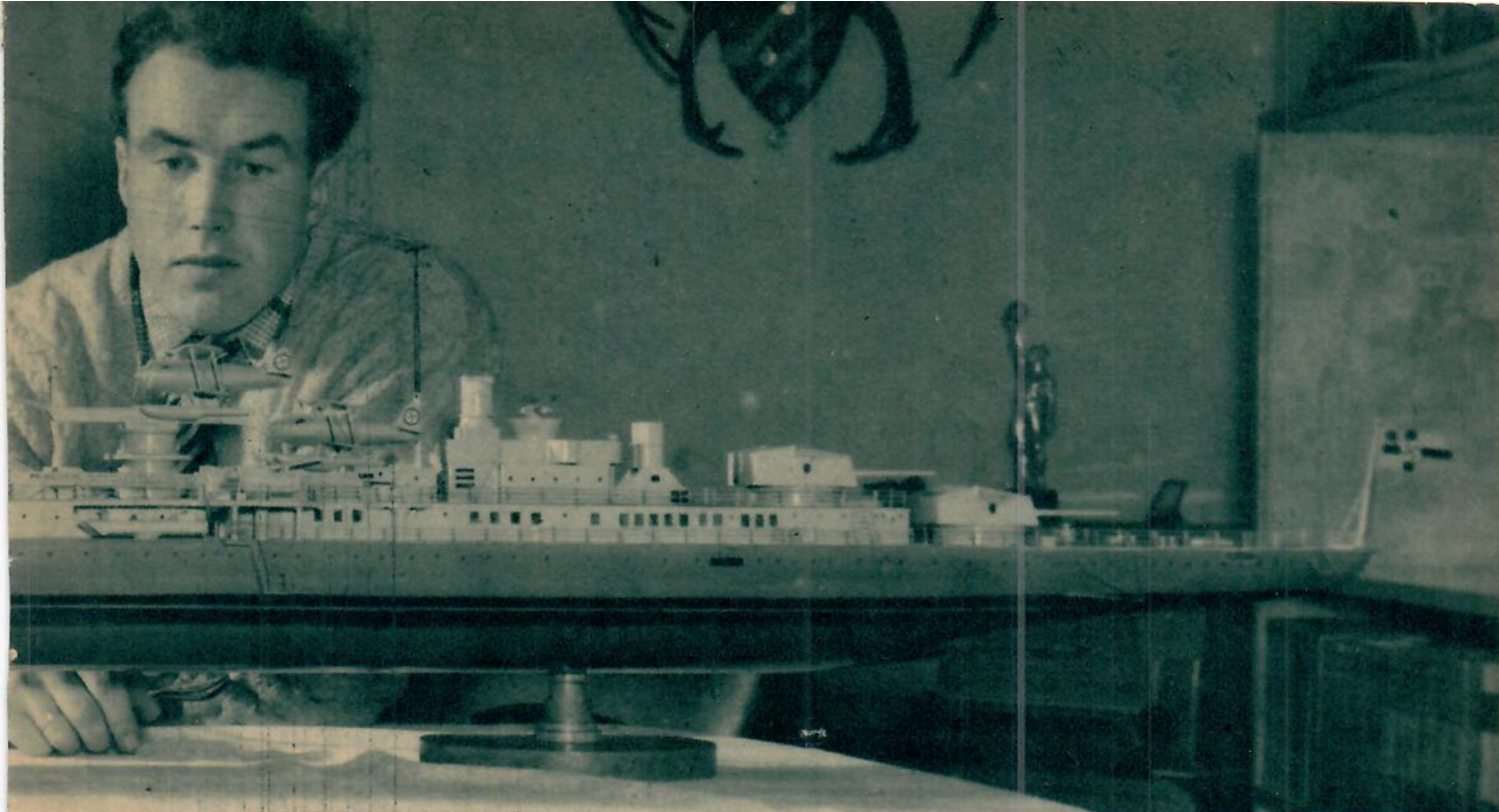
John Ullstens praktfulla tyska kryssaren »Nürnberg» i verkligheten 185 m lång och 185 cm bred. John arbetade på modellen i flera månader, inte sällan från natten. Överdelen är



Enda sättet att besegra invaliditetens mörker är att arbeta och hålla sig sysselsatt, hävdar John Ullsten som själv knåpar i sin hobbyverkstad mest hela dagarna. Här justeras ett kanontorn på slagskeppet »Tirpitz» som blir i skala 1:200.

Anledningen till att John byggt »Nürnberg» och andra tyngre tyska krigsskepp är att de frigjordes efter sammanbrottet. Anledningen till att John byggt »Nürnberg» och andra tyngre tyska krigsskepp är att de frigjordes efter sammanbrottet. Anledningen till att John byggt »Nürnberg» och andra tyngre tyska krigsskepp är att de frigjordes efter sammanbrottet.

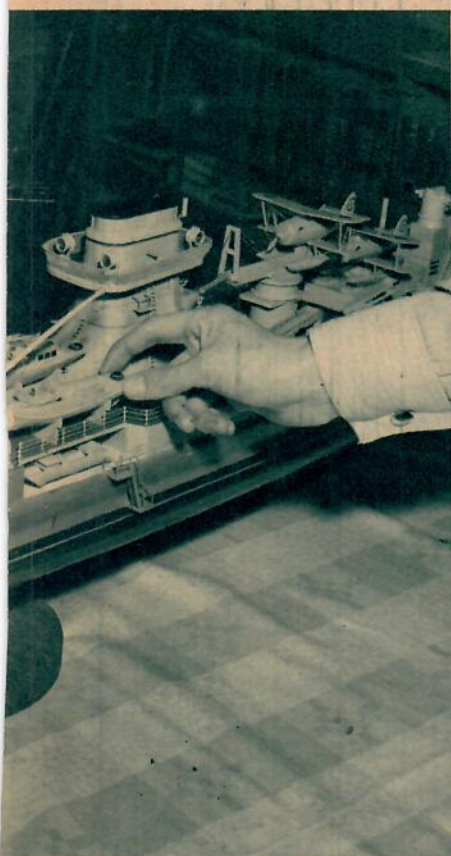




aste modellbygge är den «erg», värderad till 5.000 kr. ng, här i skala 1: 100, dvs. å modellen varje dag i fyra n 5 på morgonen till 12 på gjord av aluminium, tenn,

zink, koppar och silverstål (kanonrören). Kalibern i kulsprutor och kanoner stämmer på 1: 100 mm! Modellen är försedd med inte mindre än 384 ljuspunkter plus sex stora strålkastare och drar sammanlagt 200 watt när alla ljus brinner. I skrovet finns tre motorer, en för varje propeller, en motor är kopp-

lad så att den drar de två dubbelverkande pumparna. Maskineriet har bl. a. 12 polhemsknutar av nållagertyp. Fyra ankare, fem avståndsmätare. Beväpning: 29 kanoner (bl. a. 3 torn med 3 15 cm-pjäser i varje), 2 flygplan, 4 trippeltorpedtuber på 50,3 cm. Motorbåtar, roddhåtar, motorjolle, flottar, bojar.



ska krigsfartyg är att de fullständiga ritning- andra länder har inte släppt ut alla uppgifter av sjösattes år 1937. 655 mans besättning.



Vintern är i antågande i Bjästa och John sörjer att Nätraälven snart blir isbelagd. I sin kanadensare brukar han eljest paddla utför den här forsen — och värre forsar ändå (!) — sen benen blev förlamade för tre år sedan har han tränat upp muskulaturen i armarna till det otroliga.



# EN KRAFTIG LANDSVÄGSMOTOR



Aterhållsam i stilen, imponant till exteriören, respektingivande i acceleration och fartresurser — Hotchkiss 20 CV Artois.



Frackdomkraft — griper tag i stötfångarstaket, manövreras utan krypande på alla fyra under vagnen eller annan ekvibristik.

Civilingenjör Bertil Björkman provkör Hotchkiss 20CV, en kraftig landsvägsmotor med stora fartresurser och goda vägegenskaper, särskilt på permanentad vägbana. Fordrar van hand vid snabb körning på grusvägar. Tyst gång, briljant acceleration. Kräver viss armstyrka vid garage- och parkeringsmanövrer.

Hotchkiss är en stor och ganska tung bil, som till vikt och yttre dimensioner är jämförlig med de medelstora amerikanska vagnarna och har motsvarande motorstyrka. Karosseriet är relativt konservativt i linjerna, men bär vittne om fransk smak i formgivningen. Den är imponerande utan att verka prålig men väcker uppmärksamhet genom den diskreta soliditet, som ekipaget utandas. Inredningen är gedigen som sig bör i denna prisklass, med instrumentbräda av polerat trä, utmärkt stoppning i alla säten samt diskreta och solida beslag och tillbehör. Särskilda anordningar för ventilation och uppvärmning var inte förutsedda vid tillverkningen, men generalagenten hade byggt in ett effektivt värmeelement.

Vid ratten har man god sikt framåt och det går att se motsatta sidans stånkskärm om man sträcker en smula på sig, vilket ger en säkerhetskänsla när den stora vagnen skall manövreras i garage och vid parkering. Framsätet är bekvämt, fast ryggstödet lutar ganska mycket bakåt. Ratten har stor diameter och sitter tämligen högt. Vagnen är försedd med de på franska bilar vanliga signal- och belysningshjävarmarna under rattkransen, vilka enligt vår uppfattning ökar både säkerheten och behaget vid all körning. Bland instrumenten saknar en nordisk bilist

(Forts. på sid. 40.)



Den sobra kylarmasken räddar vagnen från att verka julgran — men lamparsenalen är effektiv och flodbelyser vägbanan vid behov.



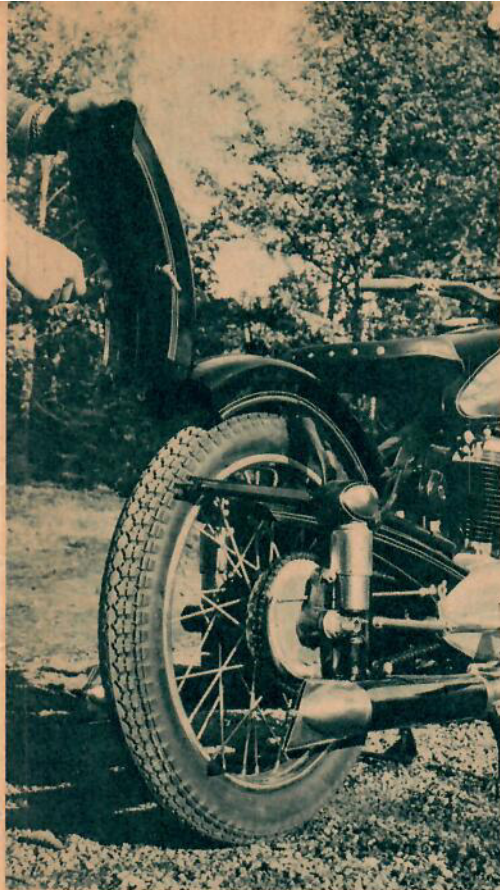
En motorhuv full av motor — den sex-cylindriga hundrahästaren är smidig och vid behov råstark, går tyst och behagligt.



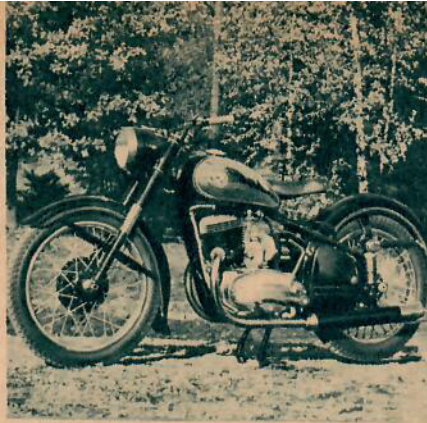
Härda tag — Teknikens Värld rannsakar noga vagnarnas stabilitet och sladdningsegenskaper. De kan betyda mycket i en plötslig,

kritisk trafiksituation. Hjulen följer vägbanan bra och bakvagnen på Hotchkiss har så gott som ingen svajtendens. (Foto: H. Berger.)





Bakstänkskärmen på Puch kan som på de flesta moderna maskiner fällas upp för att det skall bli lättare att rulla ut hjulet.



En totalvy av den vackra Puch'en avslöjar vevhusets rena linjer och hur perfekt bakhjulsfjädringen smälter in i den övriga ramen. Lackering i svart, rött eller krom.



Hastighetsmätaren är som på andra tyska maskiner inbyggd i strålkastaren. Lock för både bensin- och oljebehållare på tanken.



Puch 250 är verkligen bekväm med sin bakhjulsfjädring av teleskoptyp. På sådana här steniga skogsvägar kör man lättvindigt.

# FÖR BEKVÄMA FORTKÖRARE

*Nils Tengberg provkör Puch 250 TF*

Ett ganska skamfilat exempel av Puch 250 TF ställdes nyligen till TV:s förfogande för provkörning. Fördelen med att få en gammal och väl använd maskin är att man inte behöver ta någon hänsyn till motorns kärvhet utan kan låta den varva ut för fullt. Å andra sidan är en äldre och inte alltför välskött maskin knappast lika smidig att köra som en helt ny och våra omdömen om 250-kubiks Puch kommer att i någon mån påverkas av dessa faktorer.

