

Teknikens Värld



med **Flyg**
N:R 17 1951
I Danmark och Norge 1:20.
70 öre

sept



FRÅGA OSS OM

TEKNIK

Teknikens Värld besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarens namn och adress. Eftersom antalet inkomna frågor på intet sätt svarar mot det utrymme som står till förfogande, kan det dröja flera månader innan frågorna blir besvarade. De som endast frågar efter priser och viktiga data på bilar och motorcyklar hänvisar vi till de uttömmande tabellerna i nr 8—9 och 10 1951 respektive 23 av TV år 1950. Så ett par saker till: Skriv endast frågor inom samma område på samma papper. Kombinera

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

Motorcykelfrågor

Fråga: Hur många varv skall bränsle- resp. luftskruven på förgasaren på en 1.000 cm³ HD vridas för att rätt bränsle skall tillföras motorn? 1926 års mod.

Svar: När motorn startats dras den upp till någorlunda högt varv varvid bensinskruven (främre skruven) skruvas ned tills motorn börjar »hosta». Därefter skruvas skruven långsamt upp ett kvarts varv. Finjustering sker med bakre skruven (luftskruven). Detta görs självfallet under det att motorn går.

Fråga: 1) Var finns Rex 150 cm³ att köpa? 2) Vad kostar den? 3) Hur hög är topphastigheten? 4) Vad kostar Monark 150 cm³? 5) Hur hög är topphastigheten? 6) Har NV kommit ut med en 150-kubikare? 7) Vilka andra 150-kubikare finns i marknaden? »S. B.»

Svar: 1) Adressen till närmaste försäljare av Rex cyklar kan ni få från Maskinfabriken Rex AB, Halmstad. 2) Någon 150 cm³-modell av Rex existerar inte så vitt vi vet, men Rex 125 cm³ kostar 1.175 kr och Rex 200 cm³ 1.615 kr. 3) 125 cm³: ca 75 km/t. 200 cm³: 85—90 km/t. 4) Med CZ-motor 1.490 kr. En ny modell med tysk Ilo-motor finns numera även i handeln. 5) Ca 85 km/t. 6) Nej, inte ännu men det kommer. 7) Malco (1.625 kr), Peugeot (1.550 kr) samt den äldre modellen Velocette LE (2.300 kr).

Fråga: Vad förstås med följande data: 1) Kompressionsförhållande 6—1? 2) Litereffekt 38 hk/1? 3) Växellåda treväxlad 1:20, 1:10, 1:8? Knarr.

Svar: 1) Om man har en motor med en slagvolym på 500 cm³ och förbränningskammarens volym är exakt 100 cm³ adderar man dessa siffror och dividerar sedan med förbränningskammarens volym. Således

$$\frac{500 + 100}{100} = 6$$

Kompressionsförhållandet i denna motor säges då vara 6 till 1. 2) Om en 250-kubiks motor har en effekt på 9,5 hk är detta i realiteten detsamma som en 500-a lämnar 19 hk eller om en litemotor lämnar 38 hk. Man kan alltså med en liters slagvolym som grund jämföra olika effekter på olika motorstorlekar och detta jämförelsevärde kallas för litereffekt. En 125-a på 4,5 hk har alltså en litereffekt på just 38 hk. 3) Om motorn gör 5 varv när bakhjulet gör ett säger man att motorcykeln har en utväxling av 5 till 1 på högsta växeln. Ett enkelt exempel: Om antalet kuggar på motordrevet är 20 på kopplingsdrevet 40 så roterar motorn dubbelt så fort som kopplingen. Växellådsdrevet har 20 kuggar och drevet på bakhjulet 50. Växellådsdrevet har alltså en hastighet som är 2½ gång så stor som bakhjulsdrevet. Vi har således ett nedväxlingsförhållande av 2:1 i kraftöverföringen mellan motor och växellåda och 2,5:1 mellan lådan och bakhjulet. Total utväxling: 5 till 1. Motorn gör fem varv för varje varv som bakhjulet går runt. Dessa begrepp finns lättfattligt förklarade i boken »Den moderna motorcykeln» (Forum). Sign. Knarr bör för data om CZ vända sig till ANA, Nyköping.

Fråga: 1) Hur mycket högre är marschfarten på en Villiers 197 cm³ jämförd med 125-kubiks Villiers? Betyder den högre effekten och det lägre varvtalet att 200-an är tåligare och klarar högre medelhastigheter än den mindre motorn? 2) HVA uppger ha en marschfart på 65 km/t. Kan motorn köras med denna fart nästan hur länge som helst utan risk? 3) Hur många mil bör man köra in en Villiers 197 cm³? 4) Hur många hk har en Villiers 197 cm³? Villiersägare

Svar: 1) Marschfarten för den stora motorn är ca 10 km/t högre. På den andra frågan svaras ett oreserverat ja. 2) Ja. 3) 150—200 mil. 4) Effekten är 7,5 hk.

Fråga: 1) Hur mycket får en speedway och moto-crossförare för att de ställer upp på en tävling? Och hur stora är priserna? 2) Vem svarar för motorcykeln? Motorsportintresserad grabb

Svar: 1) Speedwayförarna får i div. I 25 kr per påbörjad heatstart, 10 kr per poäng de plockar samt reseersättning å 2:50 kr pr mil (maximum 150 kr). I div. II är motsvarande siffror 15 kr, 8 kr och 1:50 (90 kr). Beträffande övriga speedwaytävlingar och moto crossevenemang finns ingen ting bestämt om det ekonomiska vederlaget utan klubbarna bjuder in förare på villkor som görs upp mellan berörda parter. 2) Föraren själv och hans ev. mekaniker.

Fråga: 1) Hur stor är topphastigheten för Ariel 350 cm³ De Luxe och Red Hunter? 2) D:o för Citroën Berline 11 Sport? C. Rygg — En

Svar: 1) 110 km/t och ca 125 km/t. 2) 115—120 km/t.

Sign. B. N., Göteborg ombedes skriva direkt till återförsäljarna för de märken han frågar efter eftersom det är mycket vanskligt att uppge konsumtionsciffror o. d. för olika märken. Bränsleförbrukningen varierar ju så fantastiskt efter belastning, vägförhållanden, fart etc. Harley Davidson har ingen Black Shadow-modell. Ni förväxlar H.D. med f. d. H.R.D. numera Vincent.

Flygfrågor

Fråga: Vart skall jag vända mig för att få upplysning angående erhållande av mekanikercertifikat för ex. Klemm 35, Cub och Auster? E. Uther.

Svar: Vänd Er direkt till kungl. luftfartsstyrelsen, Rålambsvägen 3—5, Stockholm, som kan ge alla upplysningar i detta sammanhang.

Fråga: 1) Jag skulle gärna vilja veta om följande svenska militära flygplantyper har nationalitetsbeteckningar på både över- och undersidan av vingen: J 9, J 20, J 21, J 21R, A 21, J 26, J 30 m. fl. 2) Om alla dessa har på båda sidorna är det då möjligt att det är genomgående för hela flygvapnet? »Skalaslav».

Svar: 1) Alla. 2) Ja, numera.

Fråga: Vore tacksam för att erhålla uppgift om: 1) Ungefärliga antalet rea- och propellerdrivna jakt- och attackflygplan inom de svenska och norska flygvapnen. 2) Totala antalet jaktplan vid en förstärkt och en förstärkt flottillj. T. S.—36.

Svar: 1) Antalet rea- och propellerplan här (även ifråga om Norge) givetvis till de militära hemligheterna. Av auktoriserade uttalanden i dagspressen har emellertid framgått att sex av vårt flygvapens tio dagjaktflottiljer övergått, eller håller på att övergå till reajaktpän samt att en av våra fyra attackflottiljer omskolas till reaflyg (J 21R). Som nämnts har icke heller ifråga om Norge några exakta siffror offentliggjorts. Chefen för det norska flygvapnet generallöjtnant B. Öen har dock avslöjat att flygvapnet efter den beslutade 50-procentiga utbyggnaden skall omfatta 11 divisioner (om vardera 20 plan), alla utrustade med reajaktpän (F-24 och Vampire. 2) Hemligt.

BREV VÄXLING!

Hobbyklubben har fått en massa anmälningar från ungdomar i utlandet, som gärna vill ha i gång brevväxling med jämnåriga i Sverige. Aldern varierar från 14 år och uppåt.

Är Ni intresserad av kontakt med utlandet, skicka då in anmälan till Internationella Hobbyklubben, Tegnérgatan 35, Stockholm och uppge namn, ålder, intressen och bifoga avgiften 50 öre i frimärken. Skriv dessutom »Kontakt med utlandet» i anmälan.

Teknikens Värld

med FLYG

NR 17 - Ärg. 29. - 23 aug-5 sept. 1951

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Organ för

Svenska Pilotföreningen



REDAKTION:

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

Redaktör och ansvarig utgivare:
SVEN BROMAN

Redaktör Rune Melander Tel. 32 82 86
» C.-E. Ravander » 32 82 84
» Sven Saloniüs » 31 51 13

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

ANNONSAVDELNING:

Tegnégatan 34, Stockholm Va.
J.-E. Svensson Tel. 31 76 45
P. O. Sundelin » 31 76 45

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 prenumurationsperiod bör erläggas senast 2 veckor innan tidigare period utgår, om avbrott i leveransen skall kunna undvikas.

Prenumerationspris:

Sverige: helår kr 15:25, halvår 8:25.
I Danmark end. helårsprenumeration dsk. kr 24:50. Upplysningar härom lämnas av: Rudolf Fardal, Raadhushus-pladsen 59, Köpenhamn V.

Adressändring:

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

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

Ahlén & Akerlunds Fotograferanstalt
Stockholm 1951

Teknikens Värld

I DETTA NUMMER:

HÖGAKTUELLT:

	Sid.
Teknisk revy	4
En värdefull mässan	7
Vi på Ljungbyhed	8
»...och städerskorna de är radiostyrda»	12
Högtalare utan membran	15

TEKNIK:

Fråga oss om teknik	2
Där torpederna tuktas	20
Smakfullt och smaklöst	34

MOTOR:

Motorcykelfrågor	2
Varg-Olle	5
Gula gröna i trafiken	14
Våghalsars högtid	17
Resa i lyx	18
»Folkbil» på tre hjul	24
Jeep krossade Atlanten	25

FLYG:

Över Nordpolen i mustang	25
Flygfrågor	35
Typspalten	35

HOBBY:

Lyckat misstag	22
Radioklubben	23
Med musik runt Spanien (pristävling) ..	23
Grabbarnas egen sida	26
Radiofrågor	35

SERIER:

113 Bom	30
Leo Falk	30

OMSLAGSBILDEN



visar en svetsare i aktion i ANA:s moderna sammansättningsfabrik i Nyköping där f. n. Standard Vanguard och Plymouth i en jämn ström lämnar löpande bandet.



MASONITE

® Inreg. varumärke.

På förekommen anledning, bl. a. uppgift i den senaste utgåvan av Svenska Akademiens Ordlista över svenska språket, får undertecknat företag fästa såväl näringsidkares som allmänhetens uppmärksamhet på det förhållandet, att ordet MASONITE är skyddat för vår räkning genom registrering som varumärke Nr. 66.550 för bl. a. träfiberplattor. Ett obehörigt användande av ordet MASONITE eller benämning, som kan anses därmed förväxlingsbar, innebär därför intrång i vår varumärkesrätt och kommer att lagligen beivras.

P. WIKSTRÖM J:or • Stallgatan 3 • Stockholm.



MAGALOW TRADING CO

Central Depot

27/39 Broadley Terrace, Lisson Grove,
LONDON, N. W. 1

Telegramadress: MAGALOW NORWEST LONDON.

Telefon: AMBassador 70 13

LEVERANTÖRER TILL FÖRSÖRJNINGSMINISTERIET, DOMINIONS OCH FRÄMMANDE STATER.

Största leverantören i Storbritannien av amerikansk och brittisk apparaturutrustning för flygplan till alla ledande flygplantillverkare. Allt material kan levereras under kontroll av Air Regist. Board och Aircraft Inspection Dep.

Vi kan erbjuda från lager engelska såväl som amerikanska:

Flyggeneratorer	Flyg- och navigationsinstrument
Aeropiloter	Regulatorer
Kameror	Magnetreläer
Vapen- och bombutrustning	Landnings- och positionsljus
Omformare	Spänningsregulatorer
Motståndstråd	Radio- och flygplanstelefoner
Motströmreläer	All slags markutrustning.
Tändsystemnät och socklar	

Vi har också i lager Aircraft General Stores och A. N. stål material



Ny illustrerad katalog över

**FLYGPLAN,
BÅT- o. BILMODELLER,
DIESELMOTORER,
TILLBEHÖR**

sändes mot 40 öre i svenska frim.



F: a ESKADER

Gumshornsgatan 8 • Tel. 62 18 53
STOCKHOLM

MEKANIK



leksaker som
förenar nytta
och nöje

Varuhus, Järn- & Leksaksaffärer

Reaktionsaggregat KOMET 1

Ritningssats med detalj. måttsättn. utförlig arbetsbeskr. kr 5:30 plus porto. Tändstift och stälventil kunna rekv. genom oss.

Firma SCANDAG • Örebro

KVALITETS-TÄNDSTIFTET

K.L.G.



LÄNGT LIV
HÖG EFFEKT

**DET FINNS ETT K.L.G.
FÖR VARJE MOTOR**

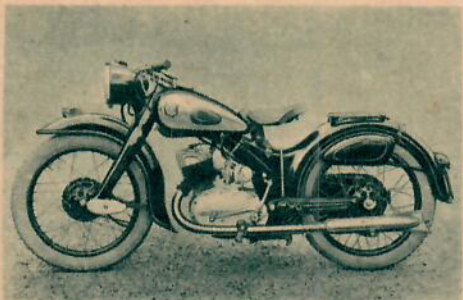
Generalagenter: AB. E. FLERON
Stockholm, Göteborg, Malmö



PREMIÄR FÖR GRODMÄN

Marinen har nu fått sina första grodmän som under sommaren genomgått en omfattande kurs i konsten att klara sig som fisken i vattnet. De svenska grodmännen är dock inte så farliga som deras engelska förebilder — de är i första hand utbildade till röjdykare och har till uppgift att klara alla nödvändiga undersökningar ner till 30 meters djup. De skall bl. a. kunna

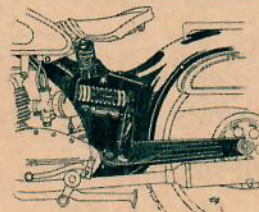
gå ner och undersöka dockportar och fartygsskrov för att se till att fienden inte lyckats sätta fast några sugminor, och vidare skall röjdykarna medverka vid minsvepningar i hamnar och i egna farleder samt undersöka att fientliga flygplan inte släppte ner flygminor. Om bord på flottans fartyg skall de ingå i räddningstjänsten och bl. a. gå ner och täta läckor.



EN NY NSU

Var den högvarviga, toppventilade fyrtaktsmotorn ingenting för småmaskinerna, kan man fråga sig när man ser NSU:s nya modell, som har en konventionell tvåtaktsmotor.

Den nya maskinen, som går under benämningen NSU-Lux, har en ramkonstruktion som inte skiljer sig mycket från ramen på NSU-Fox. Motorn är en tvåtaktare på 198 kubik (62x66 mm) med plan kolv utan kam. Kompressionen är 6:1 och vid ett varvtal av 5.250 v/min, bromsar motorn 8,6 hk. Växellådan är fyrväxlad och toppfarten på högsta växeln lär vara 95 km/t solo. Vikten är 135 kg utan och 285 kg med sidovagn. Bakkedjan är helt kapslad och hjulen sinsemellan utbytbara.



MALA GNISTOR NYTT PÅ LOGEN

En teknisk nyhet av stor betydelse för alla lantbrukare, som använder traktorer för försling av hö och dylikt, är en gnistsläckare från AB Tydén's Patenter, Stockholm. Som bekant ställer försäkringsbolagen som villkor vid brandförsäkringar att dylika traktorer inte får köras in på logar eller andra ekonomibyggnader utan att vara försedda med gnistsläckare av godkänd konstruktion. Tydén's nya cyklon-gnistsläckare bygger på principen att medelst en cyklonrörelse kombinerad krosskammare och maskivor fullständigt söndermala glödande partiklar, vilka i form av helt släckt fint stoft avgår genom utloppsörret. Någon tömning eller rengöring behöver ej förekomma.



FLYGARFLICKA I FINAL

Fru Gun Hjerstrand från Stockholm gjorde en stark prestation när hon kvalificerade sig till finalen i KSAK:s riksmotorflygtävling. Tack vare



starka nerver klarade hon kvalet på Skå Edeby, och när hon den 19 augusti ställde upp i Lidköping var hon den första kvinnan i denna elitävling. Numera flyger hon i regel Cub. Fru Hjerstrand som är medlem av Stockholms flygklubb har inte mer än 80 flygtimmar bakom sig, vilket ställer prestationen i ännu vackrare dager.

KÖPINGSS TEKNISKA INSTITUT



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

Murmästaregatan 9 A • KÖPING • Telefon 113 16
INGVAR LILLIEROTH, Civilingenjör, Rektor

Varg-Olle:

OTUR ELLER VAD?



London i augusti.

När detta skrives är det svenska speedwaylandslagets framträdanden här i England just avverkade. Ställningen blev 4-2. Med litet mindre premiärnervositet och med litet bättre förberedelser kunde vi emellertid ha vunnit alla tre matcherna och på så vis gått oslagna genom hela landskampsserien.

Med bättre förberedelser menar jag att det svenska laget kunde kommit över med litet bättre maskinmaterial. I den första matchen vann engelsmännen en övertygande seger inte minst därför att de svenske hade en massa maskinkrängel. Eskil och Sune råkade ju ut för komplicerade motorfel, och även på de andras maskiner var det en hel del som fallerade. Otur säger de flesta. Javisst var det otur, men faktum kvarstår att ett engelskt lag aldrig skulle kunna råka ut för så många allvarliga maskinmalörer. Varför? Jo, där-

för att engelsmännen har bättre mekaniker, bättre och noggrannare vård på sina maskiner samt byter cyklar betydligt oftare än vi gör hemma i Sverige. Börjar en engelsk sprintermaskin bli det minsta sliten måste den säljas, och föraren köper sig en ny pålitligare motor. Engelsmännen resonerar som så att det är dumt att låta snålheten bedra visheten, och det tycker jag de har alldeles rätt i.

Det skulle vara intressant att se en statistik på antalet motorstopp och andra maskinfel på de engelska banorna och på de svenska. En sådan jämförelse skulle visa att malörer och tekniska missöden är på tok för vanliga i Sverige och att de inte behöver inträffa ens med den tävlingsfrekvens och den hårdhet som finns inom en storsport i stil med den engelska speedway'en. För några år sedan var motorstopp o. dyl. ännu vanligare i Sverige än nu. Visst har alltså den tekniska servicen gått framåt oerhört och speedwaymaskinerna blivit mera tillförlitliga. Men mycket är ännu ogjort och det dröjer innan vi nått engelsk klass ifråga om motorstoppslösa speedwaytävlingar.

När England skickade sitt sekunda div. III-lag till Sverige i början av sommaren visade det sig att laget var dåligt och ihäligt, men det hade i alla fall justa maskiner och jag tror inte att engelsmännen missade många poäng på grund av motor-

eller maskinfel. Ett landslag har helt enkelt inte råd att förlora poäng på grund av ofullständiga tekniska förberedelser — den saken borde vi ha kommit underfund med för länge sedan.

Trots allt måste man ju i alla fall vara nöjd med de resultat som nåtts i landskampsserien och det råder väl knappast någon tvekan om att engelsmännen nästa år blir tvungna att köra fram med en kombination från div. II. Det betyder att landskampsutbytet kommer att bli ännu mera givande. Och att Sverige definitivt har ryckt upp som världens tredje speedwaynation. Nästa år får UK emellertid inte tveka om att ta ut det absolut bästa laget (Bosse Andersson som först ratades var ju en av Sveriges bästa poängplockare i England!) och förse det med tip-top maskinmateriel. Litet englandsträning innan landskamperna skulle inte heller skada.

För min egen del befinner jag mig f. n. i toppform. Varar den några veckor framöver lovar jag att mina konkurrenter i VM:s championrond kommer att få kämpa hårt om platserna till Wembleyfinalen!

Olle Nygren



Sound Radio

AKTIEBOLAG

(Sveriges enda specialfabrik för bilradio)

SPÅNGA • Telefon växel 36 25 60

SR 102 bilradio med 3 våglängder
Långvåg 160—400 Kc.
Mellanvåg 550—1600 Kc.
Kortvåg 14 mc—17 mc (19—25 m)

Den här Shellmannen
med olje-
kontrollen...

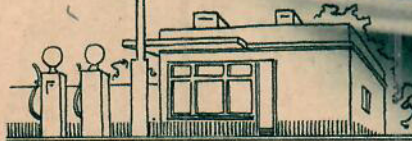
...han
hade
kanske
rätt...



— Man reagerade ju först en smula syrligt. En kund har väl inte fel! Men ger man Shellmannen en chans att visa, vad han vill göra för vagnen, så börjar man nästan tro att han hade rätt. Mej har han faktiskt gjort många goda tjänster. Hans oljekontroll är nog nödvändig — omborring är rätt dyrbar — och påminnelserna om smörjservice är bra. Artig och påpasslig är han också, torkar vindrutan så fort man stannar vid pumpen. Egentligen är jag riktigt belåten med honom.



