

Teknikens Värld



med **Flyg**
N:R **21** 1951
I Danmark och Norge 1:20
70 öre

okt



FRÅGA OSS OM

TEKNIK

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

Teknikens Värld

med FLYG

Nr 21 - Ärg. 29. - 18-31 okt. 1951

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Organ för

Svenska Pilotföreningen



REDAKTION:

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

Ansvarig utgivare: SVEN BROMAN

Redaktör:

RUNE MELANDER Tel. 32 82 86
C.-E. Ravander > 32 82 84
Sven Salenius > 31 51 13

Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript eller bilder.

Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSÄVDELNING:

Tegnérsgatan 34, Stockholm Va.
J.-E. Svensson Tel. 31 76 45
P. O. Sundelin > 30 77 55

PRENUMERATIONSÄVDELNING:

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

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonto eller via våra lokala ombud. (Se under Ahlén & Akerlund i telefonkatalogen.) Dylig 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 prenumera-tionsperiod 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 endast helårsprenumeration dsk. kr 24:50. Upplysningar härom lämnas av: Rudolf Fardal, Raadhuspladsen 59, Köpenhamn V.

Adressändring:

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

Eftertryck av text och bilder förbjöds!

Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1951

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

Motorcykel-frågor

Fråga: 1) Varför har en CZ motorcykel så svårt att starta när den är het? 2) Får man köpa separata CZ-motorer och hur mycket kostar de i så fall? CZ

Svar: 1) Svårt att säga när man inte känner till de närmare symtomen. Sannolikt beror det på kondensatorfel, vilket speciellt kan misstänkas om förgasaren brukar smälla och spotta. 2) Skriv och hör med Cykelfabriken Monark, Varberg, om de kan skaffa er en lös CZ-motor.

Fråga: 1) I nr 7/49 fanns en bild av TV:s stjärn racer, men när samma maskin återkom på en bild i nr 22/49 tycker jag att en hel del detaljer verkade annorlunda? Är det samma maskin i båda fallen? 2) Vad för slags banor är Pampas, Saxtorp och Skillingaryd och var ligger de? 3) Vad har Varg-Olle för adress i Sverige? 4) Vad gör racerförarna med sina maskiner när de är slutkörda? I. H.

Svar: 1) Det är samma maskin men Stjärn-racern hade efter det att Varg-Olle erövrat den ändrats i enlighet med hans speciella önsknings och behov. 2) Pampas är en terrängbana av moto-crosstyp, som ligger vid Karlbergs slott i Stockholm. Saxtorp är mest känt som förkrigstidens stora svenska landsvägslopp (TT) och gick på avspärrade landsvägar runt om Saxtorp i Skåne. Numera körs endast moto-cross på Saxtorp. Skillingaryd, som ligger i Småland, har en berömd moto-crossbana. 3) Skriv under adress: Motorfirma Arne Bergström, G. Rådstugatan, Norrköping. 4) Som regel säljs de väl till unga grabbar som vill lära sig speedway, men inte har råd att skaffa sig nya maskiner.

Fråga: 1) Har HVA mod. 228 provkörts i TV eller kommer den att provköras? 2) Vilken mc är snabbast: Velocette 500 eller BSA Golden Flash?

Svar: 1) 120-kubiks HVA har provkörts av Varg-Olle i nr 1/50, men den nya modellen har ännu inte blivit utsatt för prov. Det är möjligt att den kommer att provas så småningom. 2) BSA Golden Flash.

Fråga: Kan Teknikens Värld ge mig adresserna till Tazio Nuvolari, NSU och Ernst Henne? SOH

Svar: Den italienske rattvirtuosens adress är: Mantua, Italien. NSU nås under adress: NSU Werke, Neckarsulm, Württemberg, Tyskland och Ernst Henne under Bayerische Motoren Werke, Lerchenauerstrasse, München, Tyskland.

Fråga: 1) Vad är det för skillnad på en tvåcylindrig mc-motor med twinkonstruktion och en utan? 2) Kommer körkortsåldern för mc att höjas? »Bertil»

Svar: 1) Om en motor säges vara av twintyp avses endast att den är tvåcylindrig. Twin betyder nämligen på engelska »tvilling». Om den är en »vertical twin» avses att cylindrarna står rätt upp bredvid varandra. 2) Ännu ej bestämt.