Det ligger nära till hands att jämföra Puch med den i denna serie tidigare beskrivna TWN 250. Det visar sig vid en sådan jämförelse att Puch'en är snabbare och betydligt mer »rivig», medan TWN ligger avsevärt över i fråga om kvalitativt utförande. Om man närmare studerar Puch skall man finna att svetsar o. d. är ganska hafsigt utförda och knappast ägnade att inge något större förtroende. TWN däremot var föredömligt svetsad och alla detaljer varslade om sann tysk grundlighet. TWN föreföll också att vara mera lättkörd och lätthanterlig — en smidig stadsmaskin, medan Puch 250 mera gör ett hjälpsportigt intryck.

Det som mest imponerar på Puch är den fantastiska accelerationen, som man för inte så länge sedan knappast skulle trott vara möjlig att uppnå med en 250-kubikare. Puch är utan minsta tvekan marknadens accelerationssnabbaste 250:a —

med toppventilade Guzzi och BMW i färsk åtanke. TV körde Slussen—Götgatsbacken i sällskap med ett gäng motorcykelgrabbar (av vilka flera var utrustade med större, toppventilade »knarrar»), men i krönet av backen var det inte många som hängde med. På grusväg river man i väg så att man tror sig ha 20 i stället för 12 hk i motorn! 80 å 90 km/t nås mycket snabbt, medan man får hänga rätt länge på gasen (med onaturligt långt pådrag liksom på TWN) för att komma upp i 100 km/t och därutöver. 60—70 km/t är fullt användbara genomsnittsfarter, som lämnar motor och förare precis oberörda i hur många timmar som helst.

Puch 250 är en verkligen bekväm maskin att köra. Bakhjulsfjädringen av teleskoptyp är betydligt mjukare än sådana brukar vara och synes i lika hög grad vara konstruerad med tanke på bekväm körning för både förare och passagerare som på att möjliggöra konstant kontakt bakhjul—vägbana. Teleskopgaffeln har en extra lång och mjuk rörelse (110 mm) vilket gör att maskinen bugar sig djupt, när frambromsen används. Men bekväm är fjädringssystemet som sagt i ovanligt hög grad. Här ligger den icke-bakhjulsfjädrade TWN i lå!

Växelspaken är ganska svår att hantera smidigt. Om man inte vill lida av ömma tår gör man klokt i att använda

häl och klack vid växlingar uppåt. Lägena är emellertid bestämda och bra och det finns inga chanser att man kan missa en växel. Om kopplingen är föga mer att säga än att den tycks tåla slirning i överkant utan att börja osa. En robust sak med andra ord.

Eftersom Puch i olikhet med de flesta andra tvåtaktare har separat smörjsystem behöver man inte riskera att få byxorna nersmorda av olja från förgasarens luftintag o. d. Inte heller behöver man vara så noga med att stänga bensinkranen en bit innan man ämnar stanna, vilket man bör göra med vanliga tvåtaktare om man vill undvika att få förgasaren full av olja. Puch'en var också ganska lättstartad, men motorn tycks ha extra lätt för att ge mycket kraftiga bakslag!

Väghållnings- liksom bromsegenskaperna är föredömliga. Cykeln ligger som klistrad vid vägen till synes oberörd av farten, kurvornas utseende och vägbanans beskaffenhet. Bromstrummorna mäter 180 mm i diameter och möjliggör yttrest häftiga inbromsningar.

Även om detaljutförandet på Puch 250 TF lämnar en del övrigt att önska, förtjänar fabriken en eloge för sin som helhet synnerligen linjesköna konstruktion. Att Puch'en som konstruktiv helhet är estetiskt mer tilltalande än TWN är all-

(Forts. på sid. 42.)





## BESE

vår nya utställningslokal för försäljning av

**JOWETT JAVELIN  
PERSONBILAR**

**BRADFORD STATIONS-  
OCH SKÅPBILAR**

**EFFYH MIDGET RACER  
samt tillbehör & däck**

Drottninggatan 106

Tel. 21 02 85

## BIL AB VANADIS

Kontor, service, reservdelar samt ny hypermodern verkstad

HUDIKSVALLSGATAN 4

Tel. 33 38 07 — 33 88 07.



# BYGG TV:s VÄX

Andra avsnittet av byggbeskrivningen till TV:s växelströmsradio — första delen var införd i förra numret.

Ledningsdragningen vid en sådan här rak mottagare med ett enda högfrekvenssteg erbjuder inte heller några större problem, eftersom de flesta ledningarna kommer att föra lågfrekvens. Man bör dock lämpligen skärma ledningen från antennanslutningen till spolsystemet samt jorda skärmstrumpan. Även den icke jordade sidan av grammofonintaget bör lämpligen jordas, från banankontakthylsan, fram till spolsystemet där en sektion innehåller omkoppling mellan grammofon och radiomottagning, därifrån till potentiometern—volymkontrollen och därifrån vidare till 1:a lågfrekvensrörets (6SJ7) galler. Genom denna skärmning eliminerar man risken för att växelströmsbrum från de nätspänningsförande ledningarna fångas upp av denna känsliga ledning.

I övrigt framgår ledningsdragningen tydligt av bilderna. En spänningsomkopplare samt säkring har även medtagits.

### Mottagningssegenskaper

Det kan utan överdrift sägas att mottagningssegenskaperna hos denna 3-rörs raka mottagare är synnerligen goda. Med endast en sladd från antennkontakten till värmeledningen och utan jord kunde man i en villa i Stockholmstrakten höra ett antal europeiska stationer med nästan hur stark ljudvolym som helst.

Den väsentliga nackdelen med en sådan här rak mottagare, där all högfrekvensförstärkning sker i ett enda steg, är att selektiviteten ibland kan vara otillräcklig — särskilt för att åtskilja en mycket stark lokalsändare (som i detta fall Spånga) och svagare utländska. För att få bort en sådan stark lokalsändare, som med sina övertoner gör sig gällande på ett flertal ställen på skalan, är det nödvändigt med vågfälla. Hur man enkelt bygger en sådan skall beskrivas i följande nummer. För dem som inte bor i närheten av någon stark lokalsändare bortfaller däremot detta problem.

Det bör framhållas att mottagarens prestation är i hög grad beroende på att man rätt lär sig sköta den. Återkopplingsratten (den mittersta) bör vridas till just så nära självsvängningsgränsen att maximal högfrekvensförstärkning utan självsvängning uppstår. Vid

(Forts. på sid. 42.)



Ett förslag till inbyggnad: högtalaren placeras vågrätt ovanpå mottagaren.

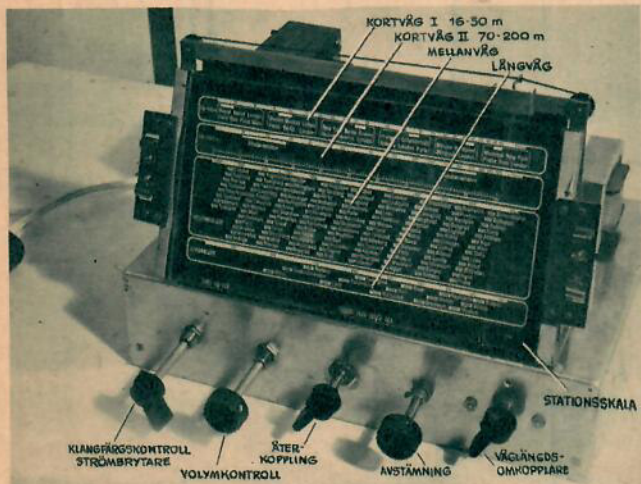


Eller också kan man lägga högtalaren bredvid själva rörapparaturen i en sådan här elegant, avlång låda.

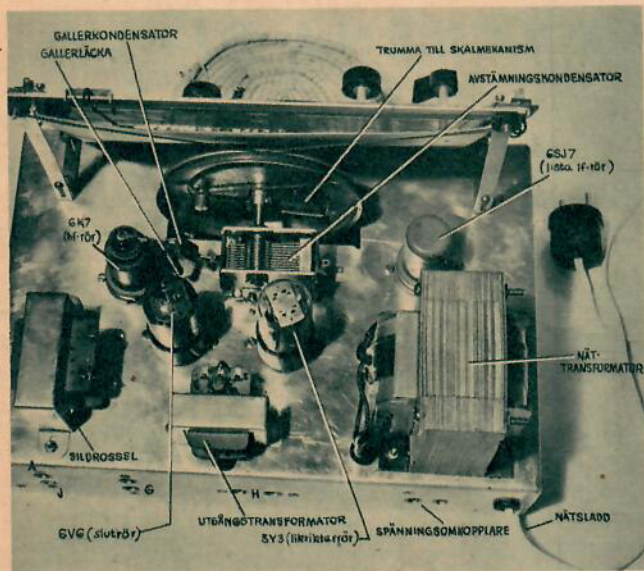
TEKNIKENS VÄRLD 22/50



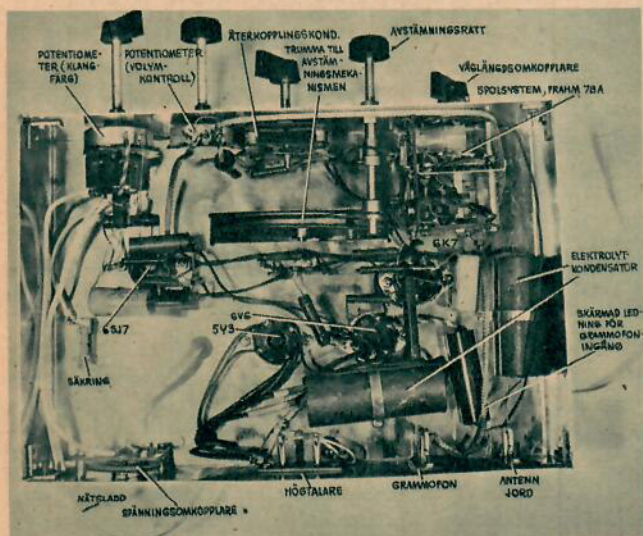
# ELSTRÖMSRADIO



TV:s växelströmsradio sedd framifrån...



... uppifrån ...



... och underifrån.

# TNC:s publikationer

vill främja god svenska på teknikens område

## TNC 0 VÄGLEDNING

i TNC:s publikationer. Omtalar i detalj var olika frågor och nomenklaturområden behandlas .. 1 kr.

## TNC 10 Ordsamling

Alfabetisk sammanställning av ordrekommendationer som lämnats eller godtagits av TNC. Fyra häften hittills utkomna:

a—e, f—j, k—m, n—r; per häfte 2 kr.

## TNC 2 Skrivregler

för ordförkortningar, sifferuttryck m. m. .... 1 kr.

## TNC 1 Internationella bokstavs-beteckningar

för fysikaliska storheter och måttenheter ..... 2 kr.

## TNC 8 Hållfasthetslärans

benämningar och beteckningar.. 2 kr.

## TNC 5 Gjuteriteknisk

ordlista ..... 1 kr.

## TNC 16 Verkstadsteknisk

ordlista ..... 5 kr.

## TNC 9 Floder och kanaler

Fyrspråkig illustrerad teknisk ordlista ..... 3 kr.

## TNC-spalten

Åtta häften, vardera med omkring 25 uppsatser som publicerats i tekniska tidskrifter under åren 1941—1949. Avhandlar teknikens språk och termer, ordbildning, språklig logik, förkortningar m. m.

TNC 3, 4, 6, 7 och 11; per häfte ..... 1 kr.

TNC 12, 13 och 17; per häfte ..... 2 kr.

Erhålls i bokhandeln eller från:

**SVERIGES STANDARDISERINGSKOMMISSION**

Box 16323 — Stockholm 16





### Resestrykjärn

Kronan kallas det här lilla resestrykjärnet som tillverkas av Elektro-Gennel, Stockholm. Det är inte mycket större än en elektrisk rakhyvel just med tanke på att det skall ta liten plats i bagaget. Det är elektriskt och passar till alla spänningar. Omställningen görs med en liten knapp på trähandtagets översida och strykjärnet levereras med en fast monterad 2 m lång gummikabel. Pris 28:50.



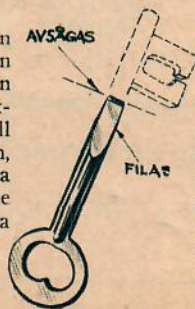
### Cello av plywood

Det finns många sätt att utöva en hobby. Överlärare Herbert Yates vid Alport school i Cheshire, England, ägnar sin fritid åt att bygga musikinstrument av plywood. Här spelar han på en cello som byggts av detta material, medan två av hans elever hör på med var sin plywoodfiol i handen. Hur det låter när man spelar på instrumenten förtäljer inte historien, men vi gissar Stradivarius inte skulle vara riktigt nöjd.

### Skruvnyckel

Av en nyckel kan man lätt tillverka en liten men praktisk skruvmejsel. Man sågar av den som på teckningen och filar den till önskad grovlek. Vill man, så kan man också sätthärda den, men det behövs inte om man inte skall skriva allt för hårt.