— Tack för de orden, kära kund, det gläder mej att jag gör nytta. När man som jag tycker om bilar och lärt sig förstå sig på dom, då vill man att de ska bli rätt skötta. Det kostar inte mycket när det görs i rätt tid. Men det kan spara stora summor!



Shellmannen bjuder
Er Shells världs-
berömda smörjservice-system

På stationer med den här skylten får Er vagn smörjvård enligt fabrikanstens egna föreskrifter. Broschyren »Detta måste göras» berättar närmare om Shell Smörjservice. Begär att få den!

Utan kostnad hjälper
Er Shellmannen
att spara reparationer

Han kontrollerar olja, kylvatten och ringtryck. Han torkar vindrutan och ser till att belysningen fungerar som den skall göra.

Shellmannen har
också tillbehör
till Er vagn

Vid hans tillbehörskiosk finner Ni det Ni behöver för att fortsätta färden eller för att öka trevnaden.

SHELL-SERVICE

bättre dag för dag

EN VÄRDEFULL MÄSSA



Från den blygsamma början 1943 har S:t Eriksmässan blivit träffpunkten för nästan hela den europeiska handeln och industrin och ett inköpscentrum av väldiga mått framförallt för de skandinaviska länderna.

Sverige är ett land med hög levnadsstandard, rikt och köpkraftigt och följaktligen en eftertraktad handelspartner, vars exportprodukt är av hög klass. Vi liksom alla andra länder, vill gärna sälja våra varor till utlandet. Men köper man ingenting får man i regel ingenting sålt; den internationella handeln är till övervägande delen så upplagd att export och import i värde ungefär svarar mot vartannat.

Vad har då utlandet att bjuda svenska köpare och vad kan vi sälja till andra länder? S:t Eriksmässans många montrar och hallar ger besked. Där finns en mycket stor sortering varor av hart när alla slag. Den tunga och medeltunga industrin finns representerad, olika länders specialiteter är framhävda på ett ur köpsynpunkt lockande sätt. De ungefär 10.000 utländska affärsmän och industriidkare som besöker mässan får besked om vad som finns att välja på i den svenska produktionen på olika områden, de svenska uppköparna får en överskådlig blick på de utländska varusortimenten.

S:t Eriksmässan är politiskt totalt obunden: varje land, som Sverige har handelsavtal med är välkommet som utställare. De stater, med vilka vi till även tyrs inte har handelsavtal, är inte med, helt enkelt därför att numera ingen handel drivs utanför avtalens ram. Därför vore deras medverkan i mässan utan reell betydelse.

Vilken ekonomisk betydelse har då en sådan varumässa? Ja, den är kolossalt stor. Enligt gjorda beräkningar omsattes under fjolårets mässdagar för cirka 300 miljoner kronor! Därtill kommer de affärer som gjordes s. a. s. indirekt genom mässan, avtal som slöts kanske halvårsvis senare som fick sin upprinnelse just under mässdagarna.

Det kanske allra viktigaste med S:t Eriksmässan är att här får den svenska industrins och köpenskapens representanter verkligen se, vad utlandet har att bjuda på, inte bara från ett håll utan från 10—20 olika fabriker och länder. Hit kommer industrichefer, ingenjörer, verkmästare och arbetare. Vi har infört speciella s. k. industribiljetter till nedsatta priser just för att få branschmännen att besöka mässan, och i fjol hade vi 23.000 beökare på sådana biljetter, därav 900 man bara från ASEA. Så händer det kanske en

lång tid senare, att en arbetare på en fabrik stegar in till driftschefen och säger att »den där maskinen som jag står vid, den är inte bra. Men på S:t Eriksmässan såg jag en som verkade att vara precis den vi skulle behöva». Och så köps kanske den maskinen in.

Att S:t Eriksmässan inte bara är ett mycket gott ekonomiskt objekt för stat och kommun utan också skapar betydande good-will för landet, den saken är numera uppenbar för alla parter. Varje år kommer 100.000 utsocknes till Stockholm i samband med mässdagarna, och det har beräknats att de tillsammans gör av med mellan 10 och 15 miljoner. Bara försäljningen ute på utställningsområdet av glass, korv, choklad och annat sprang i fjol upp till 5 miljoner...

Som kontaktställe och underhandlingsbasis för det internationella handelsutbytet spelar mässan också stor roll — det är inte bara de svenska affärsmännen som tar tillfället i akt att se vad som bjuds inom deras bransch, bjuder utländska spekulanter köpa svenska varor och alltså gör ömsesidiga affärer innanför handelsavtalens ram. Också utlänningsarna sinsemellan gör upp om köp och försäljning.

Jag blev för något år sen tillfrågad, hur stor S:t Eriksmässan egentligen skulle bli, och jag svarade då att vårt mål var att få ett utställningsområde under tak som mätte cirka 45.000 kvadratmeter. Med årets 37.000 kvadratmeter är vi nära det målet. Vår framtidsförhoppning är att få bygga egna permanenta utställningshallar — Stockholm behöver obetingat en stor hall, som kan användas både som mässhall, idrottshall och kongresslokal. Nu går det projektet inte att realisera f. n. — situationen på byggnadsfronten är ju inte sådan. Men myndigheterna har stor förtroelse för våra planer, och det ska väl inte dröja alltför länge innan de är realiserade.

Men S:t Eriksmässan är inte, och vill inte bli, en världsmässa. Vårt land ligger för avsides och är för litet för det. Vi vill vara en skandinavisk mässa, med huvudvikten lagd på inköp för den skandinaviska industrin och köpenskapen, och har vi kommit så långt, då är vi nöjda.

Folke Claeson



Flygning först. Blivande officerare och fältflygare rusar ut efter ordergivningen. Då redogjordes för förmiddagens program och då

gav meteorologen väderlekssituationen och utsiktarna. Dagen har bara just börjat, men entusiasmen är lika stor fram på kvällen.

VI PÅ LJUNGBYHED

Reportage: RUNE MELANDER—HANS MALMBERG

Lära sig flyga är en sak som de flesta kan. Men att bli en god flygare är inte lika lätt. För det fordras nämligen en hel rad egenskaper som inte många är begåvade med. Kraven som flygvapnet ställer är obönhörligt hårda, endast de bästa accepteras, och här passar faktiskt det bekanta ordspråket in: »många känner sig kallade men få är utvalda». Flygsinnade pojkar finns det emellertid gott om — det är de som har förmågan att handskas varsamt eller bestämt men alltid ledigt och obesvärat med rodren. Europas största flygkrigsskola ger dem den utbildningen.

Vi är på F 5 och Kungl. Krigsflygskolan, på historisk mark, mitt i sommarfagra Skåne. Ljungbyhed var redan på Karl XI:s tid en »uppladningsplats» för den under många blodiga strider hopsmälta

svenska armén; under senare hälften av 1600-talet förlades ryttarförband dit och i början av 1800-talet ytterligare ett kavalleriförband och ett infanteriregemente. Ljungbyhed blev 1926 fast förläggningssort för F 5, och det 25-års jubileet firas den 25—26 augusti med bl. a. en flyguppvisning för allmänheten.

Kull efter kull av flygfärdiga ynglingar kläcks på Ljungbyhed, där gör eleverna närmare 80.000 starter årligen och 30.000 flygtimmar med en flygsträcka som ungefär motsvarar 150 gånger jorden runt. De undervisas av 50-talet lärare och gör slut på 1.947.374 liter bränsle. Och det händer att över 100 skolflygplan samtidigt är i luften. Siffrorna är talande för den svenska aktiviteten och styrkan inom flygvap-

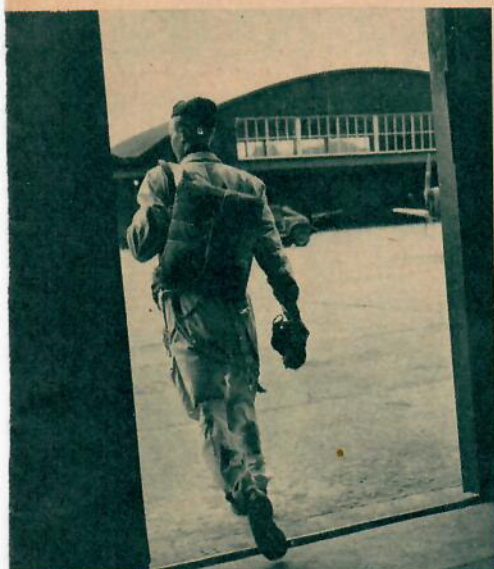
net. Talande är också entusiasmen hos dem som går den vägen. Det verkar som om de trivs bra med den nya form av utbildning som krigsflygskolan börjat med. Den är lagd »högskolemässigt» och kräver stor självverksamhet av eleverna.

Dags- och veckoprogrammet är ganska fulltecknat för dem som aspirerar på att bli flygofficerare eller fältflygare. Men det är vad de själva har valt, och ingen klagar. Är arbetet hårt så blir glädjen desto större när målet börjar skönjas. Sällan ser man väl en sådan ren och oförfalskad glädje som när flygeleven gjort sin första ensamflygning. Scenerna då är många gånger rörande. Man hissar varann, man skrattar, och man gråter. Och händer ingenting av detta så blir i alla fall ögonen misstänkt blanka hos de



Som en orm ringlar sig planen fram till startområdet på flygfältet. Bland det första som eleverna får lära sig är att köra planet i sick-sack på marken — det är för att sikten skall bli så bra som möj-

ligt. SK 25:an som används som första skolflygplan har emellertid snart tjänat ut i flygvapnet och kommer att kursas bort för 3000—5000 kr. Ersättare som skolflygplan blir den nya Saab 91 B Safir.



Får vi presentera aspirant 43 Olle Lindström från Sollefteå. Han är sen i dag och måste ta långa benet före för att hinna de andra.



Så går det till, efter EK-flygningen. Olle får kritik av furir Börje Nilsson, som från marken nogastuderat alla hans manövrer.



Olle sitter i vänstersitsen med läraren, sergent Karl Gunnar Hansson, intill. Även efter ensamflygning blir det DK emellanåt.

Sveriges flygvapen har fått en smickrande uppmärksamhet. Flyguppvisningen i Stockholm den 3 juni gav eko långt utanför vårt lands gränser tack vare ypperlig materiel, minutiös precision och utomordentliga piloter. Teknikens Värld har gjort ett besök på den plats där våra flygare får sin första utbildning

allra flesta. De lyser ungefär som enkronan som den nyordne flygaren med varm hand skänker åt mekanikern på sitt plan. Ljungbyhed har traditioner... Nästa stora ögonblick i flygarens liv är när han lämnar Ljungbyhed och den gyllne ving- en fästes på hans bröst. Han har fått ett synligt bevis på vad han kan.

Dagen kan börja i Flyghallen. Den ligger mitt emot kanslihuset och har som närmaste grannar Molnet, Heden, Vingen och Åsen — bostäder åt flyglärarna. Bebyggelsen på kasernområdet går för övrigt inte i någon strängt enhetlig stil utan här finns en ganska charmerande blandning av gammalt och nytt. I Flyghallen kan det tänkas vara flyginstruktion. Den leds kanske av kapten Sven Erik Everstål,

som är en av avdelningscheferna på första flygskolan. Han ger råd, kritiserar och delar ut lite beröm:

— Jag har märkt att många av er är för mycket beroende av instrumenten. Det är fel. Se på vingarna, se fram på nosen och ligg på ert ögonmärke. Är detta OK så kolla med instrumenten. Flyg inte mekaniskt, flyg med känsla. Åk inte bara med planet. Det kan gå att göra flera bra landningar på tur för en elev. Det är ingen skam att komma fel i början, men gör korrektion — bättre för stor än för liten. Var inte så stela vid start och landning!

Så kan det låta. Och eleverna får fråga om sådant som är oklart. Men lektionen kunde också ha gällt markstridsutbildning med t. ex. sergent Carl Quick som

lärare och film som undervisningsmaterial. Och när sergeanten frågar hur det gick med den »modige» soldaten som var så duktig att han inte behövde ta betäckning så svarade aspirant Johansson: »han blev skjöten.» Aspirant Johansson från Småland kände nämligen till regeln som säger att »ju bättre du undandrar dig fiendens insyn desto säkrare undgår du att bli skjuten». I instruktionsverkstaden hålls motorlära. Demonstrationsobjekten är många. Genomskurna flygplan och detalj-system finns utplanterade överallt. (Men även blommor har sin givna plats i den stora lokalen). Kopplingarna till radion löper fritt och öppet genom planet. Bränslet kan följas från tanken till filter, pump och förgasare. Omvärlden är glömd, allt är intressant. (Forts. på sid. 28.)

(FORTS.)

Vad kostar han färdig?



Vad kostar den utbildning som en av dessa grabbar får? Vi vet att den är grundlig men också effektiv, och vi anar att det går åt åtskilliga vackra slantar. Den första grundläggande utbildningen som tar ett år på Ljungbyhed är bara början, och ingen skall tro att någon hinner bli fullärd flygare på den tiden. Efter Ljungbyhed följer året därpå flygslagsutbildning på någon jaktflottilj, och först därefter är den yngling som började som aspirant eller volontär på Ljungbyhed färdigutbildad till stridsduglig flygare. Aspiranten är då mogen för kadettskolan och volontären som vid det laget är korpral kan se fram emot fortsatt flygslagsutbildning och vänta sig utnämning till furir efter ett halvår.

Att göra en beräkning på vad detta kostar är naturligtvis mycket svårt. Man kan ha så många utgångspunkter för be-

räkningarna. Skall man t. ex. räkna med den tiomånaders allmänbildade kurs som folkskolepojkar går igenom på F2 i Hägernäs? I det sammanhanget kan nämnas att Ljungbyhed har två flygskolor varav den ena startar i början på juni (studenter/aspiranter och realskolegrabbar/volontärer) och den andra i november då »hägernäsarna» rycker in. Den nyordningen infördes i år. Vi räknar inte in F2-kursen i de ekonomiska kalkylerna. Inte heller F 5:s hela organisation även om detta skulle kunna logiskt försvaras. Exakta beräkningar är i det här fallet alldeles omöjliga att göra. Då borde ju t. ex. även en viss procent av flygvapenchefens lön räknas med i summan osv. Det fåtal haverier som inträffar på F 5 är inte heller medräknade.

(Forts. på sid. 28.)



Sikten är ypperlig från SK 25:an. I början får flygeleven lära sig att hålla rätt kurs och höjd. Ett ögonmärke är till god hjälp.



Genomgång före flygpasset. Sven Löfdahl, Olle Lindström och Claes Anders Ljunggren lyssnar på helpänn till sergeant Hansson.



Intresset kan ingen ta fel på. Varje lärare har i regel omkring tre elever. Efter ordergivningen repeterar han de lärdomar som eleverna skaffat sig vid teorilektionerna. Stora krav ställs på både intelligens och vakenhet. Slöa, slappa och lata pojkar gör sig ej besvär!



Undervisningsmaterieln är rikhaltig i instruktionsverkstaden. Tekniker John Månsson redogör för bränslesystemet hos SK 16.



Bromsvätskans väg och hur bromssystemet fungerar beskrivs av tekniker Alvar Andreasson. I bakgrunden en »avklädd» SK 16.



En brant vänstersväng. Just här får rodrén ändrad verkan och det blir kanske litet besvärligt för nybörjaren att flyga snyggt. Han får svänga med höjdrodret och »stötta» nosen med sidorodret.



Vi ökade farten med en liten dykning, fortsatte med en brant stigning, och just nu avslutas manövern med en hjulning. Avancerad flygning kommer ganska tidigt upp på utbildningsprogrammet.



Den här SK 25:an är stympad, vilket lär Olle åtskilligt. Dessutom finns F5:s »drillmasters».



Instrumenten skall kunna utan-till. Per-Jan Jeansson är blind-bock med Kurt Ivarssons hjälp.



Rätt tid! Punktlighet och noggrannhet är det kanske allra viktigaste en blivande flygvapenflygare har att iaktta. Kapten Sven Erik Everstål är den ene av 1:a flygskolans två avdelningslärare.

Charmen finns från början!

Är det verkligen så roligt att flyga? Ja, bästa sättet att få reda på det är väl att själv pröva på den saken. Kungliga Krigsflygskolan fick alltså för en dag en ny elev. Jag satte mig i förarsitsen på SK 25:an, och till höger om mig hade jag den tålmodige läraren, löjtnant Rolf Sundqvist. Det är han som skall vara mitt föredöme. Starten gick fint. Jag lärde mig snart att hålla vänstra handen löst på gasreglaget och fötterna lätt på pedalerna. Spaken var kolossalt känslig av sig och jag insåg att det inte var alldeles nödvändigt att krampaktigt hålla den. Flyga rakt fram och hålla rätt kurs och höjd låter ju ganska enkelt och var kanske inte heller så märkvärdigt. Jag tittade mig omkring litet då och då och ut på vingpetsarna och hade en av nitarna i glaset på huvan som ögonmärke i förhållande till horisonten. För så skall man göra. Det kändes i stort sett utmärkt. »Häng inte på höger vinge!» (Han har en röst som åskan). Jag fick dåligt samvete, för så skall man inte göra, skevade åt vänster och gav litet vänster sidroder. Men samma stämma återkom ett par gånger till med samma kritik. »Sväng vänster!» Jag löd. »Sväng höger», »stig till 2.000 meter», »ner till 1.500». Jag löd (obs ej led) och flög och besvarade dessutom en massa frågor. Löjtnant Sundqvist tyckte nämligen inte ha det ringaste begrepp om vare sig höjd, hastighet eller var flygfältet låg. Jag hjälpte honom så gott jag kunde, och det var väl därför som han, när vi kom ner igen, var så pass välvillig i sin kritik. Hur som helst så blev frågan besvarad: det är roligt att flyga. Charmen finns ju där från början!



Undervisningen på Ljunghed är till stor del lagd på självverksamhet. Jämtlänningen Herbert Jacobsson och skåningen Kurt Ivarsson tog vara på en ledig stund för att diskutera ett problem. Framåtanda!

”och städerskorna de är radiostyrda”

Stockholm och Sverige har på tok för få hotell, den klagovisan hörs varje år från ledsna turister. Nu gör visserligen en fluga ingen sommar, men tillkomsten av Stockholms nya storhotell, Hotell Malmen, innebär i ett avseende en betydelsefull nyhet: modernare, elegantare och tekniskt mer fulländat hotell finns inte i Sverige. Det betyder mycket för landets good-will bland turister.

Av Bo Hanson och Roland Palm (foto).

Hotell Malmen, Nordens största och nyaste hotell, är också Nordens modernaste. Hela den elva våningar — varav fyra underjordiska — höga hotellkuben är fylld av finesser från golv till tak och utgör obetingat en förnämlig exponent för svensk komfort. Den sobra och på många sätt nyskapande inredningen i de 262 rummen är den bästa tänkbara propaganda för svensk hemsloyd och svenskt konsthantverk, och i högre grad än någonsin har teknikens senaste landvinningar kommit till användning. Det gäller ljudisoleringen, luftkonditioneringen, kommunikationerna mellan de olika avdelningarna, de tekniska hjälpmedlen för gästerna och mycket annat. Det är framförallt ur synvinkeln som tekniskt underverk — mer eller mindre i varje fall! — som vi litet närmare skall skärskåda detta Stockholms nya jättehotell.

Den som till stor del kommit med de nya ideerna för de tekniska finesserna och haft ansvaret för de elektriska installationerna är ingenjör Gösta Sjölander, och en rundvandring med honom i elva-våningskomplexet bjuder på idel glada överraskningar.

Har ni tidigare hört talas om »radiostyrda städerskor»? Nehej. Men Malmen har sådana, i stort antal. Nu är det inte fullt så underligt som det låter, och några robotar som sveper in i rummet och mekaniskt bäddar, städar, dammar och snyggar till är det absolut inte fråga om. Det är bara det, att rationaliseringen drivits så långt, att varje städerska utrustats med en liten bärbar högtalare. Genast hon kommer in i ett rum, kopplar hon högtalaren till ett av de chefstelefonsystem som finns. Och medan hon så arbetar i ett rum, kan hon via högtalaren snabbt och utan för mycket spring dirigeras till ett annat ställe, där städningen av en eller annan orsak är extra brådskande. Städerskan kan också genom högtalaren meddela serviceavdelningen — det finns en sådan i var och av de sex resandevåningarna — om det fattas något i rummet o. s. v. Rationellt!

Vill det tyska paret i 106:an ha upp två kaffe och två mazariner på morgonen, så händer inte det som vanligen brukar hända

på alla hotell jorden runt: gästen ringer på städerskan, tar upp beställning, städerskan beställer i köket och städerskan bär upp morronfikat. Som kan ha hunnit bli ljummet under den långa vandringen. På Malmen är det ordnat så, att gästen tar telefonen — standardutrustningen i alla rum — beställer »rumsservicen» och får sin rykande varma kaffekopp snabbt och behändigt några minuter senare.