Fråga: 1) Är det tillåtet att ha nummer-plåten längs med framstänkskärmen? H.L.M.

Svar: Det är en tolkningsfråga av lagens på denna punkt svävande bestämmelser. En del poliser anser att det är tillåtet, andra inte. Man bör för att vara på den säkra sidan sätta nummerplåten på tvären som vanligt.

Fråga: 1) Vilken firma säljer Horex Regina? 2) Vad är priset? 3) Kan den rekommenderas som sportmaskin? 4) Kommer den att testas av TV? Spekulant

Svar: 1) Columbus Motor, Drottninggatan 108, Stockholm. 2) 2.968 kr. 3) Ja. Horex är en utmärkt maskin. 4) Ja.

Fråga: 1) Hur hög är toppfarten på FN 500 och Rex Villiers 200? 2) Data på dessa maskiner samt Ardle 250? M. H. L.

Svar: 1) Ca 120 km/t och 85 km/t. 2) Se TV 20/51.

Fråga: Säljs cykelmotorn »Kuli» i Stockholm? N. F.

Svar: Ja, av AB Biltillbehör, Birger Jarlgatan 106.

Fråga: 1) Vilka är de snabbaste standard-motorcyklarna i klasserna 350, 500 och 650 cm³? 2) Är BSA Golden Flash den 650-kubikare som har högsta effekten? 3) Hur fort går BSA Golden Flash och Gold Star? 4) Kommer Golden Flash att testas av TV:s mexpert?

Svar: 1) En sådan fråga är svår att besvara, då ju topphastigheten varierar med de olika exemplaren. Till de snabbaste 350-orna hör Ariel 350 Red Hunter, Horex och Douglas, bland 500-kubikarna ligger Triumph Tiger 100 och Norton Dominator Twin i toppen och av 650-kubikarna finns det ju bara BSA Golden Flash och Triumph Thunderbird, som är jämgoda, att välja på. 2) Ja, men Thunderbirden är som sagt i alla avseenden jämgod. 3) Ca 160 resp. 130 km/t. 4) Ingenting bestämt för närvarande.

Fråga: 1) Vilken topphastighet har Apollo 125 cm³? 2) Vilken firma kan ge data på BSA 125? 3) Finns det någon mc som heter Riedel Imme 100 cm³? 4) Vart skall jag vända mig för data på TWN 125 cm³ och BMW 250? 5) Varför är priset på scooters så högt? 6) Vilket pris gäller för Guzzi Galletto? 7) Pris på Jawa 350? »Blivande knutte 14 bast»

Svar: 1) 70-75 km/t. 2) AB E. Fleron, Malmö. Maskinen importeras inte f.n. 3) Ja. Den importerades inte f.n. men har kostat 1.200 kr. Generalagent är AB Krenslar, Stockholm. 4) TWN 125 importeras inte f.n. men generalagent är AB Motor-Kraft, Regeringsgatan 109, Stockholm. BMW: AB Arne Rindar, Fridhemsgatan 38, Stockholm. 5) Dels på grund av valutaförhållandena (scooterna kommer från Italien), dels, och mest, på grund av att karosserna självfallet kostar en hel del i tillverkning. 6-7) Se tabellen i TV 20/51.

Fråga: 1) Tillverkar man fortfarande 98-kubikare? 2) I så fall vilka märken finns? A. P.

Svar: 1-2) Ja. NSU gör t.ex. en modell och Nymans Verkstäder har en med Sashsmotor som kostar dryga 700 kr.

Fråga: Vilken adress har följande italienska fabriker: 1) Gilera? 2) MV? 3) Moto Guzzi? 4) Parilla? 5) Benelli? 6) Marinella? 7) Mondial? 8) Morini? Italia

Svar: 1) Arcore (Milano). 2) Gallarate (Milano). 3) Mandello del Lario (Como). 4) Viale Lucania N. 7, Milano. 5) Milano. 6) Vi känner inte till den firman. 7) Corso Ver-celli 52, Milano. 8) Via L. Berti 1, Bologna. Samtliga adresser finns i boken »Den moderna motorcykeln».

HOBBYKLUBBEN

har under den senaste veckan fått massor med anmälningar från danska ungdomar i åldern 15-25 år, som gärna vill »pennfäktas» med svenska kamrater.