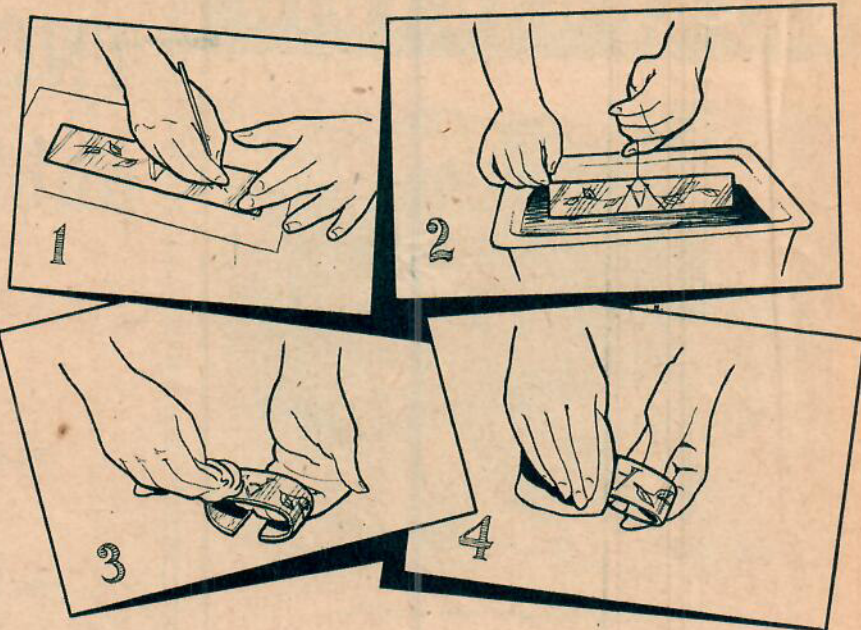
Stig Björnson.



### Skydds nät för propellern

Även den skickligaste motorbåtsförare kan gå på grund eller på annat sätt skada propellern. När jag måste göra någon reparation på propellern ute på sjön sätter jag först på en korg precis som teckningen visar. Korgen är helt enkelt ett metallnät. Sedan kan jag jobba i lugn och ro utan att riskera att någon skruv ramlar i vattnet.

Nils Svensson.



## GÖR SMYCKENA SJÄLV

Med hjälp av en penna, ett karbonpapper, ett batteri och några kemikalier kan man göra de trevligaste ornament, smycken o. d. av metall. Damskering heter det på fackspråket. Så här går det till:

- 1) Man ritat upp det önskade mönstret på ett papper och överför det till metallen med penna och karbonpapper. Ett syrabeständigt lack, t.ex. asfaltlack, anbringas på de ytor som inte skall etsas.
- 2) En 20-procentig saltsyrelösning hålls i ett emaljerat kärl eller en glasskål, och plusledningen från ett ackumulatorbatteri fästs vid metallen under det att minusledningen sänks ned i syran. När etsning-

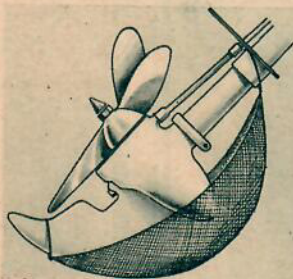
en har nått rätta djupet utbyts syran mot en lösning av 680 gr kopparsulfat, 170 gr svavelsyra och 4,5 liter vatten, varpå batteriledningarna skiftas så att plusledningen går ner i lösningen och minusledningen till metallen.

- 3) När kopparn från lösningen har nått samma höjd som den oetsade ytan, tar man upp metallen, ger den dess rätta form, t.ex. ett armband, och avlägsnar lacket med acetone.

- 4) Poleringen utförs slutligen med putsduk av olika grovlek. Den slutliga glansen polerar man fram med en bit satin eller sämskskinn.

Evert Berg.

## Skicka in era hobbyidéer till TV!

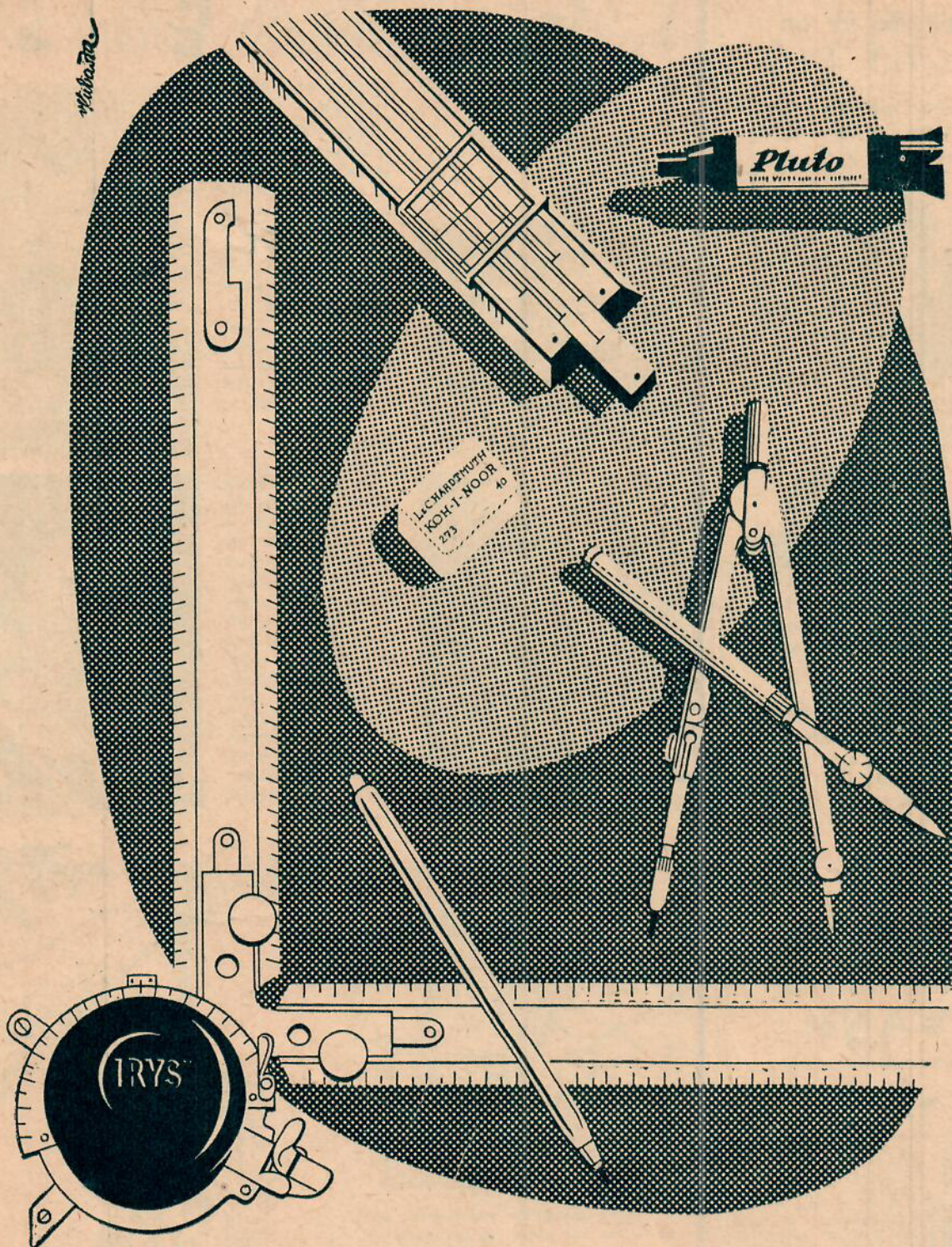


### Lock för benen

Det händer då och då att köksstolarna måste målas om. Då är det nog gott och väl att lägga papper på golvet så att man inte kladdar ner det — färgen droppar ju så lätt —, men ännu bättre är det att ställa ett konservburkslock under varje stolsben. Färgen rinner då i stället ner i locken och man slipper vara rädd för att papperet skall fastna på de nymålade benen.

Erik Söderhielm.





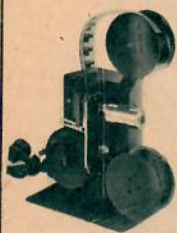
De rätta hjälpmedlen för teknikern och artisten: KOH-I-NOOR TECHNICALOR, POLYCOLOR blyertspennor, VERSATIL tryckpennor, blyertsreserver, radérgummi, passare, india-bläck och andra utensilier med världsrykte.

**KOH-I-NOOR L. & C. HARDMUTH**  
CZECHOSLOVAKIA



## Skaffa Er en EGEN BIO

Ni kan ordna många trivsamma och roliga stunder med kine-  
matografen **SENIOR** —



en fullkomlig överraskning i fråga om lågt pris och gedigen kvalitet. En rik-  
tig apparat som roar såväl äldre som yngre.

**Pr. kr 36:—**

### Film

• i rullar om c:a 30 m. : 2:50

## EPISCOP



är en ound-  
bärlig apparat för  
förstoring av bilder, foton, rit-  
ningar etc. Ett verkligt fynd för  
reklamtecknare, filatelister m. fl.

**Komplett kr. 22:—  
fraktfritt.**

## SVENSK KINO

Bergsgatan 47 • Stockholm

Sänd mig mot efterkrav + frakt:

.... st SENIOR ..... å Kr 36:—

.... st EPISCOP ..... å » 22:—

.... rullar film ..... å » 2:50

(Uppgiv strömstyrka!) ..... volt

Namn .....

Adress .....

Skriv tydligt! TV

## RADIOTELEFONEN

# YANK

Ny förbättrad konstruktion.



Den oerhört populära radiotelefonen Yank har nu utkommit i nykonstruktion. Ritning-  
en är liksom tidigare mycket utförlig och arbetsbeskrivningen beskriver i detalj hur byggandet sker. Genom användandet av nytt material är apparaten förbättrad och samtidigt förenklad, vilket gör att den kan byggas med lätthet även av ny-  
börjare. Yank är fullt modernt byggd och arbetar bra, en sändare-mottagare som öppnar stora möjligheter. Så konstruerad att den kan användas dels bärbar och dels nätansluten. Billig att bygga. En fullständig material-prislista medföljer.

Bygg Er egen Yank — Ni kommer att bli stolta över den. Yank, den trådlösa telefonen för envar, är alla tiders hobby och samtidigt praktisk. Pris för ritn. o. arbetsbeskrivn. 4:50. Sändes mot postförskott varvid porto tillkommer. Sändarebestämmelser bifogas.

**HOBBY-FÖRLAGET, Avd. T, Borås**



# GRABBARNAS EGEN SIDA



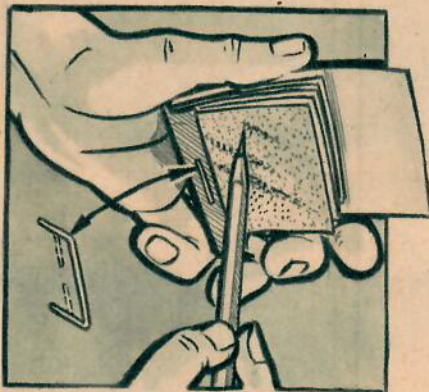
## GENOM ELD OCH PAPPER

Inga kan åka motocykel som man-  
narna från P 3 i Strängnäs. Furir  
Gunnar Eriksson kör med förkärlek med  
50 km fart först genom en ram med  
papper och sedan som höjdpunkt ge-  
nom en med brinnande trassel. Men  
försök inte göra om det förrän ni fått  
tillräcklig träning.



## BILTUR I RYGGSLÅGE

Det här är det allra senaste sättet att roa sig på Tivollt i Hamburg. Fem bi-  
lar står i en tunna som roterar. Av cen-  
trifugalkraften börjar vagnarna också  
att gå runt, till slut med hissande fart.  
Det är ingen risk att de ramlar ur, men  
som en liten säkerhetsåtgärd spänns  
dock passagerarna fast med remmar.  
Något för Folkets Park?



Det här är den bästa pennvissare jag har haft. Jag har gjort den av sandpapper som jag satt i ett tändsticksplån.

Evert Gren



— Skyll inte på mig! Det var du som absolut ville ge honom de vita mössen i present.



Den här trevliga »fågelrestaurangen» har jag gjort. Jag borrade hål, 1 tum i diameter och 2 tum djupa, i en bit träd på så sätt att kvistar. na kan tjänstgöra som sittplatser. Hålen fylls med bröd, säd, talg eller någon annan god fågelmat.

Göran Andersén





# PROGRESS

Rolls-Royce tillverka reaktions-,  
propeller/turbin- och kolvmotorer för varje  
typ av medelstora och stora flygplan.