Det där med den radiostyrda städerskan är en absolut nyhet — frågan är väl om inte Malmen är ensamt i världen om den detalien — och lika unik i sitt slag är den automatiska väckningsanläggningen, som också finns i varje rum. Infädd i väggen — och på betryggande avstånd från huvudkudden så att gästen tvingas resa sig för att stänga av klockan — sitter anordningen. Den går att ställa in precis som en väckarklocka, en pil visar timme, halvtimme och kvart, och den gäst som inte vaknar av de gamla signalstötarna ska vara ovanligt hårsövd. Med det här arrangementet, som Malmen är ensamt om i hela världen, slipper man ifrån gamla proceduren med telefon — eller städerskeväckning, en rationaliseringsåtgärd som väl framförallt kommer att hälsas med glädje av alla de som i sådana sammanhang bara lutar på sig själva och som av rädsla för att inte vakna i rätt tid i stället ligger sömnlösa halva natten. För att så somna in framåt morgonen och vakna fem timmar för sent...

Det är dans i festvåningen, en flott inredd jättesal som ligger tre våningar ner. På sitt rum sitter den av underhandlingar tröttkörde disponent Pettersson. Svagt hör han musiken någonstans — han vill höra mer. Vad gör han då? Han skruvar på sin egen radio på rummet, trycker på lokalknappen — och genom högtalaren strömmar dansmusiken i hans rum! Bättre service kan en hotellgäst inte få... Det är nämligen så, att varje rum har egen radio, på vilken det finns möjlighet att lyssna till dels det interna programmet inom hotellet — det kan som sagt vara dansmusik från festvåningen, rytmisk piano-underhållning från baren eller sångunder-

(Forts. på sid. 28.)



Hotell Malmens väkningscentral under installation. Golte Brunnkvist kopplar ledning.



Skoputsningsapparat finns också och gör servicen fullständig. 25 öre kostar nöjet.



Radio är standard på alla rum. Fyra olika program kan gästen koppla in efter behag.



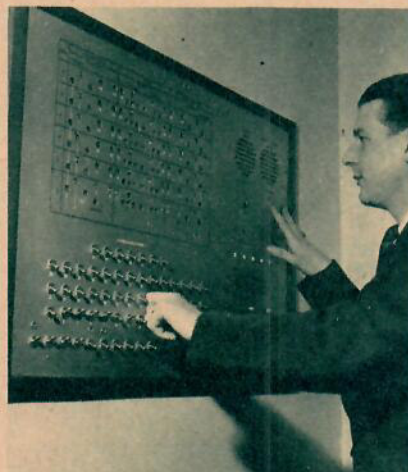
Fröken Janet Nilsson i telefonväxeln för in en ny gäst i det sinnrika rumsregistret.



Bland alla de tekniska finesserna märks den väckningsapparat som är standardutrustning på varje rum. Gästen ställer själv in »väckarklockan». Här vaknar just Gunnel Beckman.



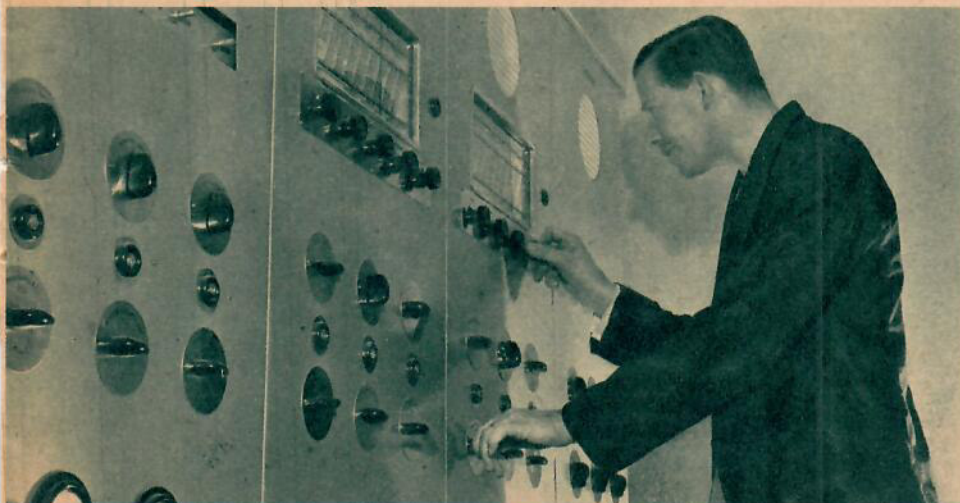
Slanten stoppas ner, skokräm fås genom att foten trycks mot pedal. Putsat på 30 sek.



Portier Hellqvist vid tändnings- och kontrolltavlan för hissar, pumpar, pannor.



Radiostyrd städerska! Varje städerska har en högtalare, som kopplas till chefstelefon.



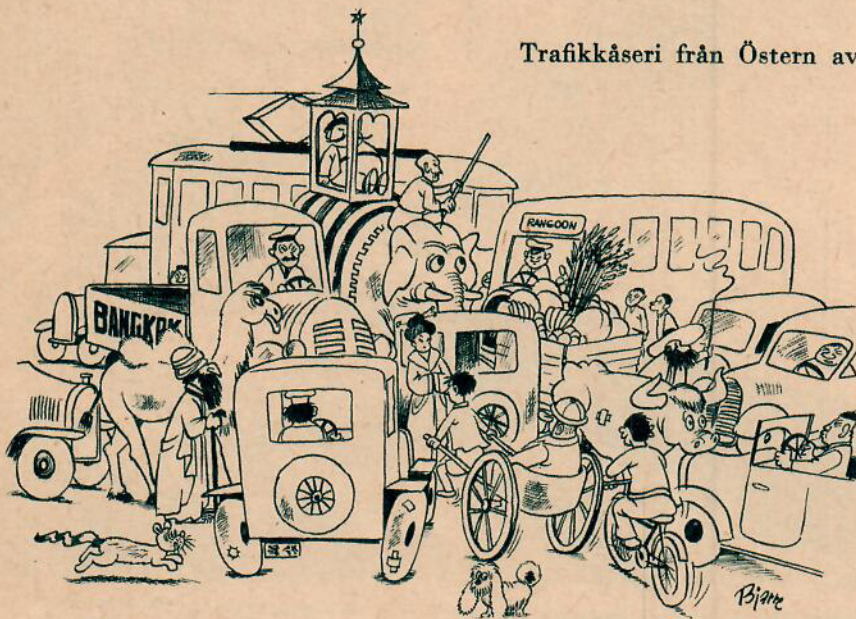
Maskinmästare O. Andersson är bas för centralradioanläggningen och sysslar dagarna i ända med att på de två utlandsbanden ta in musik, politikers tal, pjäser m. m. åt gästerna.



Ingrid Wallin och Inga-Lill Carlsson (t. v.) vid det stora tangentbordet i receptionen.

GULA GRÖNA I TRAFIKEN

Trafikkåseri från Östern av TV:s bilexpert BERTIL BJÖRKMAN



»...det är vanligt att alla kryper fram i gatukorsningarna tills allt är en enda röra.»

En resa till Fjärran Östern ger en väldig kollektion av färgstarka, doft- och ljudkryddade minnesbilder. Några av dem rör motorer och trafik. Japans urgamla kultur har fått den moderna maskinkulturen att brottas med. Japanerna är duktiga industrialister, men än så länge har inte stor procent av dem motorn i blodet. Man märker det ofta i trafiken, till och med i och omkring jättestaden Tokio. En äldre man korsar gatan, fast det kommer bilar från båda håll. Han tänker helt enkelt inte på dem, förmodligen tänker han på något helt annat. Bromsskrän, bil-signaler. Förslaget leende går han vidare, och man tycker sig förstå att han inte lärt något av episoden. Vid nästa tvärgata löper han åter risk att bli ihjälkörd.

Kanske är det österländsk undergivenhet under ödet, ett öde som man i många av livets angelägenheter inte kan göra mycket åt. Men i just det här fallet skulle det räcka med att »titta först åt höger, så åt vänster...» etc. Men det har inte riktigt slagit igenom ännu hos många japaner.

Lugnet och värdigheten i trafiken därute är påfallande. Man får aldrig se en villrådigt flaxande Laura; vill det sig illa kan det bli ett handdriven startfläkt, annars såg de ut som — ja, ni minns väl själv burkarna från 1940-talets första år.

Trehjuliga motorecyklar är en japansk specialitet, stora, tunga maskiner med encylindrig, tuffande sidventilmotor, stort lastflak mellan de ofta kardandrivna bakhjulen och tak över föraren. Det finns så-

dana trehjuliga taxis, som ser ut som en korsning mellan bil och motorcykel. Bakvagnen är helt täckt, med bildörrar och allt.

Japans bergsterräng gör bilturer ganska spännande. Man slingrar sig upp och nedför branterna i långa serpentin och väg-tunmlar hör till vanligheten. En del huvudvägar är breda och bra enligt vår svenska standard, andra är lika dåliga, smala och slingriga som här hemma.

Hong Kong har brittiska vägar, inte breda, inte raka men med underbart jämn vägbana och en skog av varningsmärken. Ön Hong Kong är en bergstopp som stiger upp ur havet och vägarna går därför också här i serpentinstil. Ibland rasar en hylla ner i dalen, ty berggrunden är lös och när regnet kommer regnar det ordentligt. Vattnet underminerar de konstgjorda avsatserna.



»På ett ställe på hyllan satt en kinespojke med benen dinglande över avgrunden. Vi måste stanna, ty bilen fick inte plats...»

Österlänningarna och då speciellt japanerna, har visat sig ha lätt att anpassa sig efter västerländska vanor och för att snabbt anamma västerländsk teknik. Men många österlänningar har ännu inte insett att de lever i förbränningsmotorns och bilens tidevarv...



Japans äldre lever kvar i en förgången billös värld och tycks inte märka att de svävar i livsfara många gånger om dan.

En ung norrman i Hong Kong bor i ett hus som ligger litet avsides, uppflugit på en bergssluttning. Vägen dit är en två meter bred promenadstig, asfaltbelagd. Den är just en i bergssidan utkarvad hylla utan staket på utsidan. Branten nedanför är lodrät, 50 à 100 meter djup. En kväll åkte vi hem till honom i hans lilla sportbil, och utan förvarning körde han denna slingrande, 300 meter långa väg i ganska god fart. Vi såg ut över högra bakstänkskärmen och skymtade ett hus så där femtio meter rakt ned. Ingen sade något, tungan kändes torr och styv och stel. Han berättade att de flesta tyst åker med till huset — efter några sekunders färd på hyllan behöver de så väl en styrketår som väntar vid framkomsten — och blundar tills de kommer fram. En del föredrar att gå före bilen tillbaka till stora vägen. På ett par ställen är det precis 2 dm mellan framhjulet och stupet, 2 dm asfalt, ingen kantsten, inget räcke, bara luften. På ett ställe på hyllan satt en kinespojke och dinglade med benen över kanten. Vi måste stanna, ty bilen fick inte plats mellan hans rygg och bergväggen.

(Forts. på sid. 28.)



S:t Eriksmässan står åter inför starten. Dess betydelse för den svenska och den skandinaviska handeln kan skattas mycket högt liksom dess roll som good-will-instrument för Sverige. Numera är S:t Eriksmässan den mässa som samlar det största internationella deltagandet i Europa. Vi presenterar här några av nyheterna för i år.



Den kemiska handsken Kerodex är en av de många nyheter som presenteras på årets S:t Eriksmässa. Kerodex finns i två olika typer, vattenfast och vattenlöslig. Den gnides in i handen som får torka, och resultatet blir en tjock men ändå smidig skyddshinna. På bilden t. v. är handen fullkomligt insmord med grafit. Men under grafitlagret är handen skyddad av vattenlöslig Kerodex. Så när handen doppas i vanligt vatten, fullkomligt rinner smutsen av och sedan är det bara att torka den fullkomligt rena handen på en vanlig handduk.

HÖGTALARE UTAN MEMBRAN

Årets S:t Eriksmässa är rekordartad, i nästan alla avseenden. Starten 1943 var blygsam och lämnade inte det resultat som de båda mässbröderna Folke och Börje Claeson räknade med. Men sen gick det bättre år från år, ett faktum som åter speglas både i antalet utställare, antal deltagande länder, utställningsytan, besöksfrekvensen och affärernas för varje år alltmer stigande omfattning.

Första året hölls mässan på de 4.500 kvadratmeterna i Tennisstadions A-hall, räknade 189 utställare och besöktes av 32.000 personer. 1946 var utställningsytan 42.000 kvadratmeter, utställarnas antal 1.365 och besökaresiffran 183.000. Fyra år senare d. v. s. i fjol, var utställningen spridd över ett område på 81.500 kvadratmeter, utställarnas antal var 1.784 och besökssiffran 368.000. Och i år har åter ett markant steg framåt tagits: 2.200 olika firmor ställer ut, 26 länder deltar och inte mindre än 102.000 kvadratmeter tas i anspråk. Hur många som kommer att besöka mässan i år, är naturligtvis svårt att sia om, eftersom den är alldeles nyöppnad, men försiktiga beräkningar uppskattar antalet till över 400.000.

Vad S:t Eriksmässan betyder för den svenska och skandinaviska handeln och vilken roll den spelar som good-will-instrument för Sverige, det utreder dir. Folke Claeson på annan plats i detta nummer. Här räcker det att konstatera att S:t Eriksmässan numera är den mässa som samlar det största internationella deltagandet i Europa.

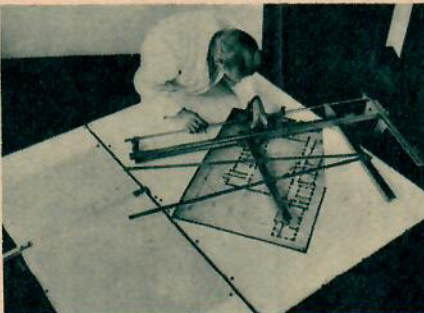
Storängsbotten, området som ligger mellan Östermalms idrottsplats och Tennisstadion, tas i år i bruk i hela sin utsträckning, och där är en av de största attraktionerna den 28 meter höga stålmask som Uddeholmsbolaget rest. Masten är försedd med belysningsanordningar, och

på kvällarna lyser den smäckra stålstaven som ett glödande utropstecken mot skyn — en vacker syn och en perfekt annonsplacering för mässan.

Det finns mycket att se på mässan, inte minst för den tekniskt intresserade. Mässans huvudvikt ligger ju vid presentationen av nya produkter från framförallt den tunga och medeltunga industrin, men utöver det finns massor av små fiffiga tekniska uppfinningar. En del kommer na-



Skölj och strigla samtidigt. Det är principen för denna nya självstrigliande rakhyvel.



Även en analfabet på den tekniska ritningens område kan använda perspektiv-ritbordet.

turligtvis att försvinna i mängden som mer eller mindre fantasifulla och olämpliga för praktiskt bruk, men mycket av vad som visas kommer säkert att slå igenom.

En mycket intressant nyhet är den av fransmannen Siegfried Klein konstruerade högtalaren utan membran, en jonsändare som framkallar ljudvågor. Ännu så länge är denna uppfinning, som på mässan visas av en bror till uppfinnaren, Gunnar Klein i Älta, på föga mer än experimentstadiet, i varje fall finns den i ytterst få exemplar, men i franska vetenskapliga kretsar har den redan väckt stor uppmärksamhet.

De anordningar som möjliggör att omvandla elektriskt modulerade strömmar i ljudvågor, består i allmänhet av en membran som rör sig under inverkan av en växelström, och som överför sin vibrationsenergi till molekylerna i den omgivande luften.

Men ibland uppvisar dessa anordningar svåra olägenheter, framförallt beträffande apparaternas konstruktionsprincip. För att själv komma i svängning förbrukar nämligen membranerna nästan hela den modulerade elektriska energin, eftersom den besitter en relativt stor tröghet och en egenfrekvens som har stort inflytande på tonens kvalitet.

För att undvika dessa olägenheter, har forskarna försökt komma fram till andra lösningar som inte kräver några rörliga materiella organ. De har framförallt sökt begagna den sjungande ljusbågen och den talande lågan, men de har inte nått några verkligt betydande praktiska resultat.

Nu har alltså Siegfried Klein konstruerat en apparat som vilar på följande system:

(Forts. på sid. 31.)

VÅGHALSARS HÖGTID



UPP TILL KAMP MOT HARARNA! »TERRANGPLÖJARNA» GÅR TILL ANFALL PÅ ETT LED FÖR ATT SKRAMMA FRAM JÖSSAR SOM SÖKT SKYDD I BUSKARNA. ETT HÄRLIGT SÖNDAGSNÖJE TYCKER DE AMERIKANSKA VÅGHALSARNA. VAD TYCKER HARARNA?



På en given signal ger de sig i väg. Tätt efter varann över stock och sten. Det hoppar våldsamt men hastigheten blir ändå 50 km/t.

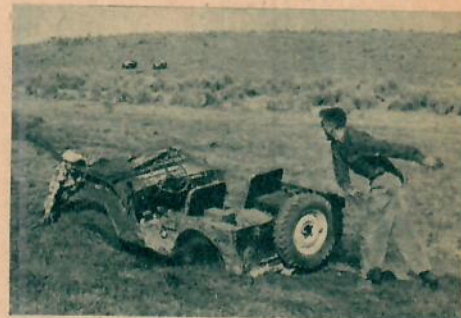
16

Ett exklusivt och säkerligen också mycket spännande söndagsnöje består sig ett 30-tal amerikanare i Washington med. Tidigt varje söndagsmorgon samlas en grupp på omkring 30 dödsföraktande våghalsar framför Wally Klingele's bensinstation i Yakima. De kör jeepar som är utrustade med höjdmätare (!), lutningsmätare och avgastrattar som gör att deras fyrcylindriga maskiner dånar som fyrmotoriga bombplan. Sedan bär det av över fält och ängar och genom skogen tills de kommer fram till det reservat där de får hålla till med sina »övningar». Då går färden vidare rätt över buskar, genom rinnande floder, upp på torra flodbankar och jämna fält eller steniga backar, genom gytjepölar och upp i 35 graders vinkel i improviserade skidhopp. Vid en sådan liten söndagsövning brukar vanligtvis minst tre eller fyra jeepar bli totalt ramponerade.

Själva kallar sig ynglingarna för terrangplöjare, och det ligger onekligen nägot i det..



Pat Mullins har kört fast. Gytthan stänker och Pat måste ducka — men livet är det!



Roger Gervais och Pat Mullins i het lertid. Gervais var den som började genom att slänga dyna på sätet på Mullins jeep.

TEKNIKENS VÄRLD 17/51



EN GROP I MARKEN GÖR ATT JEEPEN TAR ETT JÄTTESKUTT UPP I LUFTEN. FORDONEN UTSÄTTS FÖR VALDSAMMA PAFRESTNINGAR OCH HÅLLER INTE HELLER SÅ LÄNGE. EXTRA STORA DÄCK HAR MONTERATS PÅ FÖR ATT KLARA STÖTARNA.



En cowboy försöker förgäves att hålla jämna steg med jeepen upp för en brant backe. När detta inte lyckas måste andra medel tillgripas, varpå det blir bogsering i fortsättningen av backen.



Pladask ned i en gyttjepöl åker »terrängplöjare» Wally Klingele. Både han och jeepen nästan dränks i gyttja och vatten. Det är inte så lämpligt att ha söndagskläder under det s. k. söndagsnöjet!



Det italienska bussföretaget SATI har ett stort antal eleganta turistbussar av denna typ i trafik på Rivieran. Viberti-kaross på Fiatchassi. Lyxig som en specialbyggd Alfa men inte särskilt bekväm att färdas i.

RESA I LYX

Av Teknikens Världs utsände medarbetare Sven Salenius

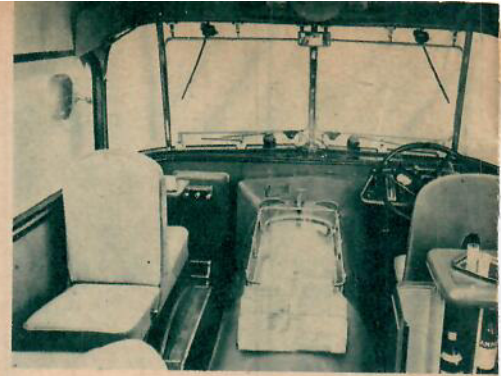
Italien har världens främsta karosseribyggare, men ingen skall tro att dessa endast är till för att skapa sportiga fullblodsvagnar avsedda för ett fåtal penningstarka finsmakare. Nej, italienarnas högt utvecklade sinne för bilelegans sträcker sig mycket längre än så och omfattar även rena nyttofordon, såsom t. ex. bussar. Man behöver inte tillryggalägga många mil på de italienska landsvägarna för att komma underfund med att landet här världens elegantaste turistbussar, som ifråga om elegans och lyx gott kan mäta sig med en Alfa Romeo eller en Maserati med Farina-kaross.

Många svenska turister har säkert med avundsjuka blickar beundrat dessa flotta och kromblänkande vagnar och kanske samtidigt tänkt på de välsvarvade löftena om »bekväma lyxbussar» i den svenska resebyråns reklambroschyr. Det är tydligen en viss skillnad mellan svensk och italiensk busskomfort när många mindre nogräknade resebyråer kan stuva in lättlurade svenska turister i en gammal skranglig och obekväms buss, som sett sina

bästa dagar på en förortslinje, och kallar detta för lyx. Lyckligtvis finns det dock några svenska reseföretag med mycket hög standard, men inte ens dessa kan konkurrera med italienarna när det gäller att skapa den yttre glans och varför inte lyx, som man nog gärna vill unna sig under några korta semesterveckor.