Är DU intresserad av kontakt över Sundet? Skicka i så fall in Din anmälan till »Internationella Hobbyklubben», Teknikens Värld, Sveavägen 53, Stockholm och uppge namn, adress, ålder, intressen och bifoga avgiften 50 öre i frimärken. Skriv dessutom »Danmark» på anmälan!

Teknikens Värld

I DETTA NUMMER:

HÖGAKTUELLT: Sid.

Teknisk revy	3
Myten om en civilisation	7
Manöver med meccanolådan	8
Rekordman utombords	12
Här är TV!	15

TEKNIK:

Fråga oss om teknik ..	2
Svenska ur på sekunden	14
Livsfarliga trafiksignaler	22
Radiofrågor	35

MOTOR:

Motorcykelfrågor	2
Varg-Olle	4
En motorfest utan like!	10
Fängslande men ofullkomlig	20

FLYG:

Termikjakt över prärien	18
Helikoptern i krig ..	22
Flygfrågor	35
Typspalten	35

HOBBY:

Radioklubben	33
Vardagsteknik	34

SERIER:

113 Bom	30
Leo Falk	30

PÅ OMSLAGET



blir en i Korea nedskjuten F-51-pilot räddad av en Sikorsky helikopter. Den havererade flygaren har på kallat helikopterförarens uppmärksamhet med kraftigt färgade ljussignaler. Om helikoptern i svensk krigstjänst kan ni läsa på sid. 22.



MC-SERVICE I TOPPKLASS

Ett 30-tal Zündapp-försäljare från hela landet har varit samlade i Stockholm under en veckas tid för att trimmas i mc-service. Den tyska fabriken har i samarbete med sin svenska representant, AB Motorkraft, anordnat en kurs och bilderna ovan visar den med specialverktyg och undervisningsmateriel fullpackade servicevagnen och nedan lyssnar Arne Nilsson, Arvid Karlsson och Nils Grafström intresserat vad ingenjör Falkner från Zündapp-fabriken har att lära ut av tekniska finesser på 600 cm³-motorn.

SJ BYGGER I TYSKLAND

Transportera en val på torra land torde nog höra till de besvärligaste uppgifterna man kan äta sig. För en tid sedan inkasserade emellertid Statens järnvägar närmare 3.000 kr för just en sådan transport som skedde på en specialbyggd tysk vagn. Valen kom från Trondheim, och efter en liten paus på Olskrokens järnvägsstation, anlände den till Köpenhamn.

När det gäller att skaffa nya vagnar, har SJ inte fria händer. Investeringsbegränsningarna gäller även härvidlag. Och även om medel finns disponibla, måste man tyvärr räkna med leveransbesvärligheter. Verkstäderna betingar sig i allmänhet mycket långa leveranstider. Beställningar har därför i år placerats i utlandet: i Tyskland byggs 500 öppna vagnar av standardtyp och 250 malmvagnar och i Belgien 250 malmvagnar. Leveransen av de öppna vagnarna beräknas börja redan under detta års två sista månader, av malmvagnarna från Belgien i mars 1952 och från Tyskland i september 1952.

VESPA FÅR EGEN KLUBB



En Vespa-klubb har bildats i Stockholm med uppgift att främja Vespa-ägarnas intressen och genom samordning bl. a. söka genomföra en jämkning av försäkringspremierna. Klubben skall vidare bistå sina medlemmar med tekniska och praktiska tips och arbeta för att ytterligare popularisera Vespan i Sverige. Det kan nämnas att det redan finns ca 1.500 Vespor i landet.

LYFTKRAN PÅ HJUL

En lyftkran på ett engelskt Thornycroft lastbilchassi har nyligen levererats till Norrbottens Järnverk i Luleå. Den manövreras med tre elmotorer, en för varje rörelse, och max. lyftförmågan är 3 eller 6 ton med 23 fots resp. 17 fots arm. En generator som drivs av bilens 100 hk dieselmotor levererar ström till kranmaskineriet. Den rullande lyftkranen skall användas till transporter av maskindelar men kan också rycka in som bärgningsbil om så skulle behövas. Priset för bjässen är 110.000 kronor.