*VICKERS "VISCOUNT" PASSAGERAREPLAN  
utrustat med fyra Rolls-Royce "Dart" propeller/turbinmotorer.*

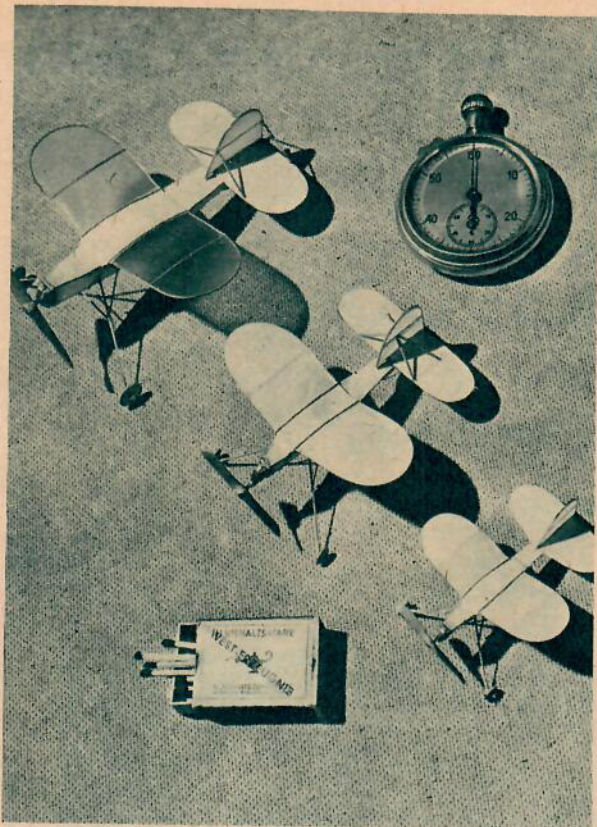
**ROLLS-ROYCE**  
*Aero*

**E N G I N E S**

**ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND**

*Repr.: Salén & Wicander, Aktiebolag, Styrmansgatan 4, Stockholm. Tel. 67 93 40 (växel)*





2 Planen försvinner nästan i konstruktörens hand. Han är berlinare och heter W. H. Friese.

3 Modellen drivs av en gummi-motor och man måste ha en pin-cett till hjälp när den skall dras upp.

## SPÄNNVIDD: 67 mm!



1 Världens minsta modellflygplan står klara för start. Det största av de tre är 69 mm långt, har en spännvidd på 67 mm och den aktningvärda vikten 0,635 gram.

4 Starten har gått. Modellerna flyger utmärkt inomhus, utomhus måste det nästan vara vindstilla om det skall gå bra. Miniatyrplanen är byggda av japanpapper med tunna balsalister som stomme.

### Ny strålande TÄVLINGSMODELL!

## "HUGIN"

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

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



Otrolig stigförmåga

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

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

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



STILIG TÄVLINGSMODELL 800 mm. spännvidd

### MOTOR MED "KRUT" I AMCO 3,5 C.C.

Konstruerad för modern linkontrollflygning.



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

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

**LEVERERAS SOM DIESELTYP ELLER GLÖDSTIFTMOTOR**

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

### ED-MOTORER I LAGER

Nya priser fastställda av fabriken.

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

Reservdelar finnes!



Spännvidd 575 mm.

### En billig LINKONTROLLMODELL.

Passar de flesta i marknaden förekommande dieselmotorerna.

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

Byggsats med alla delar färdigsågade av prima material, ritning i full skala, bygg- och flyginstruktion.

Pris pr byggsats ..... Kr 6:50  
Vi lagerföra motorer av olika slag lämpliga för »Snurren».

### Sensationellt nytt...

FÄRGAT JAPANPAPPER levereras åter, stort sortiment — olika kvaliteter.

### Har Ni KATALOG Nr 8?

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



### SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:	
.... st Byggsats Hugin	6:50
.... st Snurren	6:50
.... st Motor AMCO 3,5	78:—
.... st Semo balsalim, stor tub	0:65
.... st Katalog	0:40
.... st Supplement	

Namn .....

Adress .....

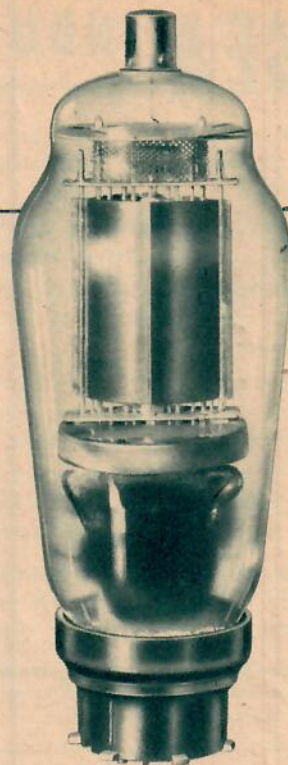
Postadress ..... TV



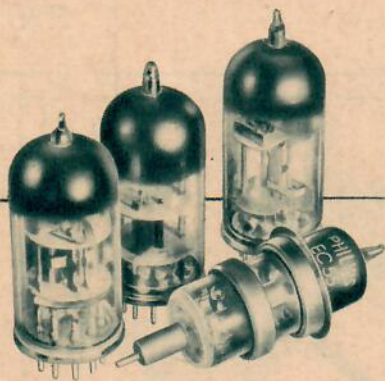
# SÄNDARRÖR PE 06/40

En mångsidigt användbar pentod, lämplig för såväl styrsteg och frekvensför-dubblarsteg, som effektsteg i klass B eller klass C. I klass C tele-grafi lämnar detta rör vid 600 volts anodspänning 45 watts uteffekt och i klass C telefoni med anod- och skärmgallermodulering erhålles 40 watts uteffekt. Priset är lågt och fullständiga data erhålles på begäran.

Philips elektronrör användes världen över för alla ändamål; rundradio, television, mätapparatur, industriliktare, högfrekvensvärme, navigation, svetsaggregat, röntgenutrustningar, elektromedicin m. m.



Typ	V <sub>f</sub> V	I <sub>f</sub> A	V <sub>a</sub> max. V	V <sub>g</sub> <sup>2</sup> max. V	W <sub>a</sub> max. W	Full effekt			Sändnings- typ	Reduc. effekt			Sockel	Dimensioner	
						max. frekv. Mp/s	ut- effekt W	η		max. frekv. Mp/s	ut- effekt W	η		max. diam. mm	max. längd mm
						20	45	69		60	31	56		51	155
PE06/40	6,3	1,3	600	300	25	20	45	69	Klass C-A1	60	31	56	P	51	155
						20	11	31	.. B-A1	60	6	20			
						20	38	69	.. C-A3 ag,mod	60	20	55			



# MIKROVÅGRÖR

Typ	Glödströms- data	Användn. område	Strömmar mA	Övriga data	Sockel koppl.
EC 55 1000-3000 Mp/s	V <sub>f</sub> = 6,3 V I <sub>f</sub> = 0,4 A	Disc-seal triode	I <sub>a</sub> = 20	S = 6mA/V μ = 30	
EC 80 500 Mp/s	V <sub>f</sub> = 6,3 V I <sub>f</sub> = 0,45 A	UHF-för- stärka- re och bland. rör	I <sub>a</sub> = 15	S = 12mA/V μ = 80	
EC 81 1500 Mp/s	V <sub>f</sub> = 6,3 V I <sub>f</sub> = 0,2 A	UHF-oscil- latortri- ode	I <sub>a</sub> = 30	S = 5,5mA/V μ = 16	
DC 80 500-750 Mp/s	V <sub>f</sub> = 1,25 V I <sub>f</sub> = 0,2 A	UHF-triode	I <sub>a</sub> = 20	S = 3,5mA/V μ = 14	

På de rör som användas inom modern mikrovågteknik måste ställas alldeles speciella krav, och i många fall står och faller möjligheten att konstruera lämplig mikrovåg-apparatur med de ingående rörens lämplighet för de speciella uppgifterna. Philips forskningslaboratorier ha alltid hört till de ledande i världen även på detta område, och här intill visas några nya rörtyper som äro resultat av ett banbrytande forskningsarbete. Bl. a. märkes en ny specialtriode EC 55 som är användbar upp till 3000 Mp/s. Philips har ett stort antal rör för sådana specialändamål och vår röravdelning hjälper Er att välja passande typer.

# PHILIPS



# ASEA INDUSTRISKOLAN VÄSTERÅS

anställer under oktober och november aspiranter på elevplatser i den 3-åriga utbildningen för kvalificerade yrkesuppgifter som börjar i april 1951

på yrkeslinjer för **svetsare och plåtslagare**  
samt **gjutare och modellarbetare**

**Undervisning:** praktisk-teoretisk-produktiv utbildning med halvdags-skifte — omväxlande, lärorik och efter moderna, intresseväckande metoder.

**Fordringar:** med goda betyg fullgjord folkskola. Bästa rekommendationer. — Fyllda 14 men ej 18 år. Minst 5 månaders väl vitsordad verkstadspraktik som aspirant vid ASEA i Västerås.

**Förmåner:** kostnadsfri utbildning och fri skolmateriel. Lön under hela utbildningstiden enl. för verkstäderna gällande normer samt därtill flitpremie. Pojkhemsinkvartering till självkostnadspris.

Ansökan om inträde i Industriskolan åtföljd av betygsavskrifter skall vara skolans exp. tillhanda senast den 1 febr. 1951 och aspirantanställning påbörjad senast under nov. månad.

Upplysningar samt anmälningsblankett kunna erhållas från skolan, ASEAs Verkstadsanställningskontor, Stora gatan 7, Västerås, samt från närmaste arbetsförmedling.

Sigurd Isacson anställer

## MODELLBYGGARE

genast för provbygge av nya typer. Högintressant, fast anställning, ev. deltid. På fritid får dessutom goda modellbyggare lönande arbete. Skriv eller ring hr Andréén, firma Ingenjör SIGURD ISACSON, Lidingsö. Tel. 65 34 57.

## BILBAG MED BILVÄG?

Forts. från sid. 4

75 kg för föraren ger en tjänstevikt av 1.050 kg. Om man däruv räknar av den självförtynning på 45 kg som uppger av bolaget stannar vagnen likväl i en högre skatteklass. Man kan härvid fråga sig hur det i en så liten vagn som PV 44 kan samlas så mycket smuts som 45 kg. Siffran förefaller att vara tilltagen i överkant. Men om den skulle visa sig vara riktig bör nog Volvo-ingenjörerna snart se till att i varje fall underredet på vagnen blir så skyddat att man inte behöver släpa med sig ett helt gruslass.

Bilars tjänstevikt har redan länge varit en dunkel punkt och problemet har varit huruvida alla extra tillbehör såsom radio, värme, extra strålkastare m. m. skall räknas in i vagnsvikten. Dessa tillbehör har ju ingenting med bilens »fullt driftfärdiga skick» att göra och inte heller med bilens konstruktion eller verkningsätt i övrigt. Om man å andra sidan inte tar hänsyn till viktökningen som kan förorsakas av extra utrustning kan även detta medföra oväntade konsekvenser. Speciellt om vagnen ligger i närheten av en skattegräns borde den i tveksamma fall kontrollvägas och den verkliga tjänstevikten bli avgörande för bestämmandet av skatteklass.

På tal om tjänstevikt finns det ju s. k. lätta motorcyklar vars vikt inte får överstiga 75 kg. TV har fått många förfrågningar om man får höja vikten genom att montera på bakdyna och fotsteg eller helt enkelt tynga maskinen med ballast för att få den godkänd för två personer. På Statens Bilinspektion uppger man att detta inte alls går för sig och förbudet är fullt berättigat med tanke på att lättvikternas bromsar sällan uppfyller rimliga säkerhetskrav ens för en person. En del firmor har visserligen fått sina maskiner godkända för passagerare, men då har man modifierat modellen genom att förstärka ramen och bromsarna.

Det finns även flera andra missförhållanden och dunkla formuleringar som snart borde bli föremål för en grundlig undersökning och modernisering för att alla berörda parter inom motorismen skall kunna få klara och bestämda direktiv. Vi behöver bara ta bilarnas belastningsanordningar som exempel.

Forts. på sid. 36

Sigurd Isacson presenterar

# METEOR

— en glänsande\* jaktplansmodell  
med riktig reaktionsmotor!

\* Den mest inbitne modellflygare måste medge att METEOR redan i sin jättekartong är en jaktplansmodell med fart, färg och glans...

De ljudartformade vingarna har redan sin ilska orange-färg och blå-gul-svarta emblem. På en timme har Du ett i sanning glänsande jaktplan färdigt: kroppen är klädd med riktig, glänsande aluminiumfolie!

**OCH VILKEN FLYGFÖRMÅGA!** Driven av sin JETEX reaktionsmotor rusar METEOR mot molnen precis som ett stort jaktplan och glidflyger från sin topphöjd långa sträckor. METEOR utför med lätthet flera loopings i följd och uppnår stora hastigheter!



Färdiga delar 5:90

Reaktionsmotor 9:75

Byggsats med motor 12:50

Fråga efter dem i Din affär eller sänd in kupongen!

THI Ingenjör SIGURD ISACSON, Lidingsö	
.... METEOR med motor (spv. 430 mm) 12:50	
.... STOR tub ÖRN-cement .....	0:90
.... METEOR utan motor .....	5:90
.... METEOR färdigbyggd med motor ..	17:75
.... JETER "Jr" reaktionsmotor .....	9:75
.... PIPER CRUISER, gumminotordriven skalmodell som flyger perfekt .....	4:85
Namn .....	
Bostad .....	
Postadress .....	TV 22

För första gången i landet får Du en flygplansmodell med riktig motor komplett i kartong med bränsle, alla tillbehör, illustr. handledning och t. o. m. reservdelar! Och alltihop för endast 12:50.



Handtag på stegen

Jag vet inte om jag är särskilt klumpig av mig, men flera gånger har jag varit nära att ramla ner från översta pinnarna på en stege när jag målat mitt hus. Till sist fann jag på råd. Jag satte på två handtag överst på stegen och i dessa har jag nu säkert tag när jag behöver sträcka mig en bit för att komma åt med penseln överallt.

Linus Gråberg.