En av de mest berömda karosserifabrikerna i Italien är Viberti i bilstaden Turin, ett namn som har lika god klang som någonsin Pinin Farina. Fabriken ligger i de stora bilkvarteren i norra delen av staden vid Corso Peschiera och har som närmaste grannar Cisitalia och Lancia, en i sanning namnkunnig omgivning! I storlek kan Viberti konkurrera med de svenska bilfabrikerna, men så omfattar produktionen också alla slags transportfordon från tankbilar till ambulanser. Fabriken bygger emellertid själv endast karosserierna; chassierna kommer från Fiat, Lancia, Alfa Romeo och några få andra stora bilfabriker.

(Forts. på sid. 32.)



Förarsätet i en av Viberti-bussarna. T. v. färdledare radio och kartbord och t. h. baren. Föraren behöver ut armen, men det gör han förstas inte, trots den e



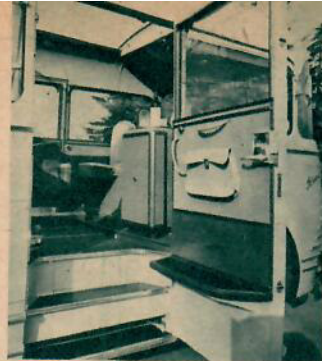
Svensk komfort. Linjebussvagnar är utrustade med ställbara fätöljer som denna.



Läslampa och ett varje passagerare finesser på Vib

Konkurrensen om turisterna blir h turistländer. I dag möter man på





ns plats med bara sträcka avisa törsten.

Dörren är gedigen som en kupédörr på ett expresståg. Elegant karosserikonst in i minsta detalj.



En av Viberti-fabrikens många flotta vagnar i vacker omgivning. Denna turistbuss med trailer har vunnit första priset i en »skönhetsävling» i San Remo. Såväl fram- som bakhjulen på trailern är styrbara, vilket gör att den följer exakt i dragvagnens hjulspår. En unik skönhet.



litet bord för är praktiska erti-bussarna.

Läslampan kastar ett koncentrerat ljusknippe och irriterar inte när-sittande passagerare nämnvärt.

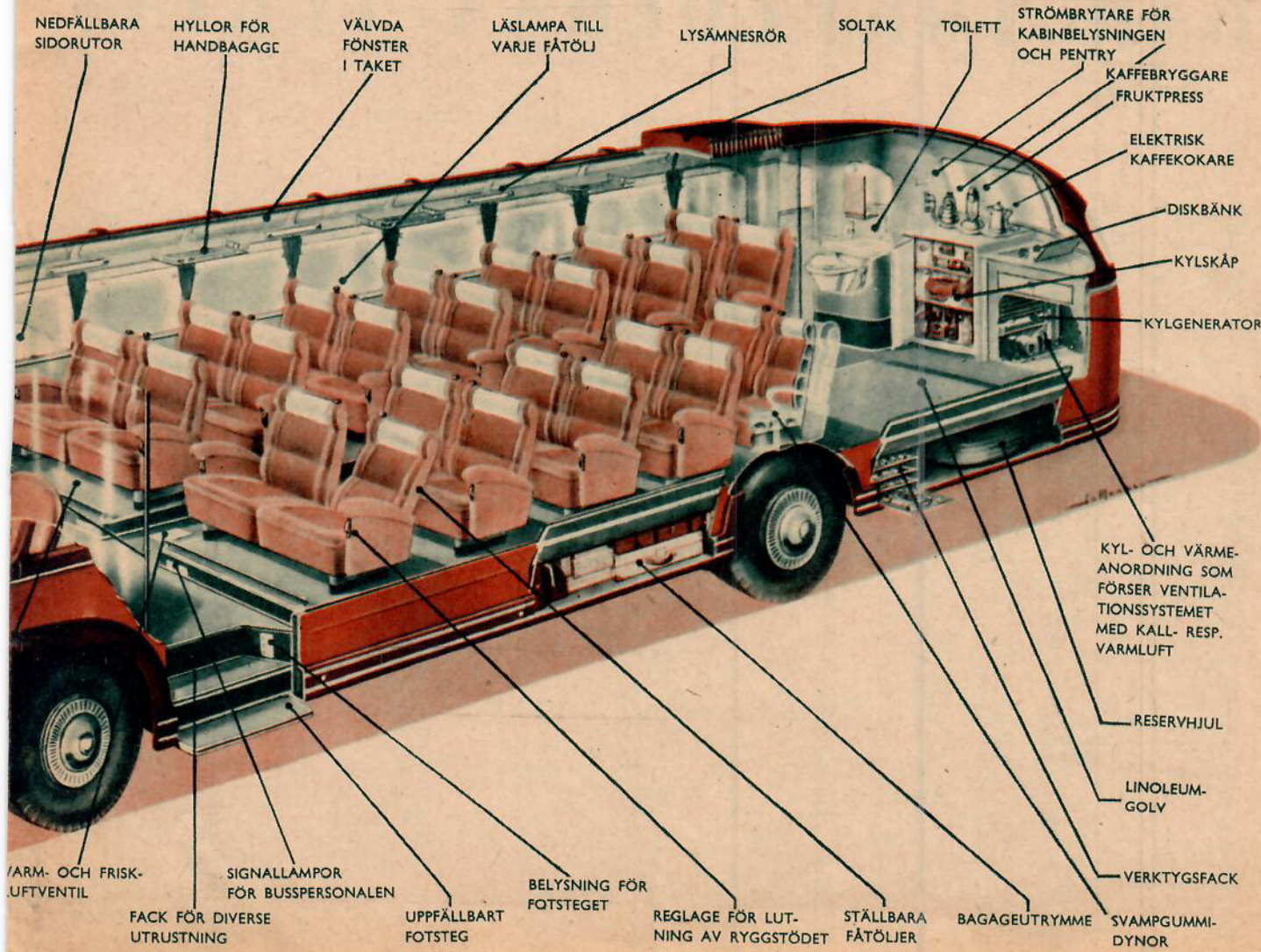


I jämförelse med de italienska lyx bussarna verkar denna vagn från Linjebuss inte särdeles elegant, men den är komfortabelt flott.



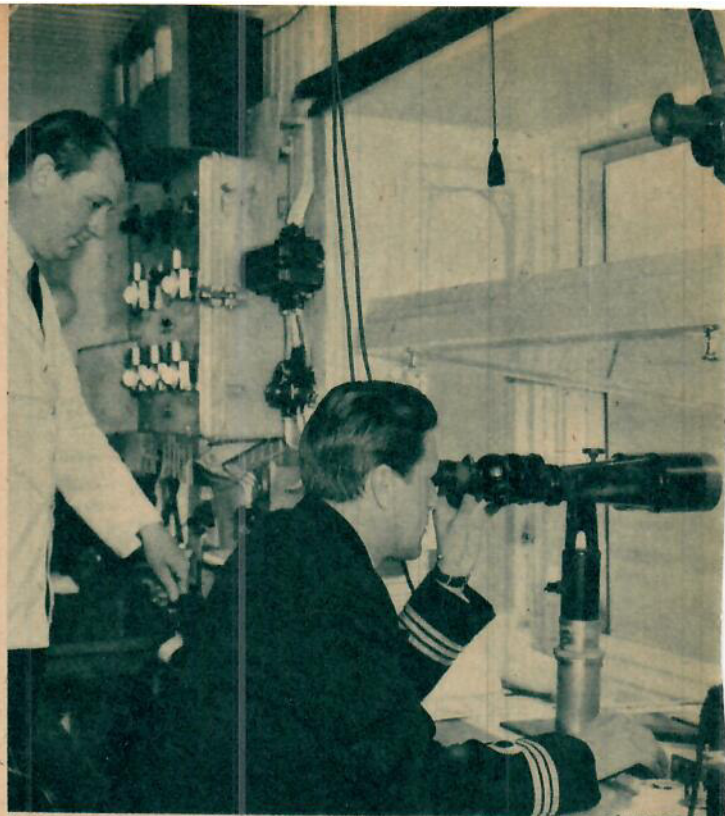
Tänk er denna buss med svensk inredning och service. Ett svensk-italienskt samarbete skulle säkert ge många goda impulser.

årdare för varje dr, men Italien har funnit det rätta sättet att försvara sin ställning som en av världens mest besökta de italienska bilvägarna världens flottaste turistbussar och resebyråerna och karosserifabrikerna skyr inga kostnader för att kunna bjuda resenärerna största möjliga elegans, lyx och komfort.





1 Torpedinskjutningsstationen Otto är kanske ingen skönhet men utan minsta tvivel en värdefull enhet i vår flottas torpedvapen.



2 I kontrolltornet sitter torpedspecialisterna, kaptenerna G. Liljeblad och D. Barclay. De följer noga torpedens väg mot flottarna.

DÄR TORPEDERNA TUKTAS

Reportage: Bengt Ohrelius — Bengt Almquist

Stadigt förankrad vid en ö ute på Hårsfjärden ligger ett egendomligt fartyg. Det ser nästan ut som en sommarvilla. Några gäster tar man emellertid inte gärna emot i »villan», som heter Otto och är en av flottans torpedinskjutningsstationer — eller om man så vill uppfostringsanstalter för torpeder.

En modern 53 cm torped är ett litet »fartyg», som är nära 8 m långt och väger cirka 1 ½ ton. Den innehåller mer än 6.000 delar, vilka alla måste fungera oklanderligt, om torpeden skall vara effektiv. Eventuella maskinhaverier kan inte botas av skickliga maskinister under färden. Det invecklade maskineriet måste arbeta perfekt under vägen från torpedtuben till målet. En viktig förutsättning för detta är att alla torpeder kontinuerligt kontrolleras, justeras och provskjuts och det är vad som sker vid torpedinskjutningsstationerna. Dit kommer regelbundet alla våra torpeder och tas om hand av experter. Där får de också genomgå många invecklade och omsorgsfulla prov, innan de släpps ut till flottans olika torpedfartyg — kryssare, jagare, motortorpedbåtar eller ubåtar.

När vi kommer ombord på »Otto» ligger en torped klar i en av de många tuberna. Upp i kontrolltornet sitter chefen och hans medhjälpare beredda att släppa iväg »stälccigarren». Några småbåtar i banan har motats iväg med hjälp av en kraftig högtalare, som i lugnt väder hörs

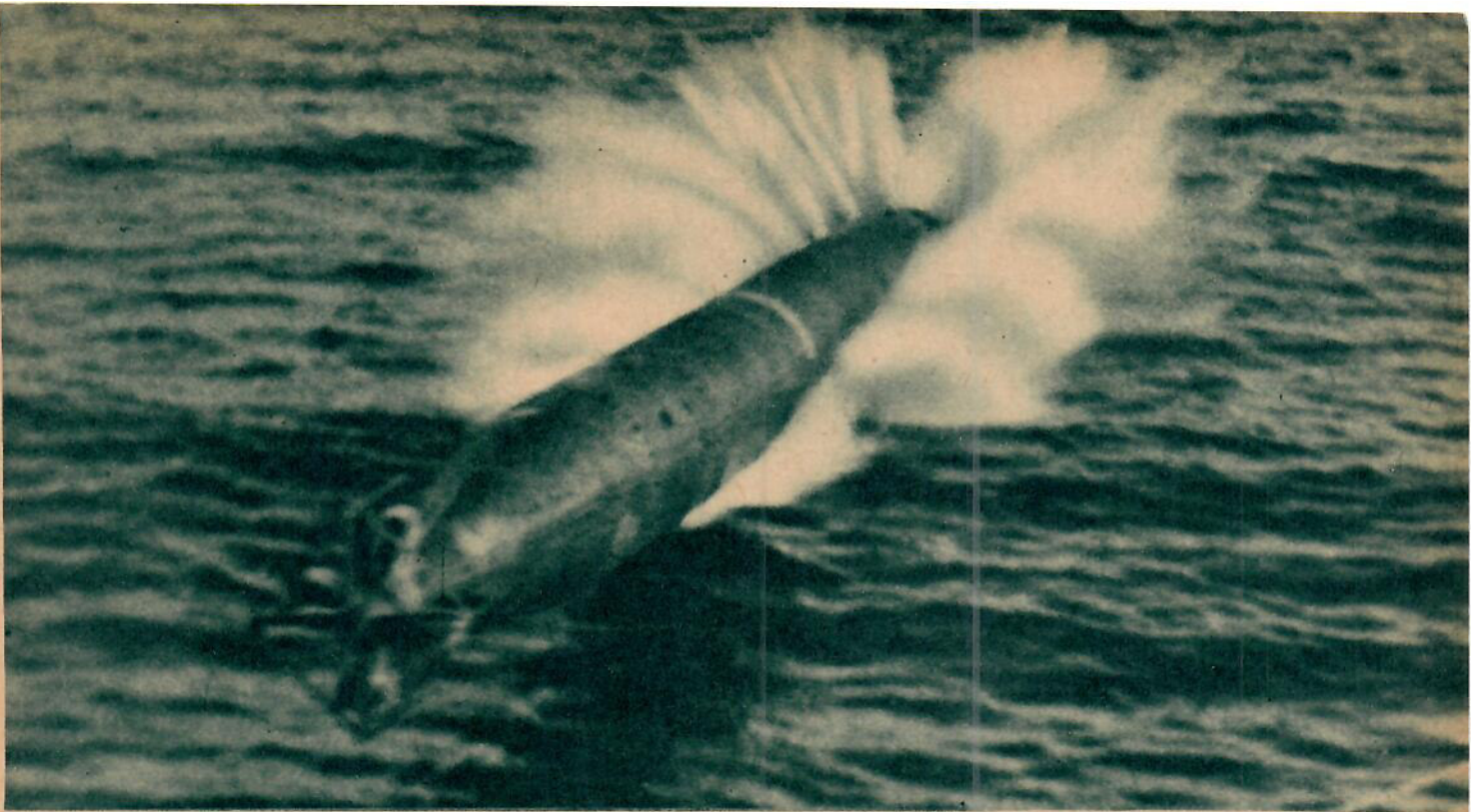
ända till 3 km, medan sirener ombord och på några platser utmed stränderna har sänt ut sina varningsrop. Det kan hända att en ouppfostrad torped rusar iväg åt ett alldeles oväntat håll.

Chefen ger order om skott och med ett långdraget väsande glider torpeden smidigt ned i vattnet, gör en dykning och försvinner. Eftersom det inte är en torped av allra senaste konstruktion med spärlös bana ser man strax därpå hur avgaserna från maskineriet bildar en bubbelväg på vattenytan. Med god fart närmar sig bubblorna den första i raden av observationsflottar. De viktigaste faktorerna, som specialisterna i kontrolltornet skall observera är torpedens kurs, fart djup och tiden när maskineriet stoppar. Det är mycket viktigt att torpeden inte gör några större avvikelser från de värden, som har ställts in före utskjutningen. Ett villkor för fartmätningen är, att man kan mäta tiden exakt under de olika distanser, som torpeden tillryggalägger under sin bana. Nuvarande chefen på »Otto», kapten Douglas Barclay, har uppfunnit en metod för elektrisk tidtagning, som ger mycket tillförlitliga värden. Det är en finurlig anordning som bygger på att en spänningsskillnad uppstår mellan ett järn- och ett kopparföremål nedsänkta i en elektrolyt — i detta fall havsvatten. Under varje observationsflotte hänger två kopparnät, av vilka det ena representerar kopparföremålet och det andra tjänstgör som kon-

taktanordning till torpeden — järnföremålet. Torpeden kan obehindrat passera genom näten, men när den träffar det ena uppstår en spänningsskillnad mellan de båda. Denna spänningsskillnad används för att via en kabel stoppa elektriska tersur ombord på »Otto» och man får således den exakta tiden, när torpeden passerar under flottan. Som komplement till Barclay's metod har man på senare tid även börjat använda hydrofoner för tidtagning, vilket är särskilt värdefullt på platser, där man av olika skäl inte kan använda observationsflottar. Hydrofonerna är förankrade på 15 m djup på noggrant utmätta avstånd från inskjutningsstationen och genom elektriska kablar förbundna med ett registreringsinstrument i kontrolltornet. Registreringsinstrumentet ritar en kurva på ett diagram. På denna kurva kan man läsa av, när torpeden passerar över en hydrofon och sedan genom en enkel räknoperation få fram den exakta farten.

Djuphållningen kontrolleras bl.a. med hjälp av »fisknät» som hänger under flottarna. Vid passage gör torpeden ett hål i nätet, och sedan kan man direkt mäta djupet. I torpeden finns också särskilda djupindikatorer, på vilka man kan avläsa djupet i olika delar av banan. Att torpeden håller sin kurs observeras bla optiskt från kontrolltornet och ibland också av observatörer på flottarna.

(Forts. på sid. 32.)

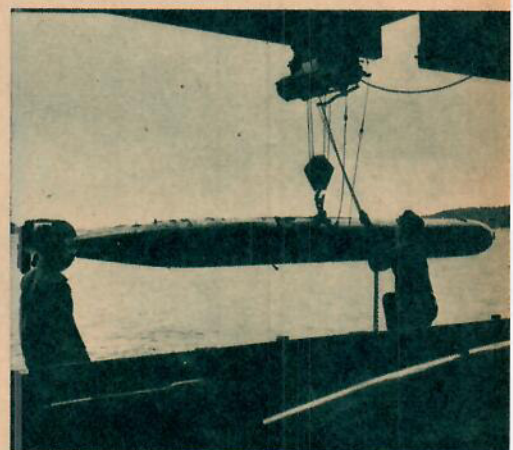


3 Chefen gav order om skott, torpeden glider med ett väsande ned i vattnet och försvinner. Men den förrådande strimman

kommer att synas efter den såvida det inte är fråga om en alldeles modern torped. Inne i torpeden finns olika registrerande instrument.



4 Bärgningsbåten har ingen svårighet att hitta torpeden när den gått distansen ut. Här plockas det kalciumljus bort som finns i torpedens spets och som börjar ryka vid ytan.



5 Efter slutfört värv hissas torpeden ombord för kontroll. Resultatet journalförs.



6 Med ledning av skjutresultatet korrigeras ev. fel. Sedan fungerar den perfekt.



SJÄLVPORTRÄTT

LYCKAT MISSTAG

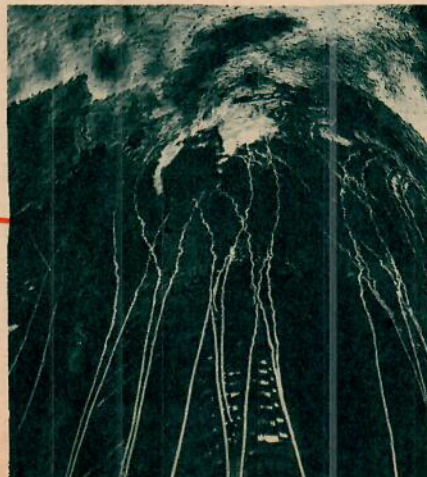


VÄTEBOMB EXPLODERAR VID EIFFELTORNET



SLOTTET

Parisfotografen Marc Foucault förde av misstag ett vått fotonegativ för nära en het glödlampa med påföljd att den tunna ljuskänsliga hinnan började smälta av värmen. Resultatet blev lika överraskande som elegant och gav impulsen till en ny framkallningsteknik som inte saknar sina konstnärliga effekter.



RÄLSEN

SPANIEN RUNT MED MUSIK



Teknikens Världs Radioklubb utlyser en ny spännande tävling med en hypermodern radiomottagare som pris.

Som redan meddelades i förra numret av Teknikens Värld, kommer Radio Africa, Tanger, att utsända ett specialprogram på svenska för Teknikens Världs Radioklubb, måndagen den 27 augusti kl. 21.30—22.00 svensk tid på 7.126 kc/s = 42,10 meter.

I samband därmed inbjuder Teknikens Världs Radioklubb samtliga lyssnare, som hör programmet, till en pristävling med en hypermodern radiomottagare som pris.

Tävlingen är så enkel att samtliga som hör utsändningen kan lösa tävlingsuppgiften och delta. Det gäller endast att på vidstående kartskiss markera var den musikaliska resan genom Spanien börjar och var den slutar. Programmet kommer till största delen att bestå av musik från olika spanska provinser enligt den resrutten som markerats på kartan. Provinsernas namn kommer att meddelas under utsändningen.

Skriv alltså »Start» vid den plats varifrån det första musikstycket är hämtat, och »Mål» vid den plats på kartan som i utsändningen anges vara resans ändpunkt.

Klipp sedan ur kartskissen, fyll i namn och adress m. m., samt insänd den till Teknikens Världs Radioklubb, Sveavägen 53, Stockholm, senast den 3 september. Märk kuvertet »Radioresan». Några andra meddelanden av något slag får inte läggas i samma kuvert.

Priset går till den som insänd den först öppnade riktiga lösningen.

Kan man höra Radio Africa?

Tävlingens enda stöttesten är kravet på att lyssna på rätt våglängd på rätt tidpunkt, och den uppgiften bör inte bli alltför svår. Stationen hörs vanligtvis mycket bra här i Sverige. Den är f. ö. en av de främsta favoritstationerna bland Radioklubbens medlemmar.