DYRBAR DYNA

Den tyska bilfabriken Veritas som grundades strax efter kriget har på senare år väckt uppmärksamhet genom sina små sportvagnar byggda på franska Dyna Panhardchassin. Detta fransk-tyska samarbete har nu lett till en mera seriös produkt som utvecklats efter erfarenheterna från tävlingsbanorna, och nyligen kunde firmans svenska representant, AB Motorindustri, Stockholm, visa TV:s medarbetare den första Dyna-Veritas-vagnen som kommit till Sverige.

Veritas är en elegant sportkabriolett med luftkyld Dyna-Panhard-motor på 33 hk. Även chassiet är franskt, men karossen och övrig utrustning är av tyskt fabrikat, vilket garanterar ett gediget och högklassigt arbete. Den kraftiga konstruktionen har emellertid medfört att Veritas är betydligt tyngre än Dyna Panhard, vilket framför allt märks på den sämre accelerationen. Tack vare en bättre viktfordelning och strömlinjeform har dock väghållningsförmågan blivit något bättre och på autostrador bör Veritas också kunna prestera något högre genomsnittsfart än den vanliga Dynan.

Veritas lider ännu så länge av en del besvärande barnsjukdomar såsom t. ex. dålig ljudisolerning och svår växling samt låg takhöjd i baksätet och därför tycker man att priset som beräknas ligga omkring 14.000 kronor verkar orimligt högt.



Varg-Olle:

LITE TEKNIK

Som ni väl alla vet används speciella maskiner på speedwaybanorna, maskiner som inte har många likheter med de som man ser på gator och vägar. Och tur är det. Våra speedwaymaskiner har nämligen inga bromsar och ingen växellåda. Man får bromsa med motorn, och farten regleras helt med gasen. Växla hinner man inte i ett speedwaylopp så en växellåda har man inte någon användning av, såvida den inte förses med någon slags automatisk växling i stil med de amerikanska bilarnas. Och det lär väl dröja. Mellan motorn och kedjan till bakhjulet finns alltså bara en koppling — en av de viktigaste detaljerna på en speedwayknarr. Kopplingen måste nämligen vara absolut juste och väljusterad om man skall få »smakstarter», d. v. s. skjuta iväg som en raket från startplattan. Ifråga om kopplingar har svenskarna mycket att lära av engelsmännen — här ligger kanske hela

hemligheten till de engelska och australiska världsstjärnornas överlägsenhet framför alla andra åkare.

Att ramen betyder mycket på en speedwaymaskin har ni säkert hört många gånger. Dess konstruktion är av stor betydelse, den saken kan inte förnekas, men inte av så stor som många tror. En bra förare kan vinna seger även med en ganska dålig ram. Men en dålig förare kan däremot aldrig lyckas särskilt bra även om han har den bästa ram som står att få.

Det finns många olika typer av ramar i bruk på speedwaybanorna. I Sverige finns det ju flera förare, bl. a. Linus Eriksson, som bygger utmärkta ramar. I England finns det många olika konstruktioner i bruk. Excelsior har två modeller, Mark 2 och 4 (den sistnämnda en verklig expertmaskin) och en typ speedwaymaskin kommer från vardera Victor Martin och den kände speedwayföraren Mike Erskine. Dessutom finns det i England en ny typ av ram på vilken många segrar vunnits, nämligen Rotrax. Några större skillnader finns det inte mellan de olika typerna, men de små differenserna i gaffelvinkel m. m. är i alla fall alldeles tillräckliga för att man genast märker skillnad på dem.

Framgaffelkonstruktionen varierar inte särskilt på de olika maskinerna eftersom man ju inte eftersträvar någon bekväm fjädring med en speedwaygaffel. En ny gaffelkonstruktion provas f. n. av en del engelska förare. Denna nya konstruktion förhindrar att man kommer i för stark sladdning, vilket åstadkoms dels genom själva gaffelkonstruktionen, dels också genom en apparat som automatiskt stänger trotteln delvis när man har lagt över »trodret» för kraftigt åt höger och såle-

des kommit i för stark sladdning. Framhjulet bör i en perfekt »broadsid» inte vara mera svängt än att det står i ungefär 20 graders vinkel till maskinen.