Kojplatser i barnkammaren

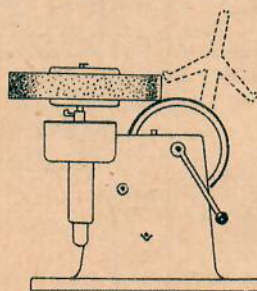
Mina båda söner behövde ett eget rum, där de kunde husera som de ville. Det enda tänkbara rummet var rätt litet, men jag löste problemet till sist som bilden visar. Utefter ena väggen byggde jag två stora och fyra mindre skåp och över dessa två kojplatser. Upp till kojerna leder en stege. Där har nu mina pojkar de mest idealiska sängar de kan tänka sig, kojerna påminner ju om sovplatserna i en båt, ett tåg, ett flygplan eller vad de nu vill. Ett litet räcke hindrar dem från att ramla ner och ett draperi skyddar så de kan sova i fred.

Ragnar Bergman.

Mångsidig separator

En begagnad separator kan bli tre bra hobbmaskiner. 1) Axeln som driver kulan förlängs och en smärgeltrissa eller en rund träskiva av 2 tums tjocklek som kläs med sandpapper anbringas och putsmaskinen är färdig. 2) En chuck anbringas direkt på axeln och separatorn blir bormaskin. 3) En krok av pianotråd fästs i chucken eller direkt på axeln och man har en utmärkt uppdragare för gummimotorer.

Arvid Nilsson.



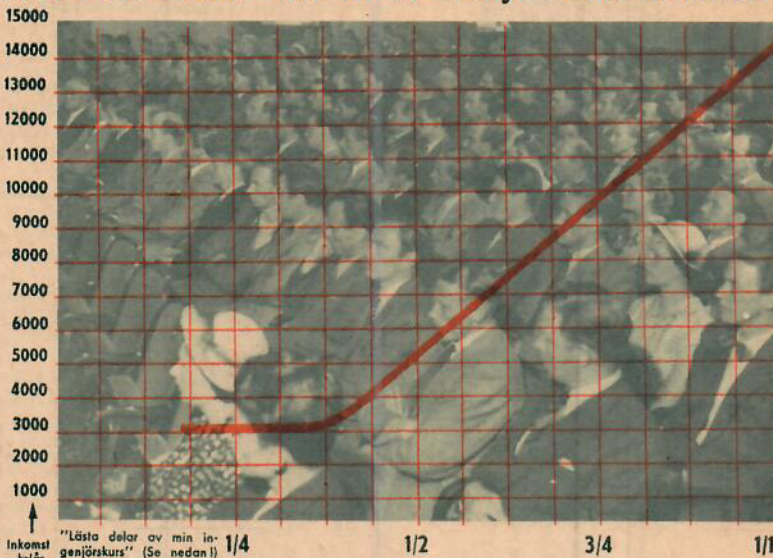
Hakskydd

Den som ofta behöver släpa med sig vinkelhake vet att den blir fort kantstött. Men borra ett par hål i den som passar till kramporna i en ringbok och den är skyddad.

Rolf Ögren.



1950-talet kommer att bli de kvalificerades årtionde!



"Lösta delar av min ingenjörskurs" (Se nedan!)

Högre lön och befordran genom NKI-studier

"Se hur kurvan stiger efterhand som NKI-studierna fortskrida". Det är en NKI-ingenjör som på detta sätt beskriver det ekonomiska utbytet av sina tekniska studier, vilka för hans del blivit mycket framgångsrika. Till detta kommer mycket annat, fortsätter han, såsom ett intressant arbete, kortare arbetstid och större utvecklingsmöjligheter.

50 % löneökning berodde till 90 % på NKI-kursen

De kunskaper i olika tekniska ämnen — främst matematik och ritteknik, som jag behöver i mitt nuvarande arbete, ha till 90 % inhämtats genom NKI-kursen, skriver en annan elev. Lönen har — om man bortser från penningvärdets förändring — ökat med cirka 50 %.

Klipp och sänd in kupongen idag!

INDUSTRI OCH TEKNIK	SPRÅKKURSER	TECKNING OCH NYTTOKONST	HANDEL OCH KONTOR
Ingenjörutbildning per korrespondens för 16 olika linjer Arbetsledarekurser med psykologi Tekniska gymnasiekurser Tekniska fackstudier för utbildning till bl. a.: — avsynare — bilreparatör — byggnadsare — bygnadsritare — cellulostekniker — chaufför — dessinatör — driftsledare — el-installatör — el-montör — flygmekaniker — förmän — gjutare — gjutmästare — kemist — kontrollant — laborant — landmaskinist och sjömaskinist — maskinritare Matematikkurser för män — verkstärtare — ingenjörer Arbetsledning Maskinteknik Verkstadsteknik Gjuteriteknik Motorteknik Bilteknik Flygteknik Värme och sanitet Elektroteknik Radioteknik Byggnadsteknik Väg- och vattenbyggnadsteknik Kemi och kemisk teknologi Plastteknik Textilteknik Trä-, cellulosa- och pappersteknik Offert och försäljning Produktion o. personal	Högmoderna nybörjar- och fortsättningskurser med specialinlådade grammofoon-skivor i — engelska — amerikansk eng. — franska — spanska — italienska — portugisiska — ryska — tyska Snabbkurser för affärsmän, tekniker, turister m. fl. i engelska, tyska, franska och spanska	Allmän teckningslära Färglära Stoffteckning Komposition Figurteckning Landskapsteckning Teckning o. typografi Specialkurser för utbildning till — illustratörer — modetecknare — reklamtecknare — möbeldritare — heminredare — textiltkonstnärer — guldsmeder Måleriteknik	Fullständig handelskola per korrespondens Handelsgymnasiekurs till privatistexamen (enl. nya bestämmelser) Merkantil sjöfartsutbildning Företagsekonomi Specialkurser för utbildning till olika befattningar Stenografi: Svensk, engelsk, fransk, tysk Maskinskrivning (med hemlän av skrivmaskin) Kurser i bokföring och kalkylation för industri, grosshandel och detaljhandel Kurser i modern kontorsorganisation Handelskorrespondens Kurser i försäljning Kurser i reklam Detaljhandelskurser SOCIALA STUDIER Kurser i socialpolitik och kommunalkunskap för bl. a. — socialassistenter — kommunalkamrerare Polisutbildningskurser Ungdomsledarkurser Kurser i psykologi Musikteori
<b>REALSKOLA OCH GYMNASIUM</b>			
Fullständiga real-examenskurser (teoretisk linje och handelslinje) Fullständiga studentkurser (reallinje, latinlinje och nyspråklig linje) Specialkurser för studentexamen i enskilda ämnen (enl. nya reglerna om särskild provning) Ämneskurser och klasskurser Extraläsningkurser	Speciella snabbkurser för examen eller tentamen Inträdeskurser till — folk- och småskoleseminarierna — skogsskolorna — sjuksköterskeskolorna — Polisskolan — socialinstituten m. fl. utbildningsanstalter Kompletteringskurser för kompl. av real- och studentbetyg Muntliga preparandkurser i Stockholm		

TILL NKI-SKOLAN, S:T ERIKSGATAN 33, STOCKHOLM 12

Sänd utan kostnad det nya kursprogrammet "Den fria skolan" och specialbroschyr för det som jag strukit under i kupongen. Anteckna mig även som gratisprenumerant för ett år på tidskriften På Fritid.

Namn: .....

Adress: ..... TV 22 9/11-50





Grundad 1878

# STOCKHOLMS PATENTBYRÅ

## Patent Varumärken

Civilingenjör Harry Onn

CENTRUM

(Kungsgatan 36)

STOCKHOLM

Tel. 23 09 70

## Magiska Mikrofonknappen



Slår alla med häpnad. Den mest intressanta lilla elektriska apparat, som någonsin uppfunnits. Endast 20 mm i diam., men har 100-tals användningsmöjligheter. Med den kan man tillverka sin egen telefon, högtalare, detektifon, överför samtals och musik från ett rum till ett annat. Lätt att dölja i ett rum, från vilket man vill avlyssna samtal. Kan användas som mikrofon vid »sändningar» genom Er egen radioapparat. Kopplas som en vanlig kolkornmikrofon. Med varje Mikrofonknapp följer ett rikt illustrerat häfte, i vilket massor av experiment beskrives.

Pris per styck Kr 6:75

Sändes mot postförskott, varvid porto tillkommer.

HOBBY-FÖRLAGET, Avd. T, Borås

## TEKNISK HANDBOK

Av diplomatingenjör Georg Nelskyld



Ombärlig när det gäller att lösa svåra problem. Boken har även blivit kallad »Den lille ingenjören». Boken innehåller: Fysiska och tekniska termer, Viktiga industri-metallers behandlingsprocesser och användning, Lötning, Härdning, Olika slags svetsning, Förbrännings- och dieselmotors arbetsätt, Utombordsmotorer, Automobilens delar, Flygmaskinsdelar, Motorcyklar, Elektriska maskiner, generatorer och motorer, Radio m. m. I boken beskrives hur man hittar fel hos bilar, motorer, radioapparater m. m. En bok för den som vill veta mera, 77 bilder, 192 sidor.

Fullt modern! Elegant inbunden.

Pris endast kr 7:50

Sänd i kupongen i dag!

G. Asplunds Bokförlag

Regeringsgatan 93, Avd. V, Stockholm

Sänd mig mot postförskott ..... ex.

Teknisk handbok, Pris kr 7:50.

Till .....

.....

.....

# DET TEKNISKA SPRÅKET

Tekniska Nomenklaturcentralen med den mera lättuttalade beteckningen TNC är en institution där det tydliga arbetas. Allt mellanåt ligger det på redaktionens bord en ny publikation med detta bomärke — den sista bär numret 17. Den första bär sparsamt nog numret 0 och börjar verkligen från botten med en överblick över TNC:s inre byggnad och arbetssätt. Institutionen är nio år gammal och har sitt sekretariat i Västerås, men att döma av dess medlemsorganisationers hemvist tycks tyngdpunkten i alla fall vara Stockholm.

TNC har satt som sin uppgift att få fason på teknikens språk, främst själva de tekniska benämningarna, och det måste vi kalla en tacknämlig uppgift. Med Svenska Akademien som stödjure och med sina över 150 enskilda tekniska rådgivare har TNC i varje fall de yttre förutsättningarna för att med hopp om framgång kunna gå lös på snårskogen. Att en snårskog verkligen är för handen är uppenbart för envar, inte minst för TV:s redaktion.

Även språkliga frågor av allmännare slag, av intresse inte bara för teknikens män, försöker TNC klargöra i sina skrifter. Hur man skall skriva förkortningar, och hur man skall använda diverse tecken sådana som decimaltecken, procenttecken, tankestreck och matematiska likhets- och olikhetstecken, det behövs sannerligen påpekas, låt vara att sådana regler ständigt är en smula på guld. Och sådana försätliga uttryck som »vare sig», »resp.», »synpunkt», har också lagts under mikroskopet.

Den som brottas med språkliga problem, i varje fall i tekniska sammanhang, gör alltså klokt i att behålla de tre bokstäverna TNC i minnet. Rådgivningen anges vara kostnadsfri. Redaktionen måste dock i stillhet undra hur det ginge om alla skulle följa denna vink. Den flygtekniska nomenklaturen — i längre mening — lyser dock närmast med sin frånvaro i TNC:s skrifter. Har den varit alltför hård att bita i eller har den ställt alltför stora krav på den fortsatta matsmältningen? Att detta område skulle vara helt problemfritt ur TNC:s synpunkt är en tanke som vi bryskt avfärdar. Redaktionens nyfikenhet i detta hänseende delas förmodligen av läsekretsen.

## BILBAG MED BILVAG?

Forts. från sid. 34

Med höstmörkret börjar bländningskriget på vägarna. Hur många gånger har man inte retat sig på ansvarslösa bilister som vid möte inte bländat av utan låtit helljusets intensiva ljusknippe sticka en rakt i ögonen. Resultatet kan lätt bli en dikesvisit och kullerbyttor. Nu kan det inte förnekas att det bedrivits en hel del propaganda för rätt strålkastarinställning, men det räcker tydligen inte. Många, och speciellt amerikanska bilar, är fortfarande utrustade med s. k. »Sealed Beam»-strålkastare avsedda för högertrafik och är därigenom direkt farliga i våra förhållanden. De bländar inte av utan riktar i stället ljusknippen direkt mot den mötande. Den svenska generalagenten för dessa strålkastare upplyser emellertid att det finns insatser för vänstertrafik. Dessa kastar ljusknippen nedåt och 4 grader till vänster vid avbländning. Man kan också montera in franska insatser vilka ger en fullständigt bländfri avbländning genom att glödlampan har en avskärmningsskål. Eftersom ett strålkastarbyte endast går på ca 65 kronor finns det all anledning för »syndarna» att ta saken under allvarigt övervägande.

Får tre personer sitta i framsätet? Svaret finner man i besiktningsskiktet för bilen: Två personer! Men varför får man inte sitta tre i en stor amerikansk vagn med rattväxel? Nej, avståndet från rattens centrum till högra dörren skall vara 120 cm, mätt mitt på sittyndan för att besiktningsskiktet skall godkänna framsätet för tre personer, sedan får det finnas hur gott om utrymme som helst. Även för baksätet finns en liknande bestämmelse. Det skall mäta 120 cm i bredd för att godkännas för tre. Därför är t. ex. en så rymlig vagn som Standard Vanguard endast godkänd för fyra personer — det fattas tre fuffiga centimetrar från det fastställda måttet. I England är vagnen sexsitsig. Här räknar man tydligen med värt kalla klimat och anser att det vintertid, då man är ordentligt påpilsad, måste bli trångt med tre i framsätet. Men har man inte på myndighetshåll tagit med i beräkningen att moderna bilar numera är utrustade med rattväxel och att den gängse bilden av den bilåkande Medelensson som en välfödd grosshandlartyp med väl utvecklad mage är något överdriven?