Den sänder som sagt på 7.126 kc/s = 42,10 meter, d. v. s. i övre kanten av det s. k. 41 meters bandet.

Man börjar lämpligen uppifrån 43 meter på mottagarens skala och trevar sej fram förbi ett par svaga spanska stationer, ev. någon rysk station och diverse amatörsändare tills man får in en station med reklamprogram och munter musik interfolierad av anropen »Aqui Radio Africa» och »Ici Radio Africa» på spanska resp. franska. Man bör givetvis vara ute i god tid för den händelse att man inte skulle hitta stationen genast.

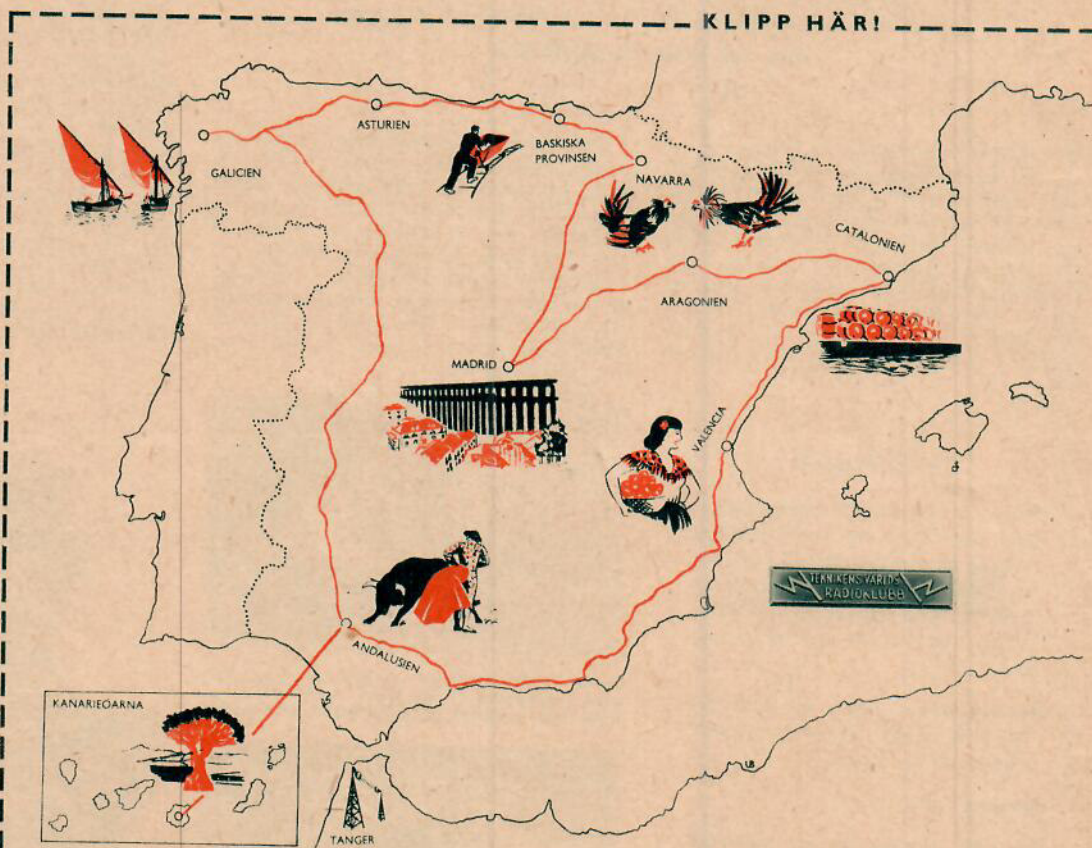
Den radiomottagare, som vinnaren får i pris, är en av de intressantaste nyheterna på den svenska radiomarknaden. Typbeteckningen är Dux UB51, en portabel 4-rörmottagare med sex kretsar och tre våglängdsområden med mikroinställning. Apparaten är omkopplingsbar för nät- och batterianslutning. Den är levererad av Siegfried Larsons Radio AB, Drottninggatan 52, Stockholm.

Bli medlem i TV:s Radioklubb!

Teknikens Världs radioklubb är en förbindelselänk mellan kortvågsstationerna ute i världen och de svenska kortvågslissnarna. Klubben tillhandahåller tvåspråkiga formulär för lyssnarrapporter och vidarebefordrar medlemmarnas rapporter till de utländska stationerna, arrangerar specialprogram för svenska kortvågslissnare o. s. v. Allt utan någon kostnad för medlemmarna.

Även medlemskapet är avgiftsfritt, och vem som helst kan bli medlem oavsett ålder, språkkunskaper, tekniska insikter, erfarenheter e. d.

Den nu arrangerade pristävlingen är öppen även för icke medlemmar, men vi hoppas att samtliga deltagare önskar bli medlemmar. Anmälan kan göras samtidigt med tävlingen.



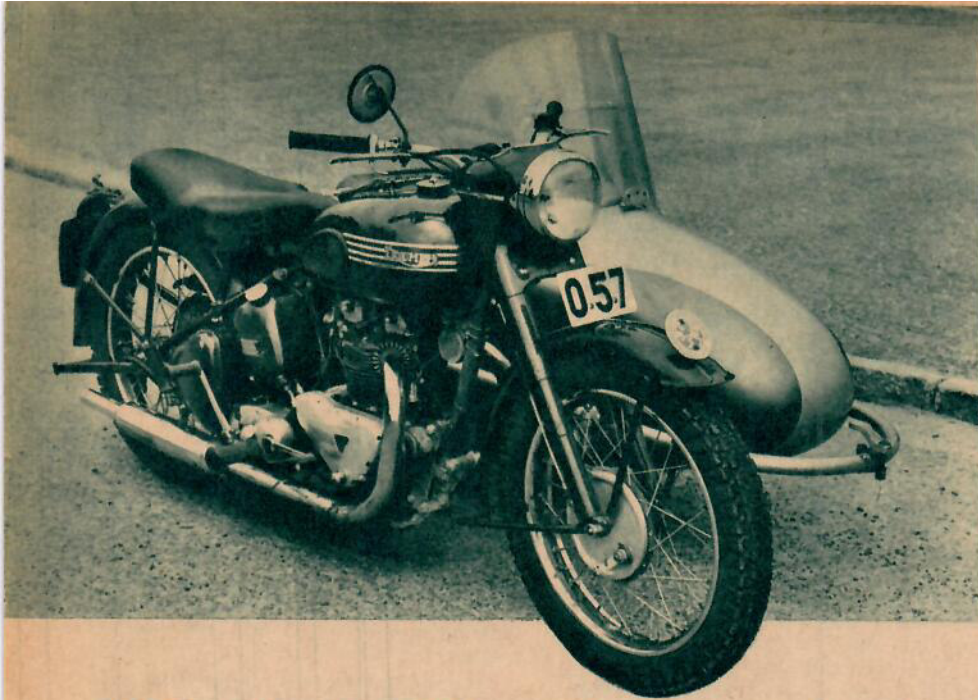
TÄVLINGSKUPONG

Namn

Adress

Alder

Jag anmäler mig samtidigt som medlem av **TEKNIKENS VÄRLDS RADIOKLUBB**. Jag är medlem av TVRK. Jag har tidigare anmält mig som medlem av TVRK. (Det ej tillämpliga strykes.)



”Folkbil” på tre hjul

Nils Tengberg har provkört en Triumph Thunderbird med sidovagn och tror att sådana ekipage kan komma att bli populära som billiga familjefordon.

Triumph Thunderbird är byggd för att tåla medelhastigheter på närmare 140 km/t utan att tröttnas eller för att kunna köras med sidovagn lika hårt och fort som man normalt kör med en sportig 350-a. Eftersom vi i Sverige inte har vägar där Thunderbird'ens fartresurser solo kan utnyttjas, måste man konstatera att Triumph Thunderbird är avsedd att i vårt land användas i första hand som sidovagnsmaskin.

Specifikation:

Motor: Tvåcylindrig toppventilmotor med stötstänger. 649 cm³ slagvolym (71×82 mm). Effekt 34 hk vid 6.300 varv/min. Kompressionsförhållande 7 till 1. Magnettändning med automatisk tändförställning. Torrsumpsmörjning.

Kraftöverföring: Kedja motor-4-växlad låda. Kedja växellåda-bakhjul. Flerskivig koppling.

Lackering: Stålgåra.

Div. mått: Hjulbas 140 cm. Sadelhöjd 75 cm. Längd 214 cm. Fri markhöjd 15 cm.

Vikt: 168 kg.

Försäljning: Motorfirma Uno Ranch, Karl Gustavsgatan 25, Göteborg.

Pris: 3.300.—. Bakhjulsfjädring 280:— extra. Sidovagn: 1.650:—.

Och vilken sidovagnsmaskin! Accelerationen med en tung Swallow Jet 80 sidovagn är sådan att man utklassar vilken solo 350-a som helst, hänger en normal 500-a och når en toppfart av dryga 110 km/t. En genomsnittsfart av 100 km/t är långt ifrån någon omöjlighet — nota bene om man behärskar sidvagnstekniken! Triumph Thunderbird har få jämlingar bland sidovagnsmaskinerna — den saken är fullkomligt klar.



Under provkörningen kördes ekipaget även med passagerare i »burken», men det inverkad inte menligt på prestandan — tvärtom.



Här syns det att Thunderbird'en är utrustad med ett ovanligt brett styre. Sidvagnen har bagageutrymme bak och är gediget gjord.

Ett vackert och idealiskt ekipage — en Triumph Thunderbird med Swallow sidvagn.

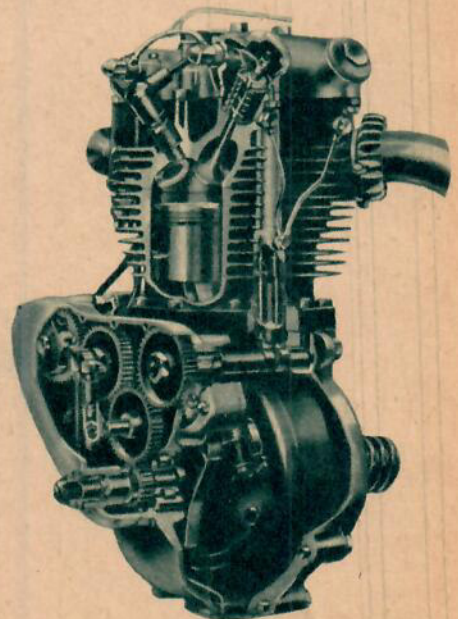
Thunderbird är ju strängt taget bara en uppförstorad Speed Twin. Att fartresurserna är aktingsvärda förstår var och en som kört denna 500-kubikare och som vet att Thunderbird har ungefär samma vikt men en effekt som är 6 hk högre. Thunderbirdmotorn utvecklar nämligen inte mindre än 34 hk och detta utan att varvtalet vid en fart av närmare 160 km/t överstiger 6.000.

Man sitter mycket bekvämt på Thunderbird. Den mjuka dubbelsadeln ger en bekväm och säker körställning, den rymliga tanken är inte större än att den ger perfekt knäslut och styret är så pass stort och brett (betydligt bredare än man är van vid på brittiska maskiner) att körningen blir ett rent nöje. Kopplingen kan opereras med ett finger, så lätt är den att trycka in. Växlarna är lätta att få in även om det ibland kan skorras litet i lådan om man växlar ovarsamt.

Sidvagnsväxlad (motordrev på 21 kuggar mot 24 normalt) är Thunderbird fantastiskt smidig, och den drar jämnt och vackert även i mycket låga hastigheter. Solo är maskinen betydligt värre att handskas med i låg fart. Motorn visade tendenser att börja knacka vid alltför häftigt pådrag, men använder man gashandtaget med måtta (och då har man ändå en fullt tillfredsställande acceleration) uppträder motorn tyst och i alla avseenden som det hedrar en flercylindrig motor. Bromsarna var fullt kapabla att stoppa upp ekipaget på en sträcka av den längd som man normalt måste räkna med för att befinna sig på den säkra sidan även i det högre fartregistret.

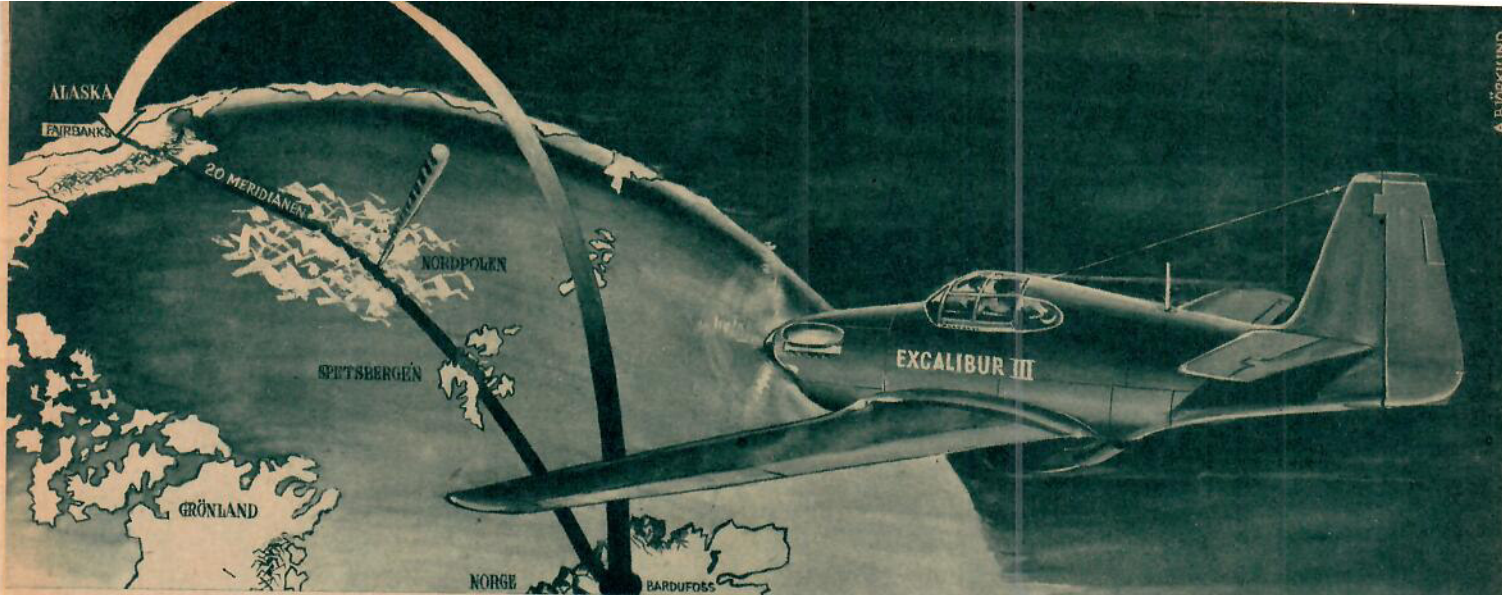
Som alla Triumph Twin-motorer arbetar Thunderbird-motorn tyst och vackert över hela varvantalsskalan, och någon allvarligare varvtalsperiod kunde inte förmärkas. Tomgången var bra ehuru ej i klass med vad som presteras av motorer i

(Forts. på sid. 32.)



Den kraftfulla 650-kubiks motorn följer traditionella Triumph Twinlinjer, men lämnar hög effekt redan vid lågt varv. Förstklassigt.

TEKNIKENS VÄRLD 17/51



Över is och hav flög Charles Blair i sin djupröda Mustang. Flygningen gick perfekt och var rena »rutinflygningen» ansåg han själv.

Men nog var det besvärligt i den trånga sittbrunnen ibland — särskilt när han måste plocka fram smörgåsarna med skruvmejseln.

ÖVER NORDPOLEN I MUSTANG

Han flög Norge — Nordpolen — Alaska och landade redan en halv timme innan han startade. Den som stod för den märkliga prestationen var 40-åriga kaptenen Charles Blair från Buffalo, N. Y. Han har flugit i halva sitt liv eller 18.000 timmar, senast i Stratocruisers hos Pan American Airways över Atlanten, utan att det tycks ha bitit på honom. 425 ggr. har han »besegrat» Atlanten. Man tycker ju att en karl med flygning så höggradigt som yrke som han har borde ägna fritiden åt att traska omkring i skogen med sin familj eller njuta av vågornas kluckande kring en segelbåt, men så gör alltså inte Charles Blair.

Sedan han under kriget hållit på att flyga tunga flygbåtar och landflygplan dag ut och dag in sålde amerikanska flygvapnet sin surplusmateriel, däribland ett parti Mustangar F 51. Blair tyckte att ett jaktplan var vad han alltid önskat sig som leksak och köpte ett för sina sparslantar, 13 000 dollars i befintligt skick. Efter två tidigare Atlantplan kristnade han också nyförvärvet till Excalibur III — nam-

»Vägen över Nordpolen är mycket bättre än över Atlanten», anser den amerikanske flygkaptenen Charles Blair, som själv lever som han lär. Här berättar han för Teknikens Värld om sina äventyr.



net på korsridderen Kung Arthurs svärd. En standardmustang har en längsta flygsträcka i närheten av 4000 km men Blair var inte nöjd med så litet, utan inredde hela det disponibla utrymmet i vingarna utanför ordinarie tankar för bränsle. Vingskalet tätades, och med vingarna fyllda från spets till spets kunde den 1700 hk Rolls Royce Packard Merlin hållas igång 15 timmar.

Hans ursprungliga plan var att utföra en hastighetsflygning jorden runt med

rem landningar: i London, Rom, Basra, Singapore och Tokio. Mustangen är ju inget extremt snabbt flygplan, räknat efter dagskurs, men Blair hade funderat ut ett sätt att få den att gå fort.

Bakom funderingarna ligger ett meteorologiskt fenomen, som inte börjat studeras rationellt förrän på allra senaste år. Fenomenet uppträder i samband med cyklonräderna, särskilt kallfronten, och består i att en klart avgränsad luftstråle med hög fart strömmar iväg längs med fronten. Vindhastigheter om 300 km/t är inte ovanligt i dessa »tunnlar».

Koreakriget tvingade Blair att bryta funderingarna på jordenruntresan. Där emot envisades han att göra något annat slag av långflygning och utvecklade under väntetiden en förenklad navigationsmetod och praktiserade »tunnelflygning».

Att man kommer till rätt plats är ju ganska väsentligt vid långflygningar och Blair fann att det varken var lämpligt eller önskvärt att i den trånga Mustangen

(Forts. på sid. 33.)

Jeep krossade Atlanten

Ett märkligt fordon kom häromdagen på besök i Köpenhamn. Det var en hembyggd amfibie-jeep, och besättningen ombord på den utgjordes av en amerikansk ingenjör, Ben Carlin och hans fru. De har gjort sin tur med start från Halifax i Canada och »seglade» sedan över Atlanten till Azorerna, Afrika, Spanien, Frankrike, Belgien, Tyskland och Danmark. Jeepen ilade fram i vattnet med en hastighet av 4 1/2 knop. Eftersom det är en rätt stor risk att ta sig fram över de stora oceanerna med farkosten har äktaparet döpt den till »Halvsäker».





GRABBARNAS EGEN SIDA

FLYGARPOJKAR UPPTÄCKER SVERIGE

Unga flygkadetter från USA, England och Canada har gjort ett tre-veckors besök i Sverige. Upplevelsen blev ett minne för livet för dem. 18-åriga Ronald Wilho Maki från Hibbing i Minnesota försäkrar i ett brev till Teknikens Världs red. att han inte finner ord för att beskriva allt det underbara och skriver i fortsättningen följande:

»Vi fem Civil Air Patrol cadets från Amerika blev mycket glada när vi fick veta att vi skulle få resa till Sverige, som vi hade hört talas om, men en del kanske ändå inte så mycket. Men nu är det annat. Våra svenska ledare har gjort så mycket för oss, och vi är mycket tacksamma. Det är svårt att säga för mig vad vi tyckte bäst om — det finns ju så många saker att välja bland. Det svenska jaktflyget imponerade på mig, och det var mycket intressant att se vindtunnelanläggningarna. Vandringen i fjällen i norra Sverige gav oss prov på en underbar naturskönhet, och vi tyckte det

var spännande att få övernatta i en fäbodstuga som ni kallar det. På krigsflygskolan i Ljungbyhed och kadettskolan i Uppsala fick vi se hur svenska flygare utbildas. Allt detta och besöken på industrier i Norrland och i Stockholm lärde oss mycket om ert vackra land, men jag tror ändå att jag gör mig till tolk för alla mina kamrater när jag säger att vårt besök på Öland och Gotland var höjdpunkten på resan. Den största upplevelsen för oss var den timme vi tillbringade tillsammans med den lille kronprinsen Carl-Gustaf på slottet Solliden.