Många undrar säkert om det inte är väldigt besvärligt att ändra utväxlingsförhållandet jämt och ständigt. Många förare måste ju byta utväxling två-tre gånger i veckan, och han vill då inte stora kopplingens justering eller fjäderarna. Därför kan man också lossa hela kopplingen med bara en mutter. Och utan att röra vid dess inre kan kopplingsdrevet sedan monteras bort genom ytterligare en enda mutter lossas. Standardutväxlingen är 8,95 till 1.

En sådan här artikel vore väl knappast komplett om man inte också nämnde några ord om den motor som alla speedwayåkare använder — 498-kubikaren Jap. Detta att alla har samma motor gör att sporten i mitt tycke blir jämnare och renhårigare fast gudarna skall veta att alla Japmotorer inte är lika snabba och tillförlitliga. Det beror på vilken mekaniker man har! Jap-motorns kompression är 14 till 1, vilket gör att man givetvis måste använda alkoholhaltigt bränsle. I Sverige kör man ju på hederlig svensk metanol, dvs. träsprit, vars säregna doft alla som varit på speedwaytävlingar väl känner till. Motorn bromsar 40 hk vid 6.000 varv/min och väger endast omkring 27 kg varför den torde ha ett av de mest gynnsamma förhållanden mellan vikt och effekt som någon motor i världen kan uppvisa. Ventilerna styrs av långa stötsänger och hela mekanismen är helt kapslad.

Olle Nygren

AIRPEED AMBASSADOR — 2 Centaurus Engines

Bristol
motorer för flyget

BREDA-ZAPPATA 308 — 4 Centaurus Engines

SHORT SOLENT — 4 Hercules Engines

VICKERS VIKING — 2 Hercules Engines

HANDLEY PAGE HERMES 5 — 4 Theseus Propeller Turbines

Under 30 års tid har Bristols kolmotorer skapat sig ett enastående gott namn för sin tillförlitlighet och effektivitet — ett namn som på ett värdigt sätt upprätthålles av de moderna slidventilmotorer, som nu befinner sig i tjänst över hela världen. I samband med den fortsatta tekniska utvecklingen av Hercules och Centaurus vinnes erfarenhet, i provbänkar och praktisk tjänst, med en serie gasturbiner, som kommer att vidmakthålla och ytterligare förstärka det goda anseende som Bristol flygmotorer alltid haft.

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND 949 E

Representant i Sverige: Mr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Riksby, Stockholm

KUNGS bokhandeln presenterar

TEKNIKENS TRIUMFER

av Lennart Sundström



En flott upplagd bok i stort format om teknikens triumfer och framsteg över hela världen. Rikt illustrerad.

Här kommer äntligen en bok som Du väntat på. I Teknikens Triumfer får Du stifta bekantskap med allt intressant och märkligt inom den moderna tekniken. Fartyg av alla sorter behandlas utförligt, likaså flygplan, tåg, vattenkraftanläggningar och andra mäktiga byggnadsverk, kanaler, broar, tunnlar, television, radar, telefon. Författaren tar Dig med på rundvandring på världens största fartyg och en fantasieggande tur i världens högsta byggnad. Flygfärder med världens modernaste flygplan står också på programmet liksom en titt bakom kulisserna hos världens underjordiska järnvägar. Televisionskapitlet är ytterst lockande. Det är ett utmärkt förebud till den svenska televisionen.

Du får vad Du väntat. Din önskan går i uppfyllelse!

Kr 17:50
inb. 19:50

BÖCKER som intresserar just DIG

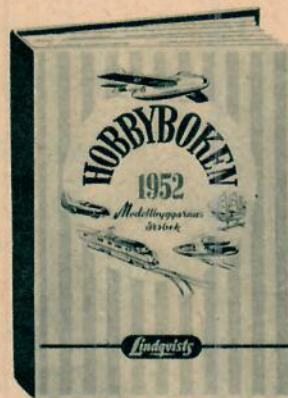


SPEED

Boken om fartsensationer från hela världen skriven av experter och specialister på området. En stor bok om människans kamp med tiden — om rekordmännen och deras fartvidunder. Vem tjuvas icke av kapplöpningarna mellan flygplan, racerbilar, motorcyklar, strömlinjeformade tåg, eller hastighetstävlingarna över Atlanten mellan de stora oceanjättarna. Det är som att uppleva ett stort äventyr att läsa denna bok. Du kommer att leva med i spänningen som rekordmännen själva. Tjuusande fotoreportage gör skildringen mer levande och fascinerande.