# DELFTS

## "ORION"

### Förstoringsobjektiv



har en enastående upplösningsförmåga och äro färgkorrigerade till ultraviolett. Idealka vid arbete med kallt ljus. Inbyggda click-stops medger snabbinställning av önskad bländare även i fullständigt mörker.

106 mm — 1:4,5 och 58 mm — 1:4,0 nu i lager. Samtliga Orionobjektiv äro antireflexbehandlade och korrigeringen är ytterst fin.

Hos Er fotohandlare eller från Gen.-agt. för OLD DELFT

A/B P. A. NORSTEDT & SÖNER  
Bryggarg. 17, Sthlm, Tel. 23 29 70.

# MOSKVITSCH

Omgående leverans



Vagnen är 4-dörr. Sedan med 4-cyl. 23 hkr, motor vid 3.400 varv, hydrauliska 4-hjulsbromsar m. m.

Pris kr. 5.950

fritt Stockholm

## AB GRADUR,

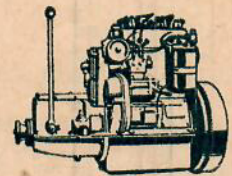
Storgatan 30, Stockholm • Tel. 67 91 81  
Återförsäljare antagas

## SMÅMOTORER

för HOBBY m. m.

10 w, 2.700 varv pr min., att koppla till belysn.-nätet m. vanl. stöckkont., 220 v, växlarst. Mycket lämpl. för hobbymaskiner, att bygga in i gramm.-skivv. o. dyl. Obs. störningsfria o. gedigna. Icke leksaksmotorer. Pris, med efterkrav endast kr 29:95.

NORR. GAMLA KEM. INDUSTRI,  
Avd. TV, Bredgatan 10, Norrköping



## DIESELMOTORER

"KARL-ERIK"

## BENSINMOTORER

Även för fotogendräft

MARINA och STATIONÄRA

A.-B. LINDÅS DIESEL  
Drottninggatan 80 • Tel. 21 10 08, 10 03 96  
STOCKHOLM

TEKNIKENS VÄRLD 22/50



## KONTAKT MED KOREA

Forts. från sid. 15

ordinär rundradiomottagare inte får större plats än ungefär 7 mm, eftersom hela kortvågsområdet mellan t. ex. 16-50 meter här skall fördelas över omkring 20 cm skala. Bandspridningen är med andra ord hos min speciella amatörmottagare omkring 100 gånger större än i en rundradiomottagare.

Förutom selektiviteten är det antennens utförande som det hänger på, fortsätter SM5WL. Läger man med 100 kr på en bra antenn, är detta mera värt än tusentals kronor på sändar- och mottagarapparaterna. Jag har byggt en s. k. »beam», som går lika bra på 10- och 20-metersbanden och maximal strålning i riktning mot Australien — Syd-Amerika. Den består av två halv-vågsdipoler — alltså ungefär 10 meter långa dipoler — som matas i motfas på mitten medelst kvartvågs-transformatorer som i sin tur matas med en 600 ohms »stege».

Vid sändning på 40 eller 80 meter kopplar jag endast ihop de båda trådarna hos feedern till en enda. Någon jordning erfordras ju inte vid användning av feedern, eftersom här spänningen påläggs mellan de båda feedrtrådarna. Vid körning på 40- och 80 meter använder jag inte heller någon särskild jordning utan sändarchassiet, som ju äger en stor kapacitet till jord, får användas som motvikt.

— Jag kan vidare nämna, att jag numera mest söker kontakt med amatörer i sådana länder som jag kan räkna med att någon gång få besöka, t. ex. England. Men det är förstas intressant att få förbindelse med aktuella delar av världen som Korea. Att söka nå kontakt med amatörer i t. ex. Kina tycker jag inte är så mycken mening med ur den synpunkten att man aldrig kan få tänka sig att träffa dessa amatörer i verkligheten.

För övrigt är det särskilt roligt att vara sändar-amatör just i Sverige, ty här finns det så få verkligt aktiva amatörer, att de som sänder ut sina anrop märks mycket mer i andra delar av världen än om de befann sig i ett land där det vimlade av amatörer. Ja, för en sändar-amatör är det faktiskt bättre ju mera öde landet är som han bor i, ty då har han större chans att göra sin stämma hörd i etern.

Angående vilka våglängder som är lämpligast vid olika tidpunkter och för olika avstånd kan jag nämna att 20-metersbandet, som jag nu t. ex. använde för förbindelsen med spanjoren, används mest för långväga förbindelser, medan 40- och 80-metersbanden är ideal för den inhemska trafiken, t. ex. mellan Stockholm och Göteborg. När svenska amatörer pratar inbördes — denna inhemska trafik är särskilt livlig under lördagseftermiddagar och söndagar — är det 40-metersbandet som används.

Men 10-metersbandet är dock för den som vill söka uppnå de mest sensationella förbindelserna det förnämligaste — här kan man med nästan hur små sändareffekter som helst, t. ex. några få watt, uppnå förbindelser över hur stora avstånd som helst. Det är dock mest på vintern och varen som 10-metersbandet är användbart.

Sammanfattningsvis kan man säga att det vid varje tidpunkt alltid finns något våglängdsband som sändar-amatören kan ge sig ut på strövtåg på. Utom i ett fall när det är norrsken — då blir det tyst som i graven i etern. Ty alla de reflekterande jonosfärsskiktet, som hjälper amatörernas svaga radiovågor ut över jordklotet, upplöses då mer eller mindre. Norrskenet är sändar-amatörens fiende nr 1.

## KOSSOR BAKOM RACERSTALL

Fots. fr. sid. 18

Det säger sig själv att ett racerstall enbart inte kan bli en särskilt lönande affär även om framgångarna på tävlingsbanorna är stora. Varje sportvagn kostar lika mycket som en stor Rolls Royce och därtill kommer alla underhålls- och reparationskostnader. Det händer nämligen inte så sällan att bröderna Scagliarini hälsar på i diken eller krockar med sina medtävlare. För att i någon mån täcka utgifterna har man vid sidan om racervagnsbyggen börjat tillverka diverse biltillbehör som också för det mesta tjänar fartvinnande ändamål. Man tillverkar bl. a. dubbelvägsgasare till vissa bilmärken, ljuddämpare och den senaste artikeln är en behändig rattväxel till Fiat 500. Men pappa Scagliarini har ändock bekymmer. Trots sina gods som enligt den »legendariske» italienska racerföraren Tazio Novolari är så stora att man får åka med racerbil i tre dagar för att se allt, går företaget ganska dåligt. När det kommer till kritan tar »racerpappans» fartpassion dock överhanden och utan darr på manschetten skriver han ut en ny check på de miljoner lire som sönerns bilhobby kostar.

Vi lönsparare har det nog bra

men ni  
**LÖN**  
**sparare**  
har det säkrare

Är lönsparandet infört på din arbetsplats? Om inte, vänd dig till postsparbanken, sparbanken, affärsbanken, kooperativa förbundets sparkassa eller jordbrukskreditkassorna, så får Du besked. Du vet väl, att Du som lönsparare dessutom varje år har chansen att vinna 10.000 kr?

FOLKRÖRELSESNAS SPARKAMPANJ



Kombinationsmaskinen som på ett par år sålts i 10.000-tals exemplar över hela världen. Nu tillgänglig på den svenska marknaden.



SHOPSMITH ger Er svarv, cirkelsåg, bormaskin, fräsmaskin, rikthyvel, puts- och polérmaskin, kontursåg, allt med en 1/2 hkr motor. En robust maskin men med samtidigt hög precision. Vikt 100 kg. Pris i standardutförande exkl. motor 1.300:—

**Axel Sifvert AB**

REGERINGSGATAN 63, STOCKHOLM. Tel. 23 44 55



**FLYGSOLDAT**  
**113**  
**BOM**

AV 2418 BJARRE.



**LEO FALK**

LEO FALK STARTAR FÖR ATT LETA EFTER EN FÖRSVUNNEN EXPEDITION



EFTER NÅGRA TIMMAR ÄR DE LÅNGT INNE I DJUNGELN...



HÖR— DUNKNINGARNA KOMMER FRÅN DEN STORA PROVIANTLÅDAN HÄR!



SONJA --- VAD ÄR MENINGEN!



DETTA ÄR SNYGGT! EN LÅDA PROVIANT MINDRE OCH EN MUM EXTRA ATT MÄTTA....



FÖRBRYLLADE BETRÄKTAR DE FALKS SOLHJÄLM --- DÄR DARRAR EN SORTS PIL....

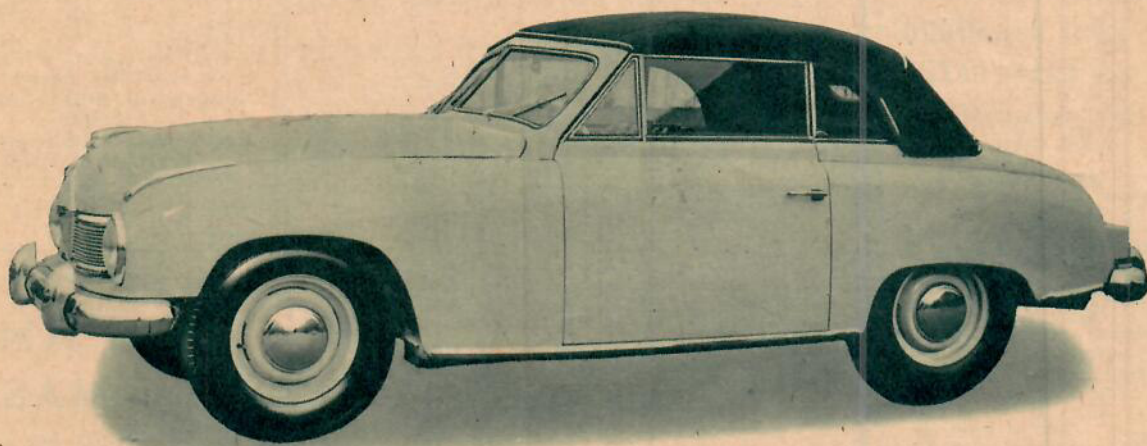




# 12-nya världsrekord med HANSA-1500

*Sattes på Monthlérybanan under veckan 18—25  
augusti. Standardchassiet hade endast försetts  
med en strömlinjeformad kaross — kompressio-  
nen ökats — toppfart 200 km/tim.*

BORGWARD-HANSA Sportcabriolet 1500



En BORGWARD-produkt av högsta kvalitet

Generalagent

## WULF & Co AB

VÄNERSBORG

Tel. 1253

Repr. för Stockholmsdistriktet:

WULF & Co Stockholmskontor A-B Sveavägen 105. Tel. 311550-311551



# Den idealiska modellfärgen

## MERO

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

Torktid 45 min.

28 kulörer



KLINT, BERNHARDT & Co AB.

### Lär Er enkel BOKFÖRING och KALKYLATION

per korrespondens — det lönar sig!

Ni behöver inte ha några förkunskaper. Vi lär Er bokföringens elementära grunder, av det slag, som är till direkt nytta i affärslivet. Vi lär Er också att lägga upp böckerna, för en rörelse, kolumnbokföring, kalkyler baserade på bokslutet, det viktigaste om växlar samt skattedeklarationen.

Kursen omfattar fem brev jämte bokföringsböcker samt rättning av Edra svar och kommentarer.



Kursen ledes av civilekonomen Inge Thulin. Han har 14 års sammanlagd erfarenhet som revisor och handelslärare.

Rekvirera vår studieplan som lämnar alla upplysningar.

Kursavgiften är endast kr 24:75. Bokföringskunskap behövs i dag på alla områden och ger Er möjlighet till bättre inkomster.

#### TILL FÖRETAG-SKOLAN, TIDAHOLM

Var god sänd studieplan till kurs R:1 i enkel bokföring.

Namn .....

Bostad .....

Postadr. ....

### ELDPROVET . . .

Forts. från sid. 19 cialbyggda tredje prototypen, som i motsats till de båda första »flygande laboratorerna» är helt beväpnad, bl. a. med ett icke angivet antal automatkanoner. I det utförande J 29 nu visades var den utrustad med ställ för åtta raketer av okänd vikt och kaliber. Rent tekniskt sett är raketställen mycket intressanta, då de väsentligt skiljer sig från vad man tidigare sett på utländska jaktplan. Under planet's pilformiga vingar fanns dessutom ställ för två extra bränsletankar eller fölltankar, som de numera kallas, vilka avsevärt ökar »skottvidden» hos detta flygets artilleri. Hittills har raketprojektiler vanligen använts i Sverige endast på de för ändamålet specialbyggda attackplanen A 21 (J 21 A) och B 18 B, vilken senare tyd som bekant även förekommer i en upplaga utrustad med en 57 mm automatkanon.