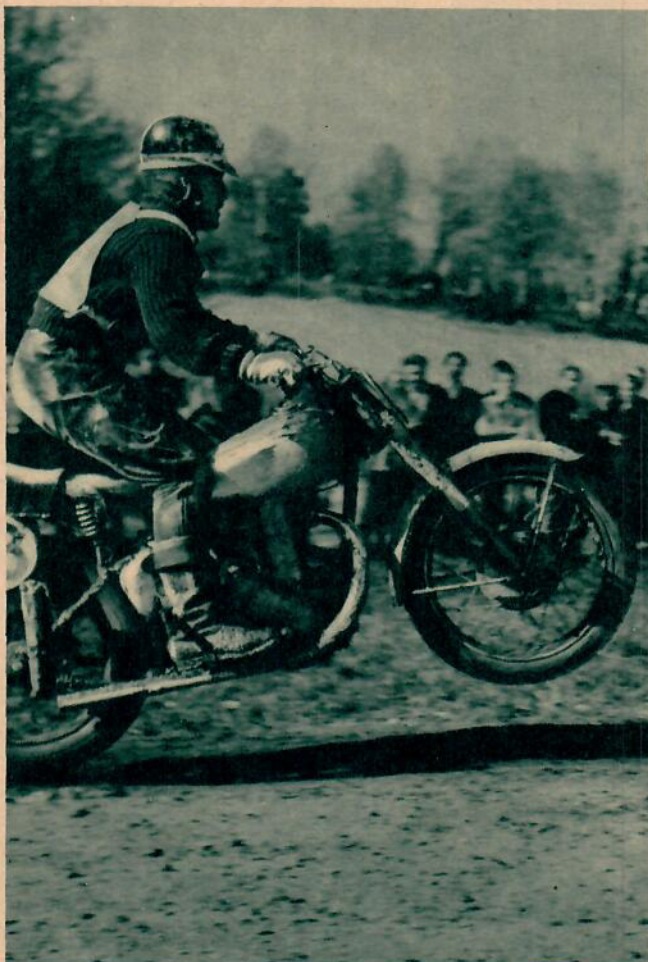
Visby, den gamla anrika sta

den med dess historiska betydelse ligger underbart vackert vid Östersjön och dess trivsamma atmosfär beror kanske i första hand på Visby-bornas vänliga bemötande mot alla invaderande sommarturister. Vi har hemma i Amerika i skolan med stort intresse läst om Hansa-tiden och om de framgångar till sjöss som en gång gjorde Visby berömt. Som Gotlandsbolagets och Gotlands turistförenings gäster är vi verkligen mycket tacksamma för den korta tid vi fick vara där och denna vistelse kommer vi sent att glömma.»

Cadet (Ronald Maki)



De amerikanska kadetterna blev mäktigt imponerade över vårt jaktflyg. Här studerar TV-medarbet. Ronald Maki (t. v.) en J 28.



Över stock och sten...

mot segern flyger SMK:s motocross-stjärna Stig Jansson på sin BSA. Moto cross-förarna är motorsportens verkliga akrobater

som är lika hemmastadda på marken som i luften vilket detta fartfyllda kameraskott tydligt visar.



Sportig milslukare

Lancia Aurelia, en av världens förnämsta standardvagnar byggs nu även i en elegant 2-3 sittig sportversion. Den sex-cylindriga V-motorn är upptrim-

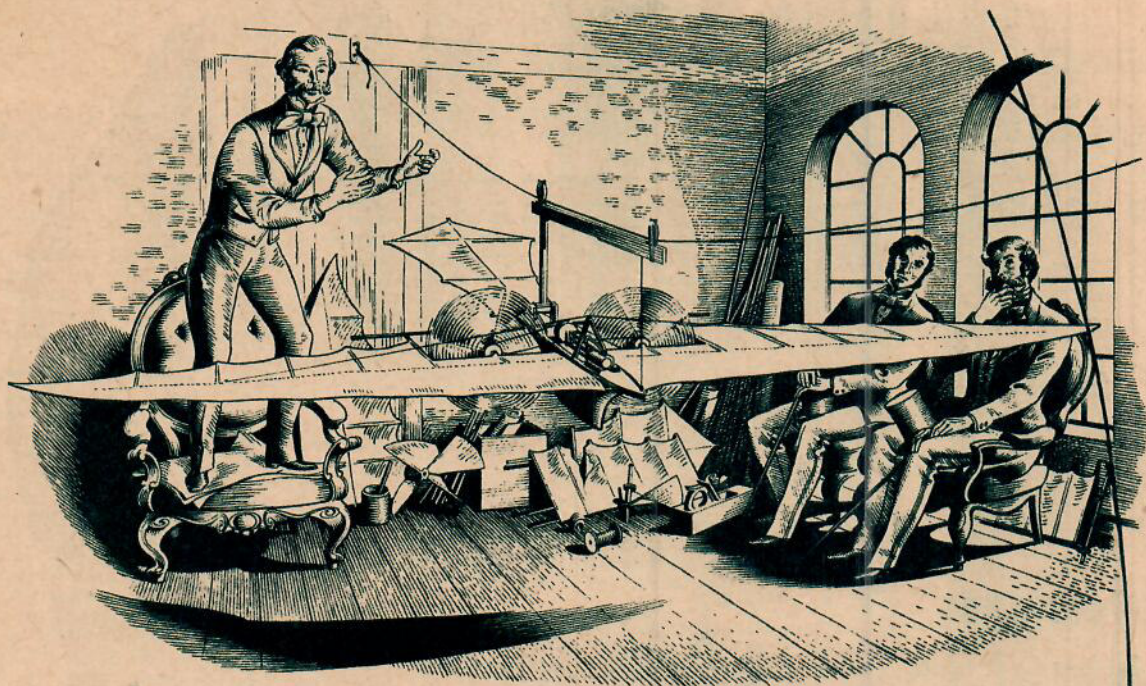
mad till 75 hästkrafter och toppvarvet är 5.000 v/min. Bränsleförbrukningen uppges till 1,15 l/mil och toppfarten till inte mindre än 160 km/t.

Vespa får konkurrens

Scootern är på god väg att bli en var mans bil och så småningom får vi kanske också se en del svenska fabrikat i marknaden. Det är emellertid inte lätt att överträffa t. ex. den italienska Vespan, men ingenjör Ake Sjunesson i Ljungbyhed har i alla fall gjort et

lovvärt försök med en hembyggd maskin med 98 cm³ Husqvarnamotor. Han har använt scootern dagligen under ett års tid och kört såväl på sommaren som på vintern utan mankemang. Maskinen har en vikt av 55 kg och marschfarten är 50-60 km/t.





STRINGFELLOW'S MODELLPLAN 1848. *Konstruktion:* Sidenklätt monoplan med träkropp. Spetsigt utdragna vingar med rörliga bakkanter. Stabilisator utan fena. *Dimensioner:* Spännvidd 3 meter. Vingyta 1,26 m². *Motor:* Horisontellt dubbelverkande ångmaskin med 3/4" cylinderdiameter och 2" slaglängd. Spriteldad ångpanna. *Propellrar:* Två skjutande fyrbladiga med 40 cm diameter. *Prestanda:* Det första flygplan, som flög på egen energi. Rekord — 36,5 meter inomhus hängande i slak lina.

Inomhusflygning. Stringfellow utförde sitt arbete inomhus — det är *en* av olikheterna mellan honom och personalen i BP Aviation Service. På flygplatser över hela världen — i alla väder och i alla klimat — står de vältrimmade BP-männen redo att ge en perfekt organiserad, snabb och ansvarsmedveten tankningsservice. Deras gul-gröna vingsköldar är kännemärke på effektiv service och kvalitetsprodukter från

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY, LTD.



ESSENTANT I SVERIGE: SVENSKA BP OLJEAKTIEBOLAG

BPA 51/5

DYNAMOTRÅD
EMALJERAD TRÅD
MOTSTÅNDSTRÅD
ISOLERMATERIAL

★

E. Söderlunds Trådspinneri AB

Kungsgatan 84 - Stockholm

Tel. 53 10 46, 53 11 47

"Den som börjar läsa

SILVERSKEPET

av Hammond Innes

slutar inte.» Gösta Attorps i Sv. D.

En modern sjöthriller med en god portion gammal hederlig sjörovarromantik och spänning.

12:50

BONNIERS



Katalog nr 5

Innehåller massor av olika modellplan, motorer, verktyg och material. Balsa och äkta Dunlop gummi-snodd ständigt i lager.

TORÉ HAGLUND & Co

Modellflygindustri

HOFORS • Telefon 820

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

Namn
Bostad
Adress TV 17

VI PÅ LJUNGBYHED

Forts. från sid. 9

Just denna koncentration inför uppgiften är ganska kännetecknande för aspiranter och volontärer på Ljungbyhed. Alla är medvetna om att det gäller att skaffa sig nya kunskaper. Programmet är innehållsrikt och krävande, det fick vi veta nys. Men är det då så alldeles nödvändigt med harvningen? Marschera och hälsa kan man väl lära sig på egen hand.

— Nej försök inte, detta är ett mycket viktigt led i utbildningen, svarar CF 5, dvs. chefen för F 5, överste Ingemar Nygren.

— Tänk på att de här grabbarna skall bli officerare och arbetsledare. De måste vara kunniga. För att själva en gång duga till att utbilda sina efterföljare. Och vad det gäller läraren så skall han alltid vara ett föredöme tekniskt och disciplinärt. Han skall ha förmågan att fånga sina åhörare när han står inför ett auditorium — och därför får också aspiranterna och volontärerna lära sig att tala ordentligt. Den delen av undervisningen leds av musikdirektören. Utåt skall den svenska flygaren kunna föra sig oklanderligt och på ett värdigt sätt representera sitt land. Ett främmande språk bör han kunna perfekt, och det språket anser vi är engelskan. Visserligen strävar vi efter att få bort den allmänbildande undervisningen från skolprogrammet, men det är en annan sak. Försvarets skolutredning torde nog se till att det nya förslaget i den vägen kommer att innebära att den utbildningen är klar innan inryckningen sker på Krigsflygskolan. Men harvningen och militär drill är absolut nödvändigt.

— Ett nödvändigt ont, tycker nog jag, förklarade 70 öre. »70 öre» är i det här sammanhanget = aspirant 70 Ingemar Sörebro från Uppsala. Eftersom hans signatur i rullorna är just »öre» så var det dopet ju ganska logiskt. Sörebro är en slagfärdig yngling som är glad över att han har så flygsinnade föräldrar.

— Från början tyckte jag nog att det var larvigt med all exercisen, men nu har jag insett att man har nytta av den. Det är nödvändigt att man är korrekt och exakt när man flyger.

Som en motvikt till den övriga utbildningen ges ganska stort utrymme åt idrott. Simning, friidrott och fotboll framförallt. Med den märkliga Söderåsen som karaktärsfast bakgrund i väster kopplar grabbarna av flygning och marktjänst med längdhopp och handstans.

Ja, man måste ligga i på Ljungbyhed. Här som överallt gäller att hårt arbete befördar inte bara hälsa och välstånd utan även en viss tillfredsställelse. Det är all right. Men inte ens på Ljungbyhed är det sol jämnt. I varje fall verkar det ibland som om den håller sig undan för att ge plats åt sämre väder. Men även sådant får man finna sig i. Inga onödiga risker tas. Landningsmärket vikts ihop, och flygningen avslutas för dagen. Samma sak gäller om utbildningen av aspiranter och volontärer. Det visar sig ganska snart om en elev är lämplig att bli flygare. Är han inte det gallras han bort. Någon eftergift på kraven på en god flygare ges aldrig även om det skulle råka vara så att rekryteringen är dålig ett år.

Men för dem som har sin rätta plats i luften är flygning något obeskrivbart. »Det är som ett underbart gift i blodet», tyckte en av officerarna på F 5. »Och det konstiga är att ju mer man flyger desto roligare blir det. Har man en gång blivit flygbiten så är man för alltid fast.»

VAD KOSTAR HAN FÄRDIG

Forts. från sid. 10

Under dessa förutsättningar kommer man för första året fram till en summa av 18.000 kr. Av denna utgörs 15.000 av driftkostnader, och resten är lön, kost, bränsle och underhåll, bostad etc. Sedan flyttar den blivande flygaren till en flottilj. Han får lära sig flyga dyrare krigsflygplan, och flygtjänsten blir betydligt längre än de 160 timmar varje elev skall ha på Ljungbyhed. Driftkostnader: 130.000. Lön och vivre: 5.000. Men nu kan vi också anse aspiranten eller volontären vara ganska fullfjädrad som flygare. Och en enkel räkneoperation visar att han gick löst på dryga 150.000 kr.

OCH STÄDERSKORNA . . .

Forts. från sid. 12

hållning från ett klubbrum eller en salong, dels till två utländska stationer och naturligtvis också till det svenska riksprogrammet. Långt nere i de djupa källarvalven finns den centralradioanläggning som gör allt detta möjligt, och där är en man ständigt sysselsatt med att till gästernas trevnad leta fram vacker musik från någon europeisk eller utomeuropeisk station, ta in någon berömd politikers tal osv.

Men det finns fler finesser. Systemet med personalsökning är något nytt: personalsökningsanläggningen finns i varje korridor och möjliggör att hotellets mest rörliga personal — vaktmästare, piccolos, städerskor o. dyl., alltid har förbindelse med personalen i receptionen. Två rörpostanläggningar finns, den ena sköter om transporten av bängkort från reception och kassa till serviceavdelningarna på varje våning, den andra tjänar rumsregistret. Så fort en gäst anlät och skrivits in, skickas uppgift till telefonväxeln via rörposten om vederbörandes namn och numret på hans rum. Ringer någon fem minuter efter hans ankomst, kan samtalet kopplas rätt utan tidsspillan.

Nere i receptionen i hallen, som torde vara Sveriges vackraste, stilen som den är i sin strama enkelhet, finns också en del tekniskt nytt, värt att titta på. Receptionen är ett hotells hjärta, där ska upplysningar ges, beställningar tas emot, gäster placeras, folk sökas. De fyra unga damer som sköter rulljangsen i Malmen har följande tekniska hjälpmedel: tangentbord för varje rum, chefstelefon för rumsrevision och förtroendepersonalen, väckningskontroll, (en röd lampa lyser när väckningsapparaten ringer i varje rum. Först när gästen stängt av väckarklockan, skiftar ljuset till grönt. Skulle det sedan lysa grönt misstänkt länge, så länge att man kan befara att gästen trots allt somnat om, går ilbud upp till våningsstäderskan och så väcker hon sjuosvaren). Vidare finns i receptionen personalsökarcentral, receptionstelefoner och åtta linjetagare . . .

För att förse jättehotelet med ventilationsluft finns inte mindre än 24 luftkonditioneringsaggregat av olika typer. Sammanlagt har de en kapacitet på cirka 100.000 kubikmeter per timme. Aggregaten är utrustade med dubbla centrifugalfäktar och värmebatterier, en del även med kylbatterier.

GULA, GRÖNA I TRAFIKEN

Forts. från sid. 14

Manilla är latinamerikanskt med lätt österländsk tillsats. Bilarna kommer från USA och väldiga, glänsande åk omväxlar med skramlande förkrigsagnar. Framför det magnifika Manila Hotel och de större klubbarna används ett parkeringssystem som jag aldrig upplevt någon annanstans. Dörrvaktmästaren har en mikrofon och på parkeringsplatsen hundra meter bort sitter stora högtalare. Med tordönsstämma ropas vagnarna upp. »Mr Ortiz' vagn, mrs Johnsons vagn» osv., allteftersom ägarna uppenbarar sig. Det är särskilt fint att vara en så välkänd person att tamburmajoren ropar på rätt bil redan när man syns längst bort i dörren från matsalen! Systemet förutsätter att de flesta som har bil också har chaufför. Det verkar som om ganska många filippinska pampar har det!

I Bangkoks trafikmyller med den flödande strömmen av bilar, spårvagnar, bussar, cykelrickshaws och fotgängare är krypkörning det viktigaste att kunna. Trafikkulturen har inte nått några större höjder och det är vanligt att alla kryper fram i gaturkorsningarna tills allt är en enda röra. Förutseendet att släppa fram andra för att själv vinna fri väg övas inte ofta! Siameserna är uppfödda med flod- och kanalfart; bilarna är inte så många ännu, utom i själva Bangkok. På kanalerna verkar trafikskulturen att stå mycket högre än på asfaltgatorna!

På Cypren med dess grekiska folkstam möter man ett latinskt körtemperament. En färd över de branta bergen på öns nordside kommer att höra till de bestående minnena. Greken vid ratten — en charmerande man i övrigt — tog kurvorna »med knyk», dvs. han gick in med mycket hög fart, bromsade lätt och lade kvickt om ratten, varefter gaspedalen omedelbart gick i botten igen. Ett resultat av detta var att vag-

Forts. på sid. 31



"Råd som jag inte har råd att vara utan..."

"Motormannens KOM IHÅG kan spara mycket pengar. En motorman som vill köra ekonomiskt har inte råd att vara utan det..."

En minneslista

om ringarnas vård samt några råd om ekonomisk körning.

En tidning för Er

som har intresse av att följa utvecklingen inom ringbranschen. Intressanta artiklar... nyheter... värdefulla tips.

Ni får dem genom Goodyear-försäljaren



Vi hjälps åt att hålla ringkostnaderna nere!

• Att ringpriserna är höga — det är lika tråkigt för oss som för Er. Goodyear vill göra bra ringar till lågt pris. Kvaliteten håller vi, men högre råvarupriser och löner gör det nu omöjligt att hålla priserna nere. Det finns i alla fall sätt att hålla

ringkostnaderna nere — vi kan hjälpas åt att få ut fler mil ur ringarna! Goodyear har sammanställt en minneslista om ringarnas vård, kompletterad med några råd om ekonomisk körning. Ni får den hos Goodyear-försäljaren. Läs "Motormannens KOM IHÅG"... följ råden... håll kostnaderna nere!



Är cordstommen väl bibehållen, lönar det sig att regummera.

Kom till Goodyear-försäljaren i tid för säkerhets skull och för att spara pengar

Låt Goodyear-mannen hålla Edra ringar under regelbunden kontroll. Ge honom möjlighet att upptäcka småskador i tid. Det kan bespara Er dyrbara reparationer — kanske förhindra olyckshändelser.

Han kan också hjälpa Er att få ut fler mil ur Edra ringar. Är cordstommen väl bibehållen, kan han regummera — och ringarna får nytt liv. Ett bra sätt att hålla kostnaderna nere.



Criss-Cross reparation av däckskada.

Kom ibåg — kom i tid — det vinner Ni på!

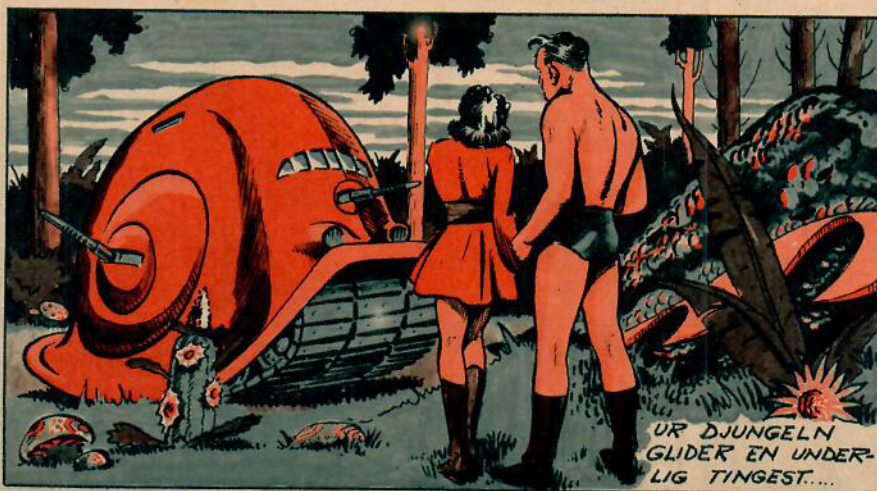
Skylten visar vägen till Goodyear-försäljaren — han ger Er ringråd och service.



FLYGSOLDAT 113 BOM
AV 2418 BJARRE.



LEO FALK



nen ofelbart gick ur kurvan på fel sida av vägen. Vi mötte aldrig någon just i en kurva, eljest hade detta knappast blivit skrivet.

Tanken på denna kurvteknik bland serpentiner högre upp i bergen medförde att vi med hänsynslöst utnyttjande av den latinska artigheten ordnade så att vi fick köra själva. Det gick bra och något långsammare än förut, inte minst med hänsyn till att glappet i bilens styrinrättning befanns vara i det närmaste ett kvarts rattvarv!

Den nybildade staten Israel har riktigt bra vägar, även om beläggningen här och var är sliten. Avstånden är inte stora och det är ont om järnvägar. Därför åker folk taxi mellan städerna. Ofta tar taxiföraren upp den ena passageraren efter den andra — de står och vinkar vid vägkanten — tills man är sju-åtta stycken i en stor De Soto eller Dodge. Så bär det i väg i malande 80-90-kilometerstakt till Jerusalem eller Haifa eller vart nu vagnen skall gå. Den farten kan vara rätt enerverande, ty vägen till Jerusalem från hamnstaden Tel Aviv går delvis brant uppför i serpentin. Vägbanan är bra — men det går undan så att ringarna skriker i varje hörn.

Aterkomsten till Stockholm gör en häpen. Är vår egen trafik verkligen så långsam och så ryckig? Men redan på Norr Mälarstrand under bussfärden in från Bromma faller fjällen och man inser varför — cyklisterna!