Häft. 7:50
(med dansk text)

Hobbyboken 1952

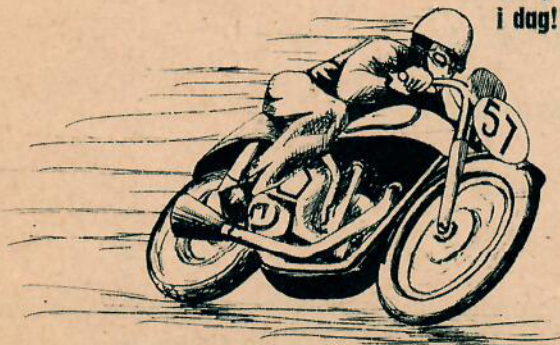


Nu kommer Hobbyboken igen, modellbyggarnas populära årsbok. Den är lika innehållsrik som vanligt och otroligt rikt illustrerad. Finfina ritningar till modellflygplan av alla de slag, modellracerbåtar av revolutionerande konstruktion, världens bästa modellracerbilar, intressanta modelljärnvägsagnar och byggnader. Som vanligt finns det också en avdelning om historiska modeller. De många artiklarna, skrivna av specialister från olika länder, är förstklassigt illustrerade.

Beställ Hobbyboken i tid. Den brukar ta slut fortare än man väntat.

Kr 4:75 inb. 6:75

Sänd in
kupongen
i dag!



KUNGS bokhandeln



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

Sänd mig omgående mot postförskott:

..... ex. TEKNIKENS TRIUMFER à kr. 17:50/19:50.

..... ex. HOBBYBOKEN 1952 à kr. 4:75/6:75.

..... ex. SPEED à kr. 7:50.
plus porto. (Stryk det som ej önskas)

Namn

Adress

Postadress TV 21



ACHIEVEMENT

Historien upprepar sig

Canberra

utrustat med Rolls-Royce "Avon"
reamotorer och tillverkat av English Electric
Company är det första reaplan, som flugit
från England till Australien.

Flygtid 26 timmar.

*Trettiotvå år tidigare gjorde
Vickers Vimy, utrustat med Rolls-Royce
"Eagle" den första flygningen från
England till Australien.*

Flygtid 124 timmar.

ROLLS-ROYCE

Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

MYTEN OM EN CIVILISATION



Det historiska skeendet synes ha flutit förbi med den lagbundna rytmen i oceandynningarnas ändlösa rullningar, men allt närmare tidvattnet nalkas den egna utsiktsstranden förkortas perspektivet och händelseförloppet störtar som havets brottsjöar över oss. Förra århundradets genombrott för den naturvetenskapliga forskningen återspeglades i samtidens åskådning att den sociala och ekonomiska samhällsordningen strängt harmonierade med de för naturvärlden matematiskt preciserade lagarna. Konsekvensen av denna evolutionsfilosofi formulerades med kallblodig logik i frasen »the survival of the fittest». Den bästes rätt att överleva blev emellertid lätt synonymt med det etiskt goda och tolkades gärna som en rättighet. Men människan — varmed avsågs västerlänningen — var ännu en individ, en »economic man», som antogs sträva efter största möjliga välbefinnande och summan av var och ens ekonomiska ansträngningar var också nationens välbefinnande. Egennyttan var grunden för allmännyttan. Civilisation blev syntesen för materiellt framåtskridande under för den plutokratiska ordningen betryggande former.

Industrialismen fördömde denna tingens gudomligt lättsinniga ordning och förnekade snart sitt eget andliga upphov, individen. Vetenskapens tekniska triumfer industrialiserades. Forskningen kommersialiserades. Hantverk blev massproduktion och människan en massvarelse. Individen suddades ut i en anonym grå massa — arbetet — och blev som produktionsfaktor kapitalets och råvarans jämlike i seriefabriken av nyttigheter och förbruksartiklar. Det mänskliga sättet att leva förlorade sin personliga karaktär. Tillvaron uniformerades av marknadens konsumtionsartiklar till det triviala. Organisation synkroniserade den nya mänskliga livsformen i cirkulationsprocessen mellan produktion — distribution — konsumtion. Men då arbetskraften organiserades organiserades också arbetarna. Folkrorelserna förde individerna samman och politikerna förvandlade dem till massor. Och vid valurnorna kunde den moderna massmänniskan identifiera sig med Statsmakten. L'Etat c'est moi!