Erfarenheterna visar emellertid att även jaktflyg med fördel kan sättas in mot exempelvis pansar, förutsatt att man förfogar över effektiv raketmateriel. Inte minst i Korea har detta besannats, då här på föga mer än tre månader inte mindre än 1,059 nordkoreanska (läs: ryska) stridsvagnar satts ur stridbart skick enbart genom FN-flygets insats. Av dessa har enligt brittiska beräkningar minst 450 totalt förstörts — ett resultat som borde övertyga varje eventuell tvivlare om värdet av ett så starkt flyg, som över huvud är möjligt.

För att återgå till de egentliga raketproven utgjordes dessa av s. k. tabellprov, där mängder av instrument och kameror noggrant registrerade händelseförloppet under de olika skjutmomenten. I planet fanns sålunda inte endast en kulspjutkamera, som fotograferade målet såsom föraren och siktet såg det, utan även en bakom förarens axel placerad kamera för fotografering av instrumentvärdena under anfallets gång. Skjutningen fotograferas också från marken.

I den nuvarande utrustningen för prov av nämnda slag är kamerorna för registrering av raketernas bana synkroniserade med utlösninganordningen för raketerna — kamerorna fjärrstyrs alltså från flygplanet. Detta anses för närvarande som höjden av finess, men nye Fechefen major Ake Sundén håller inte för otroligt att skjutprov av detta slag om 10 år kommer att klaras helt med televisionens hjälp.

Major Sundén, som väl känner »Tunnan», inte minst från sin tid som flygprovchef på Saab — han flög planet själv under uppvisningen i samband med FAI-mötet i Stockholm i våras — är övertygad om att flygvapnet i J 29 får ett jaktplan väl i klass och kanske ännu bättre än amerikanarnas för närvarande snabbaste reajaktpan F-86 Sabre, som nyligen började införlivas med USA-flygets jaktförband.

Det är emellertid ingalunda säkert att J 29 så snabbt skulle blivit vad den i dag är om inte J 21 R funnits. Genom de många och lärrika barnsjukdomar som detta plan till en början led av — alla dessa har nu kurerats och J 21 R fyller nu en viktig plats i vårt lands jaktförsvaret — har våra svenska flyktekniker, som under kriget blev offer för en viss isolering framförallt i fråga om höghastighetsplan, på tre år lyckats ta igen 10 år av förlorade erfarenheter.

### EN KRAFTIG LANDSVÄGSVAGN . . .

Forts. fr. sid. 20 kylartermometern. Växelspaken sitter på förkrigsmanér i golvet mellan förare och passagerare. Synkroniseringen på trean och fyran är mycket effektiv, men växellågena markeras inte positivt när man rör på spaken.

Denna Hotchkiss förefaller främst avsedd som resvagn och skall kunna hålla höga medelfarter under långa dagsturer. Styrningen är förvånansvärt lättgående vid fart, trots att det inte behövs mer än tre rattvarv för att vrida framhjulen från fullt vänster till fullt höger utslag. Vid parkering löper däremot ratten tyngre. Stabiliteten och styrningsprecisionen är utmärkta på asfaltvägar och vagnen kommer faktiskt bäst till sin rätt på de stora svenska genomfartsvägarna. Höga hastigheter känns fullständigt säkra när sikten är fri och vagnens toppfart tycks ligga upp mot 140 km/t. Omkörningar går kvickt, ty motorn är mycket smidig och kraftfull och de 100 hk den uppges utveckla verkar sannerligen inte att vara »kataloghästkrafter». Hastighetsmätaren föreföll också att vara ovanligt sanningsenlig. Hotchkiss är smidig och lättkörd i stadstrafik, ty motorn drar jämnt och kraftigt även vid låg hastighet på direkt växel om man sänker tändningen en aning med handreglaget under ratten. Ettan behöver inte alls användas under normala förhållanden. Accelerationen på tvåan och trean är ypperlig och den goda utblicken över framvagnen jämte den exakta styrningen gör det relativt lätt att ta sig fram i smala passager och utnyttja gluggar i trafiken. Det nyssnämnda tändningsreglaget är nödvändigt med den bensin man får i en del länder. Bromsarna är fullt i klass med fartmöjligheterna,

# MIKROSKOP

Endast kr 26:50



Ett verkligt precisionsinstrument av bästa fabrikat. Restparti som utförs till detta fantastiskt låga pris. Ett flertal intressanta preparat medföljer gratis. Ett garantiinstrument.

Fickmikroskop kr 14:50

För den som önskar ett verkligt allsidigt och lätthanterligt mikroskop finnes också ett mindre parti s. k. fickmikroskop med precisionsslipade linser i klass med ovanstående som försäljes till detta facila pris. Garanti för full belägenhet.

## Firma TUNEX

Sysslomannagatan 19 B • Uppsala

### OSCAR BERGMANS OUMBÄRLIGA HANDBÖCKER

- FRÄSNING 2:a uppl. inb. 16:50
- GJUTNING 4:e uppl. inb. 21:—
- STÅLBEHANDLING inb. 16:50
- SVARVNING 4:e uppl. inb. 14:50
- TRÄBEARBETNING Ny omarbetad upplaga 21:50

#### WESTLINGS BOKAVDELNING Örebro

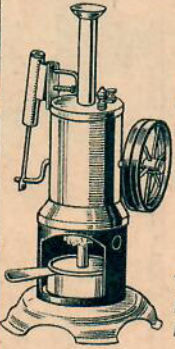
Härmed beställes mot postförskott ..... ex. av O. H. 1, 2, 3, 4, 5. (Stryk det som ej önskas)

Namn .....

Adress .....

## ÅNGMASKIN

till ett sensationellt billigt pris 9:75



Total höjd 22 cm. Fungerar perfekt, idealisk för pojkar i alla åldrar. Lämplig som julklapp.

Från KRANSSENS VARUHUS, Midsommarkransen

Rekvireras ..... st. ångmaskiner å kr 9:75.

Namn .....

Bostad .....

Adress .....



arbetar mjukt och tycks hålla vagnen tillbaka med järnhand när man trampar till ordentligt på pedalen. Bromstrummornas diameter är ovanligt stor, varför bromsarna bör tåla hård och flitig användning utan täta justeringar. Vägegenskaperna är ur säkerhetssynpunkt goda. Hjulen följer vägbanan bra och bakvagnen har så gott som ingen svajtendens. Vagnen kränger måttligt först vid hård kurvtagning. I vertikalled kändes bakvagnens fjädring i hårdaste laget för svensk smak. Framvagnen nickade markerat när vi passerade över järnvägsspår eller större ojämnheter i vägbanan och i baksätet blev det ibland ganska guppigt på dålig väg. Det är möjligt att stötdämparjusteringen på just den vagn vi körde var olämplig för den lätta belastningen.

Ytterbelysningen är minst sagt riklig med ett par stora, frisittande strålkastare, två dimlampor — med resp. bred och smal ljusstråle — och särskilda sidolampor. Blinkande körriktningssvisare finns också. Strålkastarnas ljuskäglor motsvarar fullt vagnens fartmöjligheter och vi kunde inte konstatera någon irritation hos mötande när vi själva hade bländat av, trots att fullljuset var bland det bästa vi provat.

#### Data för Hotchkiss 20 CV

**Typbeteckning:** 086 S 49, 4 dörrars sedan »Artois».  
**Tillverkare:** Hotchkiss, 168 Boulevard Ornano, Saint-Denis, Frankrike.  
**Pris:** 22.000 kr inkl. leveranstrimning. Värmesystem 300 kr. extra.  
**Bilskatt:** 230 kr pr år.  
**Ram:** Svetsad balkram av stålplåt med kryss samt sluten sektion i balkarnas fram- och bakändar.  
**Karosseri:** Helt av stål med svetsade fogar. Fyra dörrar med hissbara fönster, ventilationsrutor i främrdörrarna. Fem sittplatser, separata framsäten. Bagagerum i bakvagnen, åtkomligt utifrån.  
**Motor:** Fyrtakts radmotor, 6 cyl. 86x100 mm, slagvolym 3,485 liter, 100 hk vid 4.000 varv/min, motsvarande 28,7 hk pr liter slagvolym. Vattenkyld med pump; termostat och fläkt. Vipparmsstyrda toppventiler. Batteriförsörjning, tändförsörjningen varvtalsreglerad, därtill handreglage på rattstången.  
**Kraftöverföring:** Bakhjulsdrift; enkel torrlamellkoppling; fyra växlar, ettan 18,36; tvåan 8,85; trean (synkr.) 0,24; fyran (direkt, synkr.) 3,9:1; växelspaken i golvet mitt i framvagnen.  
**Bromsar:** Hydrauliska Lockheed-Bendix fyrhjulsbromsar; handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulsbromsarna.  
**Styrinrättning:** Växel med skruv och mutter; ratten på höger sida, 3 rattvarv mellan fulla framhjulsslåg; vändcirkelns diameter 10,5 m, mätt vid utsidan av framhjulsdäcken.  
**Fjädring:** Fram separatfjädring med spiralfjäder samt tvärgående länkar, av vilka de övre tjänstgör som hävarmar till de hydrauliska stötdämparna; bak stel axel och längsgående bladfjädrar samt hydrauliska hävarmsstötdämpare.  
**Elanläggning:** 12 volt, 75 Ah batteri.  
**Mått:** Axelavstånd 3,09; längd 5 m; bredd 1,84 m; höjd 1,04 m. Ringdimension 6,50x16 tum.  
**Vikt:** Tjänstevikt (körklar med förare) 1.630 kg; vagnvikt per sittplats (körklar) 311 kg.

## Ny handbok för mc-ägare!



# DEN MODERNA MOTORCYKELN

Med en intressant orientering om motorekykelindustri och motorekykel-sport av N. TENGBERG.

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

#### UR INNEHALLET:

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

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

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

## KUNGSbokhandeln

Böcker i 3 väningar  
 Kungsgatan 26 • Stockholm • Tel. 23 28 15  
 Sänd DEN MODERNA MOTORCYKELN mot postförskott ..... ex; häft. ca 10:—, ..... ex. inb. ca 14:—.

..... TV 22

### Bilreparatörskurser

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

### Svetsningskurser

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

### Handelskurser

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

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

## SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelngatan 9

Skövde

Tel. 1249

## J 22:an

### för U-kontroll

Byggsatsen i balsa, furu och abachi med färdigsågade spryglar och kroppsspann. Även färg och kontrollfina samt plastiskt trä ingår i byggsatsen. Ritn. i full skala. **Pris pr byggsats kr 20:—.**

## GLOBE SWIFT

skala 1/17

Flygande skalamodell av det vackra amerikanska sportflygplanet. Kvalitetsbyggsats i balsa med alla delar tryckta å flak. Ritn. i full skala. **Pris kr 4:75.**

Vår nyutkomna katalog erhålles mot 40 öre i frimärken. Den innehåller många nyheter.

## "STRATOS"

Gummimotordriven modell med strålande flygegenskaper. Spännvidd 800 mm. Den är lättbyggd, har fällbar propeller och är dessutom prisbillig. Byggsatsen i balsa med äkta japanpapper till beklädnad, gummimotor av bästa kvalitet, kontursågad propeller, dessutom allt som behövs för att bygga modellen. (Ej lim.) **Pris kr 6:50.**

Balsaflak och lister i stor sortering till billiga priser. "Caton", Englands bästa motorgummi, alltid i lager.

## Mjukgummi-hjul

av bästa kvalitet. **Pris pr par 6:—.**

Sänd mot postförskott + porto:

.... J-22:an för U-kontroll .....	20:—
.... Stratos gummimotormodell .....	6:50
.... Globe Swift flygande skalamodell..	4:75
.... Caton motorgum, 3,2x0,8 mm pr m	0:20
.... Caton motorgum, 4,7x0,8 mm pr m	0:30
.... Caton motorgum, 6,4x0,8 mm pr m	0:40
.... Mjukgummi-hjul 60 mm pr par ..	6:—
.... Casco hobbylim .....	1:—
.... Katalog .....	0:40

Namn .....

Adress .....

Postadress .....

TV

## BRÖDERNA FORSLIN, Modellflygindustri — BOLLNÄS



# TEKNIKENS VÄRLDS varumärknad

Under denna rubrik införes radannonser för en kostnad av 1:50 per rad. Likvid insättes på postgiro n:r 1111. Manuskriften måste vara tydligt skrivna. Tidsningen ansvarar ej för otydligt skrivna manuskript.

## TILL SALU



Högsta Kvalitet • Lägsta Pris

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

**TV:s GRAMMOFON-förstärkare**, modellapp. beskr. i nr 5, 6/50. Omkoppl. bar för 110-130-150-200 220-240 V växelstr., 4 watt utg. eff. bortslump. f. kr 100:—, Tekn. Värld exp., Tegnérg. 35, Stockholm, Va.

**Spec.-byggd mod.-motor 4,5 cc** beskr. i TV nr 16 samt 2 mod.-rac.-båtar biligt. Friberg, Box 224, Tyringe.

**Teknikens Värld 1948-49** säljes för 8 kr pr årg. N. Eriksson, Elmås, Vittaryd.

**FALLSKÄRM**, nästan ny, billigt. Svensk Fallskärms-Tjänst, Linköping.

**TROLLEKI- och SKÄMTARTIKLAR**. Prislista gratis. Modell-Mekano, Box 30, Enskede.

## ÖNSKAS KÖPA

**Pension, snickare se hit!** Ung träarb. önskar köpa ett 26" Stanley vattenpass nytt el. väl använt. G. Hermansson, Fack 43, Lalsvall.