HÖGTALARE UTAN MEMBRAN

Forts. från sid. 15

I en »exponentiell tratt» — en tratt som är smal vid basen och sedan utvidgar sig — befinner sig ett litet kvartsrör, överdraget med ett skikt som vid uppvärmning utsänder positiva joner. Den från en högfrekvensoscillator härrörande högfrekventa högspänningen anslutes till det lilla kvartsröret som befinner sig inne i den exponentiella tratten. Kvartsröret, som sålunda erhållit högspänning, upphetas genom utsändning av »Effeluvven» (Korona Effekt) varigenom en mycket stark jonisering av luften i den exponentiella tratten uppstår. Moduleras nu den från oscillatoren kommande högfrekvensspänningen, så uppträder samtidigt en i rytm med moduleringen varierande jonisering. Med andra ord: antalet molekyler och jon-sammansättningar varierar i takt med modulationen. På detta vis försättes luften däri i svängningar. Över jonbomberdemanget lagras sig en värmeeffekt, varigenom den luft som finns i den exponentiella tratten utvidgas och sammandrar sig i rytm med modulationen.

Denna membranlösa högtalare kommer att få stor betydelse t. ex. för ljudfilmen och kommer säkert också att spela en stor roll för försvarets lyssnarinstrument vid tidiga upptäckter av flygplan och ubåtar.

En annan av mässans intressanta tekniska nyheter är perspektiv-ritbordet. Det är en tysk uppfinning från Franz Kuhlmann i Wilhemshaven, visad på mässan av AB Hafers svenska representant, Berndt Elander. Med detta ritbord är det svåra problemet att rita tekniskt-perspektiviskt löst. Ritbordet är baserat på de geometriska lagar som finns mellan vanlig planritning och den perspektiviska bilden. Det avritade föremålet överföres punkt för punkt och en sådan ritning kan utföras även av en som inte är insatt i den tekniska ritningens mysterier. Det räcker med att vederbörande kan läsa en vanlig ritning. Inga hjälplinjer behövs, ritningen föreligger i slutligt skick med en gång.

Göteborgsfirman Jonsson & Sternhagen visar en annan intressant nyhet: flexwood, det böjliga faneret. Det är faner skuret i 0,3 mm tjocklek och limmat på väv under stark värme i hydraulisk press, där under själva behandlingen träets celler ändras så, att ett mjukt, lättböjligt material erhålles. Det tillverkas i ett trettioåttal olika träslag och är särskilt lämpat för väggdekorationer och all slags panelning. Det är mångsidigt i användningen och lätt att sätta upp på en torr och slät vägg. Ett vattenfast lim är allt som behövs vid uppsättningen.

Två svenska ingenjörer, Lennart Brange och bror Sjöstrand, har konstruerat och patenterat en finurlig uppfinning: den självstrigande rakhylvein. Strivel heter den, visas på mässan av Firma Bröderna Palmér i Stockholm och betecknas av upphovsmännen som revolutionerande.

I den långa raden av produkter, avsedda som nyttoföremål i vardagens arbete, finns också »den kemiska handsken», Kerodex, vars svenska generalagent är Birger Carlsson & Co i Stockholm. Kerodex är en pasta som händerna smörjs in med, och då bildar den en skyddande hinna i hudens hornlager. Med denna »handske» på, kan en husmor utan risk för att få fula händer handskas med potatis, frukt och grönsaker, vars syror annars förstör händerna. Kerodex-hinnan är så motståndskraftig och skyddande, att man t. o. m. kan stoppa ner händerna i koncentrerad salt syra — och hålla dem där medan en zinkbit fräts upp! Vill man sen bli av med »handsken» räcker tvål och vatten utmärkt.

Detta var ett litet axplock bland den mängd intressanta ting som årets S:t Eriksmässa bjuder. Till alla er som har tillfälle att besöka den, kan det välmenande rådet ges: försumma den inte!

Innan Ni börjar höstens fritidsstudier

Rekvirera nu NKI:s nya kursprogram



Nya kurser för nya arbetsfält

Yrkesbeskrivningar med löneuppgifter o. utbildningskrav

Kurser för olika stadier

Intresse- och anlagsprov

Personlig studieplanering

Frikurs i studieteknik

Kurser för utbildning till

- Ingenjör
- Arbetsledare
- Verkmästare
- Förman
- Avsynare
- Bilreparatör
- Byggmästare
- Cellulostekniker
- Chaufför
- Dessinatör
- Driftsledare
- El-installatör av klass B och C
- El-montör
- Flygmekaniker
- Gjutare
- Kemist
- Kontrollant
- Laborant
- Landmaskinist
- Sjömaskinist
- Mästare inom rörledningsbranschen
- Radioserviceman
- Radiotekniker
- Radiotelegrafist
- Ritare
- Rörmontör
- Schaktmästare
- Svetsare
- Textiltekniker
- Trafikflygare
- Vägmästare

- Värme- och sanitets-tekniker
- Värmelednings-skötare
- Avdelningschef
- Bokförelse
- Butiksbiträde
- Dekorator
- Försäljningschef
- Inköpschef
- Kalkylator
- Kassör
- Kontorschef
- Korrespondent
- Korrespondentschef
- Lagerbokförare
- Personalkonsulent
- Rederitjänsteman
- Reklamkonsulent
- Revisor
- Sekreterare
- Stenograf
- Utländsk korrespondent

Fullständiga kurser till

- Studentexamen på
- reallinjen
- latinlinjen
- nyspråkliga linjen
- Realexamen
- Handelsrealexamen
- Teknisk realexamen

Inträdeskurser till

- Folkskoleseminarierna
- Småskoleseminarierna
- Tekniska gymnasierna
- Bergsskolan i Filipstad
- Sjuksköterskolorna
- Polisskolan
- Socialinstituten m. fl. utbildningsanstalter

Ämneskurser

NKI har ämneskurser för olika stadier inom följande fackavdelningar: Industri och Teknik, Handel och Sjöfart, Realskola o. Gymnasium, Språk, Teckning o. Måning, Sociala kurser och Psykologi. Önskar Ni upplysning om något speciellt, skriv det i rutan här invid och frankera kuvertet med brevporto (25 öre).

Jag önskar upplysning om
(ämne — utbildning)

Till NKI-SKOLAN • S:t Eriksgatan 33 • Stockholm 12

Sänd mig utan kostnad NKI:s nya kursprogram och studiebroshyr för det som jag satt X för i kupongen. Anteckna mig även som gratisprenumerant för ett år på tidskriften »På Fritids».

Namn

Adress TV 17

Börja nu med denna
GRATISKUPONG!

RESA I LYX...
Forts. från sid. 18

I fråga om bussar har Viberti länge ansetts som föregångare och företaget har stora beställningar inte bara från Italien, utan massor med bussar byggs även för export, bl. a. till Sydamerika och Indien.

Den mest omhuldade avdelningen i karrosserifabriken är givetvis »beställnings-skrafferiet» för turistbussar. Varje vagn är nämligen specialbyggd och konstruerad efter kundernas önskemål och byggd med all den yrkesskicklighet, som italienska karrosseriexperter besitter. Resultatet blir givetvis också därefter; otroligt eleganta vagnar med tusen och en finesser, som bidrar till en perfekt service och god komfort. De mest påkostade bussarna har i regel ställbara flygplansfötjor med skinnklädsel, ett litet uppfällbart bord samt läslampa för varje passagerare, lysämnesrör för belysningen i kabinen, förmålig luftkonditionering med varm- och kallluft samt ett pentry som bara det är ett litet under ifråga om kulinariska möjligheter. För passagerarnas trivsel finns vidare en radioanläggning och för busspersonalens bekvämlighet har man installerat en lokaltelefon. En inte direkt teknisk finess, men ändå viktig detalj är det ofta utsökta färgvalet såväl inne i kabinen som i lackeringen.

Det säger sig självt att dessa specialbyggda lyxbussar inte är precis billiga, men italienarna har lärt sig att det i längden är en god affär att ha vagnar som kan bjuda på något utöver det vanliga. Om en turist kan välja mellan två bussar, av vilka den ena är flottere, tar han den om biljettpriset är det samma, och i ett land där konkurrensen om passagerarna är stor, är detta ett viktigt försäljningsargument, som även borde uppmärksammas i Sverige.

Italienarna är emellertid ofta litet för ambitiösa i sin strävan att skapa fulländade karosser, med påföljd att komforten inte alltid motsvarar den eleganta exteriören, ett förhållande som även är vanligt ifråga om

personvagnar. Man leds därför osökt på tanken att på något sätt i samma buss kunna kombinera svensk komfort, när denna är som bäst, t. ex. hos Linjebuss, och italiensk karrosserielegans. Resultatet av ett sådant svenskt-italienskt samarbete skulle onekligen kunna bli en turistdröm utan motsvarighet. Låt oss bara hoppas att drömmen kan bli verklighet.

DÄR TORPEDERNA TUKTAS

Forts. från sid. 20

När torpeden gått ut den inställda distansen, stoppar maskineriet automatiskt. Vid banans slut ligger en bärgningsbåt på pass. Det är relativt lätt att återfinna den dyrbara torpeden — ett vattenuppkast, när den kommer upp till ytan och ett kalciumljus i torpedens spets börjar ryka. Bärgningsmotorbåten går fram, tar torpeden på släp och bogserar tillbaka den. Banan är klar för nytt skott.

Även torpeden själv har ett flertal uppgifter att ge kontrollanterna. Inne i den dyrbara pjäsen finns olika instrument, som indikerar hur torpeden gått i banan, hur roden arbetat och djuphållningen. Diagrammen från dessa olika indikatorer penetreras grundligt och sammanställs. Med ledning av skjutresultatet korrigeras ev. felaktigheter hos torpeden, och därpå skjuts nya skott till dess vapnet fungerar perfekt. Resultatet av inskjutningen förs in i särskilda journaler, som sedan följer torpederna ombord på resp. fartyg.

Flottan har för närvarande två torpedinskjutningsstationer, en fast station i Karlskrona och »Otto», som blev färdig 1932. Arbetsintensiteten vid de båda torpeduppfostningsanstalterna har under senare år kraftigt ökat, vilket bl. a. beror på att det sammanlagda antalet torpedtuber i flottan under de senaste 30 åren mer än tredubblats.

Under och efter kriget har det kommit fram många nykonstruktioner på torpedområdet. För att utvärdera i vad mån nyheterna är användbara och lämpliga för våra förhållanden samt för att pröva nya konstruktioner har en livlig försöksverksamhet bedrivits. Denna har bl. a. berört sprängämnen och avfyrningsanordningar, djup- och sidstyrningsmaskinerier, kavitation vid propellrar m. m. Även denna forsknings- och försöksverksamhet har bidragit till att torpedinskjutningsstationerna fått en avsevärt ökad arbetsbörda.

FOLKBIL PÅ TRE HJUL

Forts. från sid. 24

stäl med de tyska boxermotorerna. Motorn var lättstartad och när den var varm behövdes knappast kickstarten ens trampas i boten. Kall fordras dock ett par, tre kraftiga kickar och möjligen skulle en ventilyftare vara på sin plats för att underlätta överkommandet av kompressionen. Skall maskinen användas solo skulle en manuell tändförställning också vara ett plus, eftersom kraftimpulserna tydligt kan kännas vid låg fart.

Sidvagnskörning fordrar en viss träning. Är man ovan vid att köra ett sidvagnsekipage vill sidvagnen lätt, speciellt i nedförbackar, tvinga maskinen åt ena hållet. Har man sidvagnen på vänster sida vill den således tränga ner hela ekipaget i högerdicket! Men man lär sig som sagt tekniken, och det skulle inte förvåna om sidvagnarna går mot en storhetstid nu när det blivit så dyrt att ha bil. Ett sidvagnsekipage med en maskin som Triumph Thunderbird erbjuder bekväm transport för minst tre personer till ett pris långt under småbilens och med fartresurser i klass med de dyrare bilarnas. Ett sidvagnsekipage kanske kan bli lösningen på många familjers transportproblem i dessa de dyra bilarnas och järnvägsbiljetternas dystra tid!

Vi
presentera...



HEWA-SERIEN

Monteringsfärdiga balsaglidare, konstruerade av vår medarbetare, den kände modellflygaren Helge Vannberg. Dessa två utmärkta nybörjarmodeller äro speciellt konstruerade för kursverksamhet. Vilken grabb som helst kan utan svårighet bygga och flyga en Hewa-glidare.

Hewa-1:an, spännvidd 60 cm. Komplet sats med färdiga balsadelar, ritning med beskrivning m. m. pris 2: 90

Hewa-2:an, spännvidd 75 cm. Komplet sats med färdiga balsadelar, ritning med beskrivning m. m. pris 3: 90

SPECIALERBJUDANDE för modellflygklubbar

Hewa-1:an, förpackad i kompletta satser om 10 st. pris 19:—

Hewa-2:an, förpackad i kompletta satser om 10 st. pris 26:—

CIGARREN



Gummimotormodell i klass G1. Spännvidd 78 cm. En trevlig tävlingsmodell med kabin som erövrat 1:a placering i Smålandsmästerskapen m. fl. större tävlingar. Byggsatsen innehåller: balsalister och tryckta flak av 1:a sortering, beklädnad, kontursågad propeller, pianotråd, hjul, ritning, gummisnodd m. m.

Pris för lyxbyggsats Kr 6: 50

LA PALOMA



Gummimotormodell i halv skala. Spännvidd 75 cm. Snygg och trevlig modell, helt i balsa, som är mycket välflygande.

Byggsatsen innehåller färdiga detaljer i balsa, lister, flak, beklädnad, propellerämne, gummisnodd, ritning m. m.

Pris för lyxbyggsats 6: 50



METEOR. Spv. 700 mm.

Populär lättbyggd gummimotormodell med enastående god flygförmåga. Byggsatsen innehåller: balsalister och tryckta flak av 1:a sortering, beklädnad, kontursågad propeller, pianotråd, hjul, ritning, gummisnodd m. m.

Kostar endast 5: 85

1951 års KATALOG

Katalog nr 6 erhålles mot 60 öre i frimärken. Innehåller massor av modeller i moderna konstruktioner, materialer m. m. till låga priser. Rekvirera katalogen redan i dag.

NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRY

Sture Sandberg • UMEA

Sänd mot postförskott + porto:

... st Hewa 1:an	Kr 2: 90
... st Hewa 2:an	» 3: 90
... st La Paloma	» 6: 50
... st Cigarren	» 6: 50
... st Meteor	» 6: 50
... st stor flaska balsalim	» 1:—
... st » » dope	» 1: 50
... st Katalog nr 6	

Namn

Adress

Postadress TV 17

hålla på med allt för mycket detaljarbete med kartor och finnavigation. I stället tränade han flygning efter solkompass och klocka, en metod, som är bergsäker så länge man kan se solen och Mustangens höjdflygegenskaper gör att man alltid kan hålla sig över solskymmande moln. Den innebär helt enkelt att man lägger kursen efter solskuggans riktning, positionen och den lokala tiden. Den kompassen påverkas inte av magnetiska störrområden eller gyroskopprecessioner.

I januari i år varskodde hans vänner meteorologerna att en tunnelsituation var under uppsegling, och Blair beslöt ta chansen för en långflygning österut från Fairbanks i Alaska. Tyvärr svängde luftstrålen så småningom söderut och Blair bröt flygningen. Över den tillryggalagda sträckan hade han emellertid en medelhastighet av över 1000 km/tim, och det är sannerligen inte illa för en Mustang.

Planerna började ta fast form: han skulle flyga Europa—Amerika tvärs över Nordpolen så snart vädret var lämpligt. År 1947 var han i Sverige per flygbåt och som han redan då börjat fundera på polarflygningen hade han tänkt sig Luleå som startplats. Emellertid låg Bardufoss i Nordnorge litet närmare målet Fairbanks i Alaska och det blev dit han förlade sin bas. I Bardufoss byggde tyskarna under kriget en startbana om 1600 m längd och fast den inte är idealisk, omgiven av branta berg som den är, borde den duga för start.

Dessförinnan gjorde han farkosten klar för det långa hoppet över kylan. Hans bolag Pan American Airways gjorde full översyn och såg till att Excalibur III kom i bästa trim och för alla eventualiteters skull lät han måla planet brandrött. Det är en färg, som syns bra mot snö- och isvidderna. Han hade köpt en ny motor som Rolls Royce gav en sista finputsning och som med 50 timmars gångtid borde kunna spinna sina femton timmar i sträck med största möjliga säkerhet. Och det vill till när man bara har en motor. Allt som allt lade han ner omkring 10.000 dollars på planet utöver köpeskillingen.

I maj i år installerade han sig på Bardufoss och fann att det med en startvikt av 5 700 kg mot normala 4 000 inte skulle bli lätt att ta sig ner på landningsbanan om så skulle behövas. Ett intermezzo höll på att uppskjuta starten för honom: under en flygning blåste sittbrunnshuven av och singlar ner från 600 m höjd. Men Blair hade tur. Huven hamnade i en stor snödriva och sedan norrmännen grävt fram och borstat av den var det bara att sätta den på plats igen och se till att den satt fast.

Den 29 maj på eftermiddagen drog han på full gas med sitt bränsletygda plan som han fick i luften vid banans sista meter. Han följdes en bit på vägen av en grupp norska Vampires, och sedan han kopplat in på 20:de östliga meridiancirkeln fick han vid Spetsbergen kontakt med ett Catalinaplan, som gav honom en sista hälsning innan språnget över ödsligheten.

Resten, säger kapten Blair, var ren rutinflygning.

Dagen var vald med tanke att månen då stod i rätt vinkel mot solen, vilket skulle underlätta navigeringen. Efter starten syntes mycket riktigt båda under flygningen i stark motvind på 4 500 m höjd upp till Spetsbergen. Här blev vinden gynnsammare men sikten försämrades och trots 6 000 m höjd försvann månen i ett dis, som sträckte sig upp mot 9 000 m.

Efter hand klarnade det under flygplanet, och Blair kunde se isen ända fram till Alaska. Navigationen tog hela hans uppmärksamhet under de 3 000 km av arktiskt hav som skiljer Spetsbergen från hans riktning Barrow Point på Alaskas nordkust. För bekvämlighetens skull flög han med hjälp av kursgyron, som var tionde minut ställdes med ledning av solkompassen och klockan.

Det var också det enda, som var bekvämt. För spelreglernas skull hade han fallskärm med sig och det trånga utrymmet tillät bara användning av sittskärm och därtill ett exemplar som Blair minns som det hårdaste och knöligaste i sin art. Den tryckte honom upp mot huven där det var ännu trängre för axlarna och det hade behövts två man att trycka honom på plats i sitsen. Att hoppa i händelse av motorkrängel hade han ingen tanke på. Överallt på isen finns släta sträckor långa nog att tillåta landning utan totalhaveri och det var bättre att hamna där med än utan utrustningen: nödproviant, vapen, vinterkläder och signalkott.

Nordpolen, säger kapten Blair som vet det, är en påle målad som en polkagris i vitt, svart och rött. Fast det kan ha varit något som besättningarna på de väderspanande E 29:orna har lämnat efter sig; de skräpar ner med allt möjligt under sina varannandagsflygningar över polen. Självt gick Blair upp till 7 500 m, kontrollerade positionen med sextant och släppte ner ett brev till jultomten.

En minut försenad efter sin tidtabell passerade Excalibur III Point Barrow och Blair lade om kursen till Fairbanks. Varför just Fairbanks? Tja, det var uppjort sedan länge och dit flög han också fast bränslet gott kunde ha räckt till Washington DC eller någon annan av 40 flygplatser runt omkring. Han kom fram 10 tim. 27 min. efter starten från Bardufoss.

Charles Birch Iensen



Bättre gnista

MED HOLT'S

HI-POWER

TÄNDSTIFTSADAPTER

minskar påfrestningarna på tändningssystemet • Ökar tändstiftens livslängd • Ger fullständig bränsleförbränning.



El-systemet behöver fuktskydd

— DET BEHÖVER HOLT'S AQUA-TECT



Ger god fuktisolering åt motorns elektriska system • Lätt att anbringa • Bibehåller de isolerande egenskaperna under obegränsad tid.



Holt's
FOR MODERN BILVÄRD

Generalagent:
AB ALLMOTOR
Örebro

Återförsäljare finns över hela landet

Vill Ni sälja, köpa eller byta något, försök med en annons under
TEKNIKENS VÄRLDS Varumarknad.

Effektivt skydd

mot vind och kyla



...bläst, regn, snö och flygande insekter. ALVA-skyddet är praktiskt hopfällbart, ger en idealisk ventilation och är absolut imfritt och dragfritt. Det är tillverkat av kraftig celluloid, är ömt och har god passform. Det är med ett ord sagt perfekt. Racera, motocyklister, cyklister och sjöfolk har mottagit Alva-skyddet med oerhörd entusiasm. Begär prospekt. Återförsäljare antagas.

ALVA ANSIKTSSKYDD

Västerlånggatan 36 - Stockholm - Telefon 45 80 51

Ritningar
för amatörbygge

Bärplan
för högre fart



ING. HAN TRÖENG • SFI • EXPERIMENTALFÄLTET

Illustrerat prospekt mot dubbel porto.

TV:s VARUMARKNAD



Vigbyholmsskolans Tekniska Gymnasielinje

Sveriges enda tekniska internatskola Tel. Stockholm 56 09 50

3-årig kurs med ingenjörsutbildning i tre fack. Inträdesfordringar: Realexamen eller motsvarande kunskaper. Koncentrerade studier.