Samhället gav Staten monopolistiska maktfullkomligheter utan större gnissel än det stillsamma gny, som ackompanjerar skatteseablarna då skillnaderna i inkomster nivelleras. Förmögenhetskrankokna föll bort och det privata självhushållets individuella orättvisor blev i stället kollektiva. Men den fortskridande nivelleringsprocessen utportionerades välbefinnandet och uniformerades bildningsnivån. Civilisa-

tion blev liktydigt med ransonerad välmåga i ett centralt dirigerat folkhushåll.

Medan samhällsnyttan görs till självändamål, förändras samtidigt människan från självständig individ till ett kollektivt medel. Hon har förlorat sin tro. Storskitet bidrog på sin tid med att upplösa den individuella kontemplerationen och överföra familjefaderns andaktsstunder på väckelserörelserna; med radion fullbordades även fromhetslivets avindividualisering. Och skolorna sätter undervisningen förmer än fostran av ungdomen. Betygsraseri framför sportsmanship. Med prov och testningar sorteras idioter, genier och specialbegåvningar nogsamt bort. Demokratiseringen hotar bli en nivellerings- och jämställning för en aristokratisering av karaktärsdanningen. Organisationen förvandlar individen till en anonym, nyttighetsmaximerande massprodukt, som kastat förtöjningarna till föregående generationers strängt moraliska trosbegrepp över bord och hjälplöst famlar i ett andligt tomrum efter nytt fotfäste.

Civilisationen har materialiserats och urartat till en ensidig teknisk exploatering av naturvärldens bundna kraftresurser. Kriget är den stora komedien om civilisationens tekniska framsteg över materian. Andra världskriget flyttade den på egen mark lokalt förda klass- och egendomskampen över till det mellanfolkliga planet och slutade i ett allmänt mellan segrare och besegrade lika delat armod. Först i de rykande ruinhögarna av det förflutna kunde europeerna nivellera de nationella skiljaktigheterna. Men västerlänningens motgångar har samtidigt stärkt självtiliten hos österlänningen. En förändring sker i de stora asiatiska folkmassornas självstillstånd. Rasmedvetandet har väckts till liv genom kolonisation av de vita. För den egendomslöse asiaten har den kommunistiska läran blivit trosbekännelse och en religionens samlande brandfackla. Egendomskampen förs idag på det globala planet mellan västra och östra hemisfären — ideologiskt och geografiskt två skilda världar.

Tekniken utvecklas till sin egen förintelse. Individen nivelleras till självutplåning. Är civilisationen i sig själv nihilistisk? En materans revolution? Måste idéerna ständigt födas på nytt i de primitiva spillrorna av grusade illusioner?

S. Berg von Linde.



Finaldagens luftlandsättning i den vikande nordsidans rygg markerades med attrapper, trupperna kom med tåg till samma plats. Inte sedan beredskapstiden har vi haft en sån övning.



Kapten Sven Cronholm, stridsdräktskonstruktören med adjutant, löjtnant R. Alderborn.



Av trion pansarskott, granatgevär och raketgevär sågs mest det sistnämnda. Tanksskräck.

MANÖVER MED MECCANOLÅDAN

Är det svenska försvaret stridsdugligt eller inte? Under västgötamanövern sattes det mekaniska och det mänskliga på slitsamma prov. Frågan besvarades med ja.

Reportage: K. E. HILLGREN — E. COLLIN — PER OLOW

Det fanns situationer, då en majoritet av de 35.000 soldaterna i västgötamanövern undrade var ledningen gjort av de 37 ton kött och fläsk, de 100 ton potatis, de 1.250.000 liter mjölk, de 766.000 limpor som skulle gå åt under de åtta övningsdygnen. Det fanns lägen, då en avsevärd del av de 6.300 motorfordonen och 2.400 hästarna verkade att klumpa sej samman på vägarna, överdådiga måltavlor för fientliga eldöverfall och fientligt flyg.