## DIVERSE

Ägare av lättv.-mc. Cylindrar borras. Prisl. över delar till tv. och mc. såndes mot svarsporto. Be-Ge-Motor, Sibräcka

**Svarvning, filning och svetsning** utföres av yrkesman. Sven Johansson, Box 376, tel. 81, Källinge.

**SVARVNING** utföres. Låga priser. Snabb lev. Gunnar Olausson, Äng-hem, Upphärad.

## Katalog nr 5 för 1950

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

**TORE HAGLUND & Co.**  
Modellflygindustri  
HOFORS • Telefon 820

Sänd mig katalog n:r 5, 40 öre bifogas i frimärken.

Namn .....  
Bostad .....  
Adress .....

## JOHN BESEGRAR BARNFÖRLÄMNINGEN

Forts. från sid. 21  
står i förbindelse med fotbromsen, faktiskt en fyndig detalj för vilken normal bilist som helst då man instinktivt ryggat bakåt i en farlig situation och då alltså slår till bromsen. Gasen sköter han med vänster hand i ratten, och koppling och växel har han i den högra. — Det där med gasen är ju inte så revolutionerande, framhåller John, de gamla Fordarna av 1918 års modell sköttes ju på samma sätt.

Men man lever inte på att köra bil, om man är så handikappad som John Ullsten, Däremot kan man leva på att bygga modeller. Han började när sjukdomen kom och i dag är han erkänd även av expertisen. Han har 14 vackra modellbåtar bakom sig, alltifrån »rospiggare» till slagskepp. I dagarna har Hagglund & Söner uppmärksammat hans kunnande härvidlag och beställt en mängd modeller av sina spårvagnar och bussar.

Johns dröm är emellertid att få ett jobb på Sjöhistoriska Museets modellavdelning eller vid något varv. Och så har han en önskan till: att bli ägare till en bättre svarv, helst en sådan med ca 600 kugg. Han är villig att lämna en modellbåt i utbyte om någon är hågad! Och helst skulle han vilja bygga svenska flottans krigsfartyg, »fast inte 'Gotland' för den ser mest ut som en passagerarbåt, men 'Tre Kronor' eller något nyare». Men så länge han inte kan få de fullständiga ritningarna, håller han sig till de frisläppta tyska konstruktionerna, »för jag vill inte gå miste om någon detalj».

**FÖR BEKVÄMA FORTKÖRARE** Forts. fr. sid. 25  
delas uppenbart. Huruvida maskinens kvalitet och slitstyrka svarar mot det vackra yttre skalet är en sak som erfarenheten får utvisa. Att man inte haft tillgång till material av förkrigs kvalitet är fullkomligt uppenbart, men detta är ju en brist som gjort sig så starkt kännbar på alla mc-fabriker att det kanske är orättvist att ta Puch som ett exempel på detta beklagliga faktum.

Summa summarum: en snabb och i utförandet lyxig 250-kubikare, byggd efter absolut modernaste konstruktionsprinciper, som kan rekommenderas till den som vill fara fram fort och bekvämt. Kvalitén svarar att avgöra, men man torde kunna utgå ifrån att den, liksom i de flesta andra efterkrigs maskiner, inte är 100-procentig. Maskinens stora snabbhet, goda bränsleekonomi och ypperliga köregenskaper kompenserar emellertid detta i största möjliga mån. De strålande tävlingsresultat, som uppnåtts med Puchfabrikens 125-kubikare visar dessas överlägsenhet i sin klass.

### Puch 250 TF:

**Motor:** Tvåtakt, dubbelkolv med diameter 2x45 mm och slaglängd 78 mm. Kompression 6,2 till 1. Effekt 12 hk vid 4500 varv/min. Motorsmörjningen genom mekanisk oljepump och oljan från speciell tank inuti bensintanken.

**Kraftöverföring:** Kedjor och flerskivig koppling i oljebad. 4-växlad låda.

**Mått:** Höjd: 1.020 mm. Bredd 690 mm. Längd 2.030 mm.

**Vikt:** 122 kg.

**Generalagent:** AB Dieseltraktor, Birger Jarlsгатan 33, Stockholm.

**BYGG TV:s VÄXELSTRÖMSRADIO** Forts. från sid. 26  
detta läge är också samtidigt selektiviteten störst och man kan alltså lättare komma ifrån lokalstationen.

Eftersom denna återkopplingsgräns är i viss mån beroende av inställningen hos såväl klangfärgskontroll (längst t. v.) som i mindre grad, volymkontroll, och — i särskilt hög grad — avstämningsskondensator och slutligen även det valda våglängdsområdet, kan man uppnå maximal prestationsförmåga hos apparaten endast genom inställningar med samtliga rattar i riktning mot det ideala läget. Det blir härvid mellan volym-, återkopplings- och avstämningsskottrollerna som den rätta avvägningen får ske.

Sammanfattningsvis kan sägas att man med endast värmeledning eller dylikt som antenn kan vänta sig att erhålla god utlandsmottagning på samtliga fyra våglängdsband. Ljudstyrkan blir då utgångseffekten är 3-4 watt, under alla förhållanden tillräcklig. Vid användning som grammofoförstärkare vrider man endast våglängdsomkopplaren så långt det går medsols. Ljudstyrkan blir här tillräcklig för t. ex. en mindre danslokal. Det bör nämnas att den på modellapparaten använda utgångstransformatorn är något underdimensionerad så att en förvrängning vid vridandet till maximal ljudstyrka uppstår. Vid för ett boningsrum normal ljudstyrka kommer dock ljudet fram oförvanskat.

Bengt Svedberg.



**SAJO** torr-  
batterier  
för lyktan o. radion



**JUNGNERBOLAGET**  
SVENSKA AKKUMULATOR AKTIEBOLAGET JUNGNER

Stockholm  
Göteborg Karlstad Malmö  
Norrköping Skellefteå Sundsvall

# Gustafssons Bryggeri,

Sandarne,

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

— Tel.: Söderhamn 62 16 —

Luleå  
Bilägares Inköpsförening  
Telefon 10 40 - 17 50 - 15 30

**BENSIN - OLJOR - GUMMI  
TILLBEHÖR - SERVICE**

**Wallentins Eftr. Musikh.**

(Edv. Nilsson)

Kyrkgatan 66 • Telefon 106 72

(Mitt emot Bussecentralen)

ÖSTERSUND

Rekommenderas vid behov av  
Instrument och tillbehör - Skivor  
Noter - Radio - Högtalaranläggningar  
Reparationer utföres

**A.-B. Skåne-Exporten  
KLIPPAN**

Möbler - Mattor - Gardiner

Alltid välsorterat lager

Gör ett besök! Det lönar sig

Tel. 2 43, 3 43 • Storgatan 45

TEKNIKENS VÄRLD 22/50





De Kanter vid ratten i sin bil på en väg i Belgien. Det var svårt att komma igenom tullen med det underliga fordonet som saknade namn och motornummer.

## FLYGPLAN MEN ÄNDÅ BIL

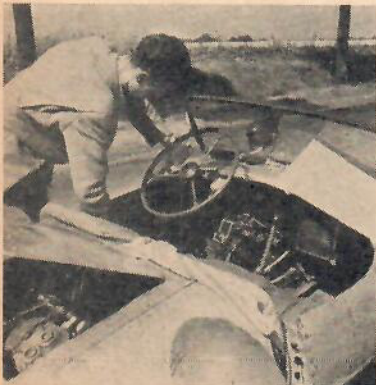
För några månader sedan plane-  
rade en holländare, De Kanter, en  
resa utomlands med bil. Men han  
hade ingen bil och heller ingen möj-  
lighet att köpa någon. Men resa  
skulle han göra och bil skulle han ha.  
Återstod alltså inget annat än att  
själv bygga en.

Nu är bilen färdig och herr De  
Kanter är redan på väg genom Bel-  
gien tillsammans med en god vän.  
Men dess förrinnan hade han arbetat  
i fem månader för att få fordonet  
färdigt. Bilen är helt tillverkad av  
delar från flygplan. En Dornier, en  
Liberator, en Flygande Fästning, en  
Mustang, en Typhoon, en Stuka och  
en V 1-bomb har fått släppa till del-  
lar till den underliga bilen. Alla de-

larna har de Kanter köpt på ett fält  
med överbliven material från andra  
världskriget, och köpt dem kilovis  
som skrot.

Hur många kilo som gått åt och  
hur mycket bilen har kostat är De  
Kanter inte riktigt säker på. Resul-  
tatet har i alla fall blivit lyckat.  
Marschfarten ligger vid 65 km/t och  
bilen kan t. o. m. pressas upp i  
90 km/t.

Men det är ett krux med den, att  
ta den genom tullar. Där skall man  
nämligen uppge bilens namn, motor-  
typ och motornummer m. m. Hur  
skall man kunna uppge någon typ på  
denna motor som är sammansatt av  
så fantastiskt många olika delar som  
dessutom kommer från flygplan?



Reglage och manöverorgan liksom allt annat kommer från gamla flygplan.



Vackrare bilar har man sett liksom bi-  
lar med mycket bättre bagageutrymme.

# HAWKER FURY — SEA FURY

## Engelskt jaktplan (marinjaktplan)

**Tillverkare:** Hawker Aircraft, Ltd, Kingston-on-Thames, Surrey, England.

Fury är konstruerad efter specifikationen F 2/43 och är en utveckling av Tempest. Från början var det meningen att bygga en lättare version av Tempest, men projektet nedlades och en helt ny maskin — Fury — konstruerades.

Den har Tempests yttervingar, men mittpartiet har slopats och vingarna har sammanbultats i flygplanets centrumlinje, vilket givit en betydligt mindre spännvidd men även ökad vändbarhet. Flygkroppen är i skalkonstruktion och mycket lätt, vilket gör att planet trots den mindre spännvidden fortfarande har en normal vingbelastning.

Fury förekommer i flera versioner, såväl för armé-  
som för flottstridskrafterna. I detta senare utförande har planet utrustats med bromskrok under stjärten för landningar på hangarfartyg. En riklig marin specialutrustning ingår.

**Huvuddimensioner:** Spännvidd 11,69 m, längd 10,56 m, vingyta 26,05 m<sup>2</sup>.

**Motor:** En Bristol »Centaurus 18», 18-cylindrig dubbelstjärnmotor (slidventils-) med 2.480 hk starteffekt och 2.500 hk maxeffekt.

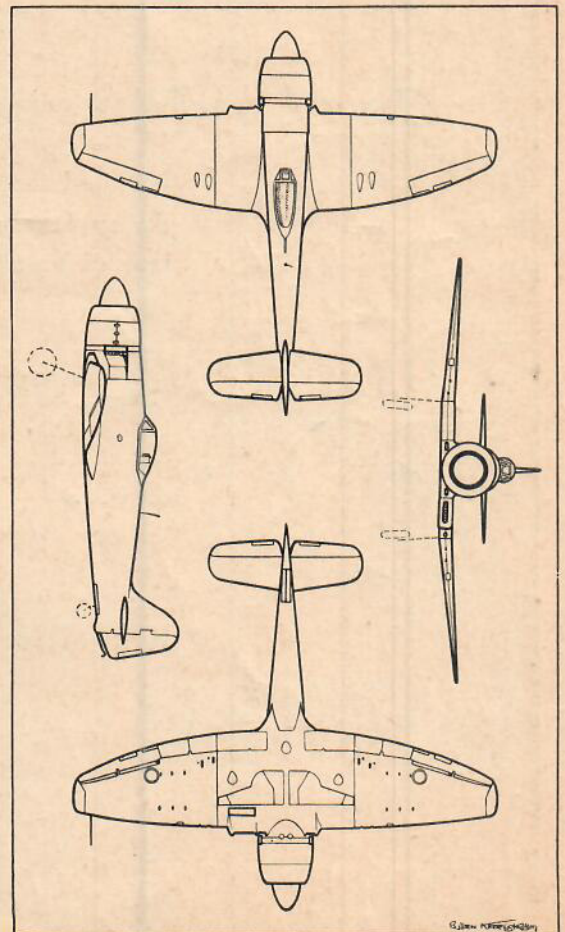
**Prestanda:** (Sea Fury inom parantes.) Maxhastighet 732 km/t på 7.315 m, (727 km/t på 6.100 m). Stigtid till 6.100 m 5,5 min. (5,7 min.).

Flygsträcka ca 1.260 km, med extratankar 3.300 km. Topp höjd: 12.600 m.

**Vikter:** Tomvikt 3.908 kg (4.191 kg). Flygvikt: 5.093 kg (5.602 kg). Vingbelastning: 196 kg/m<sup>2</sup> (215 kg/m<sup>2</sup>).

**Beväpning:** Fyra 20 mm Hispano-akan i vingarna + 900 kg bomber eller raketprojektiler.

(Fotospaningsversion utrustad m. två F 24 kameror.)





**”Den mest lysande världs-  
omseglingen på svensk köl”**

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

**MED ALBATROSS  
ÖVER HAVSDJUPEN**

av

Professor Hans Pettersson

***En populär redogörelse***

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

**”En riktig resebeskrivning**

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

*Professor Carl Skottsberg i GHT*

Rikt illustrerad i färg och svart-vitt.

15:— inb. 20:—

**BONNIERS**