Goda lärarkrafter. Personlig handledning.

Inspektör: Civilingenjör Tore Lundström, överassistent vid Statens Maskinprovvningsanstalt.

★ *Prospekt genom* Rektor Torsten Ekström, Vigbyholm.

ÖRNKÖLDSVIKS STADS TEKNISKA SKOLA

Kommunal, statsunderst. Tekn. utbildning på 2½ år. Maskin-, elektro-, husbyggn., kemi o. celulosatekn. fackavd. Statsstip. Prospekt på begäran. Rektor.



Dragspel av världsklass

A.-B. Skåne-Exporten KLIPPAN

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

SERVERINGAR där alla trivs

Lunch- och konditoriserveringen
i O-huset å Malmudden. Tel. 68 40.
Luleå

KONSUMRESTAURANGEN
Storgatan 61. Tel. 14 15
Beställningar emottagas.

SKOGBÖYSTÖVLAR
högkl. ljusbr. läder, välsul.
55:— Dam 40:— Cowboyskjorta Texas 17:— Sportkraghandskar lyx 12:— Skogboydoik 24 cm 8:— M. pf. Nordlandia, Jarhois TV



R A K B L A D bortslumpas!

Ett parti rakblad avsedda för export, slumpas till kr 2:80 pr 100 st. Dito 25-öres rostfria märkesblad endast 5:— pr 100 st. 500 st. fraktfritt.

Firma CESAR, Kumla 8 • Tel. 711 86

TILL SALU

1 ST MC HVA 550 cc 2 cyl., reg. 275:—, 1 st Ariel motor 500 cc topp, mod. 32, kompl. utan magnet o. förg., fullständigt nyrenoverad hela motorn endast 400:—, 1 st Rex 200 cc kompl. utan hjul, äldre mod. 215:—, 2 st NV 250 cc topp, kompl. motorer utan magnet och förg. 75:—/st, diverse växellådor Burman äldre 35:—, 1 st mc-ram med gaffel, skärmar, framhjul med bra däck 125:—, 1 st Matchless 500 topp., ej reg., 29 årsmod., trimmad motor 450:—, nya axlar o. balanser till DKW 98 cc. Nyborrade cylindrar Ilo/Hva 98 cc 45:— med ny kompl. kolv. Ulricehamns Motormekaniska. Tel. 16 24.

AMCO
Komplett glödstoff, diesel, 60 kr.
N. A. Nordgren, Box 42, Ovanåker

STÖRHJÄLMSSKÄRMAR
engelsk modell i parti och minut.
BEVIKS RESERVDELSLAGER
Drottninggatan 8, Linköping
Tel. 410 46

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

FRANSKA- & FABRIKSRAMAR
till marknads lägsta pris.
Ramfabrik, Box 15083, Sthlm 15.

Slip- o. polermat, filtverkt. o. skivor fr. egna verkst. Handelsf. Utor, Kungsteng. 26, Sthlm. Tel. 31 31 18.

1 st Raggie Special som nytt, ej inspelat, 5-rad, trappsteg, 4-kör, 2 reg., i disk, 1 i bas, kat.-pris 1.400 kr säljes nu för 1.085 kr. Svar till Rolf Stefansson, Bottebo, Hällestad

UTOMBORDARE 3 hkr körk. 285:— kr samt en Underwood kontorsmaskin felfri 190:— kr. Svar till »TILLFÄLLE», Box 80, Ång

DRAGSPELFORMEDLINGEN
Asögatan 130 T - Telefon 44 13 90
Stort urv. nya, beg., ev. avbetaln.

BALANSVAGAR för laboratoriebruk med viktsatser. Begär prospekt. F:a R. Axén, Vasavägen 45, Linköping

UTBORDARRACERMOTORER
racerbåtar, original, amerik. av fabr. Neal och Jacoby.
Falej Motor AB, Mora. Tel. 8 11.

FÖRSTORINGSAPPARATER, avbet. Lenkert, Stockholm 3. Tel. 23 23 70.

HVA, Rex, NV m. fl. Lings, 42 02 95.

RITN., GJUTNA MOD., FLYGTIDN. m. m. bill. Under halva priset. Lista gratis. Modell-Sport, Falkenberg.

Herrar MALARE och KONSTNÄRER
kunna inköpa ramlister av ett flertal olika profiler till synnerligen fördelaktiga priser, om hänvändelse sker till
BRUZAHOLMS TRÄVARUFÄRR
Bruzaholm • Tel. 31
Offert med skiss övers. på begäran!

Förstklassiga modellmotorer. Ny an. glödst. Buzz 5,74 cm³. Kometdiesel beg. men i gott skick. Till högsta. D. Sanner, Villavägen 22, Falun.

Kompressor m. bensinmot. ca 2 hk, nästan ny, slumpas bort f. 210:—.
Sv. t. G. Törnkvist, Rud, Länås.

HVA 350 cc
t. v. 1932 600:—, HVA herrcykel m. 3-växl. nav 150:—.

BIRGER JOHANSSON
Rävemåla • Tel. 2

MC TYPHOON 210 cc, 50 års mod. end. obet. anv., som ny 1.525:— kr. fraktf. Knut Gren, Hylltan, Gnosjö.

UTFÖRSÄLJNING AV FILM.
Lumipan 6x9 spole 120, pr st 0:90, pr 25 st 16:25. Ferrania 6,5x11 pr st 1:25, pr 25 st 22:50. Weimet 6x9, spole 120/620 1:—, Färgfilm 6x9, spole 120/620 3:50 st. Smalfilm svartvit 2x8 mm 4:— pr st exkl. framkallning. Prislista på papper bifogas. Gösta Eriksson, Box 20063, Sthlm 20. Tel. 48 00 13.

BEGAGNAD ARMBANDSUR
från 15—60 kr. Begagnad radio 5-rörs, något defekt 35 kr. 100 cc Peugeot mottagare kompl. 110 kr. Kastspö nytt komplett m. rev. o. r. 50:—, Svar till Box 361, Bjursås.

Skalamodell av DC 4 »Skymaster». Skala 1:25. Längd 115, spv. 143. El. driv. motorer. El. belysn., kab. bin med fätöljer. Rörliga roder från förarpl. Uppfällbart tak. Infällbart landställ. Svar till B. Lindqvist, Johannesberg, Norrköping 10.

ÖNSKAS KÖPA

KÖPES
Moto Guzzi, cyl.-topp o. vevaxel till 250 cc M/35. Ny ell. beg. Svar m. pris till C.-F. Westberg, Erikslund

KÖPER OCH SÄLJER begagnade, fullt användbara mc-delar.
Ulricehamns Motormekaniska
Tel. 16 24

DIVERSE

Ingenjörbyrån PATENTSERVICE, Duv. 6, Bromma. T. Sthlm 25 57 74. Inneh.: Ing. Stig Hanell. Utarbetar handlingar för, inlämnar och fullföljer patent- och mönsteransökningar i Sverige och utlandet, utför undersökningar beträffande utövningshinder och uppfinningars nyhetsvärde och bidrader vid överlåtelse. Upplysningar mot svarsporto.

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

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

SMAKFULLT och SMAKLÖST

För en del år sedan — det var 1932 — var den amerikanske kemisten A. L. Fox sysselsatt med att i sitt laboratorium framställa phenylthiocarbamid, en inte alltför invecklad kemisk förening som är släkt med urinämne. En del av substansen råkade komma ut i rummet i form av damm, och ett par av dr Fox' medarbetare klagade över att de fått bitter smak på tungan. Detta kunde inte dr Fox förstå. Själv kände han ingenting.

På detta sätt upptäcktes ett mycket egendomligt förhållande, som man nu begagnar sig av vid faderskapsmål. En del människor uppfattar phenylthiocarbamid som ett i högsta grad bittert ämne, andra anser att det saknar smak. Förmågan att känna smaken är ärftlig enligt samma lagar som exempelvis blodgrupperna, och detta smakprov kompletterar nu blodprovet.

»Smakarna» är i majoritet och representerar 66,7 procent av befolkningen. De »smaklösa» utgör alltså 33,3 procent eftersom inga mellanschattingar finns.

Om modern och fadern båda är »smaklösa» måste barnet också bli det. »Smakare» kan få såväl »smak-» som »smaklösa» barn, men är modern »smaklös» och barnet »smakare» måste fadern vara att söka bland »smakarna».

Man säger att »smak-» anlaget är dominant och det »smaklösa» anlaget recessivt. Det praktiska utförandet av detta prov bjöd först på en del svårigheter. Faderskapsmål avgörs ju i regel i nära anslutning till ett barns födelse, och hur skall man få ett så litet barn att berätta om det tycker att en sak smakar beskt eller inte? Man ger emellertid barnet en sockerbit indränkt med phenylthiocarbamid, och hör det till »smakarna» börjar det grimasera.

Faderskapsmålen är viktiga juridiska avgöranden, och en del protesterar mot att utgången av en så viktig process skall vara beroende av ett nyfött barns grimaser. Därför varierar också den vikt man juridiskt fäster vid detta prov i olika länder. Provet som sådant är emellertid absolut tillförlitligt.

Chem

Flygfrågor

Fråga: 1) Vad slags bränsle användes i starttrakter? 2) Håller Saab på med något nytt jaktplan? 3) Vilka flottilljer har J 21A för bomber och raketbeväpning? 4) Hur lång är start- och landningssträckan för J 21A?

J 21 A

Svar: 1) Se svar i TV nr 11/51. 2) Sannolikt. 3) F 6, F 12 och F 15. 4) Hemligt.

Fråga: 1) Vore tacksam för data och prestanda för det tyska bombplanet Junkers Ju 88, även bomblast. 2) Kan ett readrivet flygplan starta utan hjälp av startaggregat?

Björn 1936

Svar: 1) Ju 88 hade i sina kanske vanligaste versioner (A-4 och A-5) följande data och prestanda: spännvidd 18,2 m, längd 14,4 m, vingyta 48 m², flygvikt ca 12 ton, toppfart 450 km/t, flygsträcka 1.400 km, bomblast 2,6 ton, topphöjd 9.000 m. Motorerna var vid Junkers Jumo 211 D om 1.200 hk. 2) Nej, inte f. n.

Fråga: 1) Vilka data och prestanda har a) Macchi Mc 200, b) VL Myrsky? 2) Vilken beväpning har följande flygplantyper: a) F 4 U Corsair, b) J 21 R, c) Me 109, d) Fw 155 samt e) Mitsubishi Zero?

S. E. 155

Svar: 1 a) Mc 200 hade (840 hk Fiat A 74 RC 38 stjärnmotor) en spännvidd av 10,58 m, längd 8,19 m, vingyta 16,8 m², flygvikt 2.200 kg, toppfart 480 km/t., topphöjd 10.050 m och en flygsträcka av 450 km. b) VL Myrsky hade följande data och prestanda (1.065 hk P & W Twin Wasp): spännvidd 11 m, längd 8,35 m, vingyta 18 m², flygvikt 3.000 kg, toppfart 520 km/t., topphöjd 9.000 m och flygsträcka 500 km. (Med fälltankar 1.000 km.) 2 a) Fyra 20 mm automatkanoner. b) En 20 mm och fyra 13,2 mm akan. c) Versionen G-16: Tre st 20 mm och två 13 mm akan. d) Någon plan med denna bet. torde aldrig ha existerat. Däremot känner red. till ett stratosfärjaktplan med beteckningen Bv 155 (egentligen Me 155), vars beväpning utgjordes av en 30 mm samt två 20 mm akan. e) Två 20 mm akan. samt två 7,7 mm kulsprutor.

Radiofrågor

Fråga: Går det att bygga om en radioapparat (Aga) till förstärkare för en elektrodynamisk gitarrmikrofon?

Bror Nylén.

Svar: Någon ändring behöver inte vidtagas utan mikrofonen kopplas direkt till pickup-intaget och omkopplaren vrids till läget »Grammofon». Att det förekommer elektrodynamiska sådana mikrofoner känner vi inte till utan det vanligaste är elektromagnetiska eller permanentdynamiska. I samtliga fall är mikrofonen lagd direkt på trät.

Fråga: 1) Hur mycket kostar en sändarlicens för kortvåg? 2) Var kan man erhålla en sådan? 3) Har TV någon gång haft en beskrivning på en UK-mottagare?

Radiobiten.

Svar: Provet kostar 25 kr, en telegrafkurs vid Arméns Signalskola 50 kr, dessutom licensavgift 20 kr per år. Vidare upplysningar hos SSA, Stockholm 4. 2) Hos Telegrafstyrelsens Radiobyrå, Stockholm. 3) Nej.

Fråga: Kan man koppla ett par hörlurar till radioapparaten och använda dessa som mikrofon? 2) Kan apparaten i så fall inställas på vilken våglängd som helst? 3) Vad kostar en sådan utrustning som sändarantenn? 4) Kommer TV att lämna en byggnadsbeskrivning på en sådan? 5) Kan man i stället för kristalldiod använda en kristalldetektor i den i nr 5 beskrivna »Radio i tvålasken»?

L. O. Larsson.

Svar: 1) Det går men det blir väldigt svagt ljud. 2) Den omkopplas givetvis

till läge »Grammofon», varvid högfrequensen inte kommer med och våglängdsinställningen utan inverkan. 3) Vad som helst mellan 150 kr och 10.000 kr. 4) Knappast för närvarande. 5) Ja, men man får därmed också besväret med att pillra på nälen.

Fråga: 1) Kan man ansluta en Philips reseradio, som för ström från ett 1,5 V glödströmsbatteri och ett 90 V anodbatteri, till en akkumulator. Det är inte nödvändigt att sätta in den i själva apparaten utan den kan också stå utanför. 2) Finns det kanske en möjlighet att ansluta reseradien till det elektriska belysningsnätet om man kopplar emellan ett motstånd eller dylikt?

Prenumerant.

Svar: 1) Ja, bara man tänker på att rätta spänningar erhållas. 2) Ja, om man har likström men det blir ganska kinkigt att dimensionera de rätta förkopplingsmotstånd och dessutom riskerar man lätt att bränna sönder rören. Men det kan nämnas att Philips just kommit ut i marknaden med en apparat, Philips ABC-portabel, som är avsedd att köras på såväl batteri som på växel- och likström. Den kan alltså lika bra användas som nätmottagare i hemmet som i form av batterimottagare t. ex. på badstranden.

Fråga: 1) Behöver man ha sändarcertifikat för att använda radiostyrning till en båt? 2) Vad kan en sändare och mottagare för detta ändamål kosta om man bygger den själv, eller om man köper den i handeln? Var kan man köpa ritningar till radiostyrning av båt? 4) Finns det någon svensk tidskrift om radiostyrning?

Nils Olof Asklund.

Svar: 1) Ja. 2) Atminstone några hundra kronor. I handeln finns inga sådana apparater att köpa, annat än i USA. 3) I vissa amerikanska här i landet förekommande tidskrifter, t. ex. Radio News och Model Airplane News, förekommer ibland byggnadsbeskrivningar för radiostyrning av modellbåtar och -flygplan. 4) Nej, men TV har haft något därom t. ex. i nr 10/51, och skall i fortsättningen försöka ägna de radiostyrda modellerna större uppmärksamhet allteftersom utvecklingen på området här i landet går framåt.

Fråga: 1) Kan man lyssna med en känslig (2 microvolt) uk-mottagare över hela världen? 2) Måste man ha licens för en sådan apparat? 3) Vilken skillnad är det om en uk-mottagare är på 1,5 resp. 6,3 V glödström? 4) Hur arbetar en uk-mottagare och kan man lyssna på vilken station som helst, som med en kortvågssändare?

Radiointresserad.

Svar: Nej, man kan bara lyssna på stationer som befinner sig inom synfältet från den egna mottagarantennen sett, beroende på lagarna för de ultrakorta vågornas utbredning. När speciella förhållanden råder i jonosfären kan dock dessa vågor utbredas avsevärt längre, t. o. m. mellan olika kontinenter, och så har t. ex. New Yorks polisradio, som liksom den svenska arbetar på ultrakortvåg, kunnat avlyssnas i vårt land. 2) Ja, vanlig mottagarlicens. 3) Ingen annan än att mottagaren i förra fallet är utrustad med 1,5-voltsrör och avsedd för batteridrift och i senare fallet med 6,3-voltsrör och avsedd för nätanslutning. 4) Den arbetar på samma sätt som mottagare för längre vågor och man kan lyssna på vilken ultrakortvågsstation som helst, fastän det i jämförelse med på kortvågsbanden är ganska tyst på uk-bandet, eftersom de stationer som befinner sig ovanför horisonten är fåtaliga.

”LIL’STINKER”

(Pitts nr 2)

Amerikanskt konstflygningsplan

Tillverkare: Curtis H. Pitts, Stengel Field, Gainesville, Florida, USA.

Besättning: 1 man.

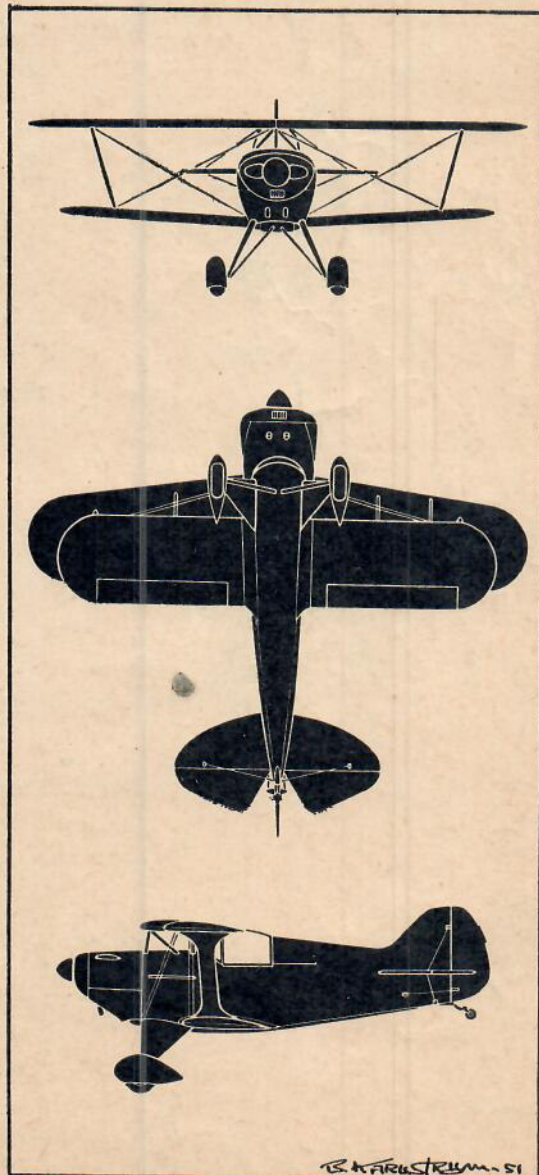
Motor: En Continental C 90-8 FJ 4-cyl. flat luftkyld motor på 90 hk vid 2.475 v/min. Direktinsprutning av bränslet.

Data: Spännvidd 5,1 m, längd 4,48 m, höjd 1,62 m, tomvikt 257 kg, flygvikt (med 72 l bränsle) 700 kg.

Prestanda: Marschhastighet 220 km/t.

Byggnadssätt: Helsvetsad stålrörskonstruktion med trä-, metall- och tygklädsel, målad 18 varv och waxad.

Anm.: Flygplanet äges och flyges av Miss Betty Skelton som med detsamma erövrat en mängd första-placeringar i konstflygtävlingar i USA. — En ny version av planet har utrustats med en 125 hk Lycoming O-290-C och det ägs av Miss Caro Bailey, också konstflygningsess.

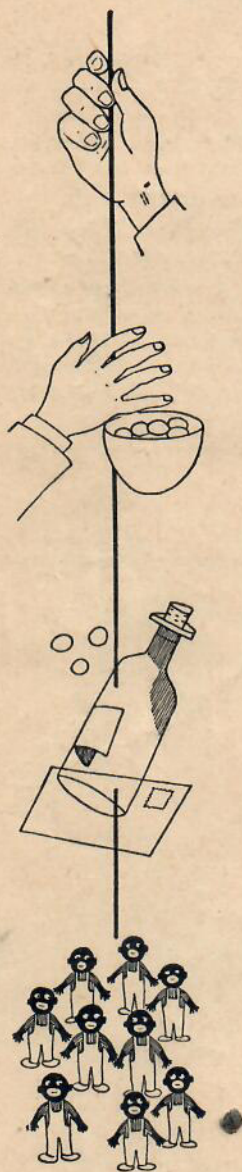


Brink 15

Världens bästa detektivromaner

nu i

TRUMF Serien



6 av Agatha Christie

- ★ ABC-morden
- ★ Tretton vid bordet
- ★ Tio små negerpojkar
- ★ Fem små grisar
- ★ Mord per korrespondens
- ★ Cyankalium och champagne

6 av Dorothy Sayers

- ★ Oskuld och arsenik
- ★ Pinsamt intermezzo på Bellonaklubben
- ★ De nio målarna
- ★ Drama kring ung dansör
- ★ Naturlig död?
- ★ En sky av vittnen

Alla böckerna har trevliga, lackerade omslag som gör dem behagliga och oömma att handskas med och särskilt lämpliga som reselektyr.

4:25 per volym

inbunden 6:50

BONNIERS