Men sådant kan inte undvikas. Ritningar är en sak, realism en annan. Det var en mekaniserad armé som fälttjänstövningens progressiva Nordstat en råkall morgon skickade över riksgården mellan Tidaholm och Falköping. Sydstaten höll sej på defensiven, tog emot stötarna i ett försvarssystem av igelkottsprincip, fritt skottfält åt alla håll. I första skedet var Nord överlägsen med pansar, eldkraft och flyg. Mot slutet fick Syd resurser för att

slå tillbaka. Inte sedan beredskapen har Sverige haft maken till manöver. Övningsledaren, arméchefen generallöjtnant C. A. Ehrensvärd, förfogade över en stridsdomaresektion (chef: generalmajor Viking Tamm) som svarade för verklighetsmässig bedömning av olika operationsmoment. Då t. ex. ena sidan öppnade artillerield kunde den närvarande stridsdomaren kortvägskontakta sin kollega hos

(Forts. på sid. 26.)



Manöverinslag: Radio i alla former, från walkie-talkie till flygets sambandsstationer.



Den nya minbörren gör flera mans timslånga grävande på några djupsnurrande minuter.



Luftvärn på pansrat lavettage får representativa manövern effektiva mekaniska vapen.



Amerikanska attachén Cole (dekorerad med högsta infanteriutmärkelsen) vid flygkarta.

Amerikanske militärattachén:

Som på vår egen utbildning i Australien

Östblockets västgötabesökande militärattachéer demonstrerade som bekant sin ovilja mot manöverledningen, och troligen inte bara mot den, genom att andra dagens morgon bryta upp från Mössebergs sanatoriums annex och ta 10.15-tåget (hädanefter kallat rysståget) från Falköping till Stockholm.

Omgångens övriga attachéer, den finska, schweiziska och amerikanska blev kvar de tre utmätta dagarna. Överste Cole, veteran från första kavalleridivisionens Stilla havskampanj (motto: Först i Manila, först i Tokio, först över tretioåttonde parallellen) var imponerad:

— Vad jag sett här påminner delvis om vår egen träning i Australien innan vi stötte mot Japan. Soldaterna verkar bra och utrustningen passar säkert de svenska förhållandena utmärkt. Ni är energiska och självständiga, ni svenskar. Ni kan vara stolta över er värnpliktsarmé. Den står sej mycket gott vid en internationell jämförelse.

Kungen, som vid genomgången i Tidaholm betonade framåtandans betydelse i fält, gav själv utmärkta exempel på vad energi och vetgirighet innebär. Han var med överallt och frågade.

TEKNIKENS VARLD 21/51

EN MOTORFEST

Tänk om det blir en »Spätta» som erövrar titeln Sveriges Stjärnknutte. Omöjligt är det inte, det finns nämligen en hel del kvinnor med bland de över 300 deltagarna i Teknikens Världs trafik säkerhetstävling den 21 oktober. Och de kommer att kämpa tappert för att försvara sina motorintresserade medsystrars ära. Men »spätta» är förresten inte rätta ordet i det här sammanhanget. De deltagande damerna hör minsann inte till dem som nöjer sig med att sitta på bönpallen i vanliga fall — de brukar tygla sina maskiner själva. De flesta av dem deltar med Lambretta och de övriga damerna kör lättviktare.

Annars varierar maskintyp och -storlek högst väsentligt liksom deltagarnas civila yrken vid sidan om skinnknutteriet. Vid sidan om är kanske fel för en av deltagare har nämligen angett »skinnknutte» som sitt yrke. Han bör av allt att döma ha förutsättningar att placera sig bra. De deltagandes ålder varierar lika mycket som deras yrken. Äldst blir en 57-årig fotograf. Innan de tävlande ställer upp på startlinjen har de redan fått genomgå tävlingens första moment — en noggrann besiktning av samtliga deltagares cyklar. Där gäller det att ha sina maskiner i reglementsenligt skick enligt gällande trafikförfordningar. Vi går inte in på några detaljer här, det gäller för varje deltagare att känna till vad som fordras för att hans maskin skall klara det nålsögat.

När besiktningen är utförd ställer samtliga deltagare upp för start i det s. k. trialsmomentet, som lagts upp av experter Bertil Nilson, och där det gäller att åka i såväl terräng som på mindre vägar och passera knepiga fallor. Fotnedsättningar och andra liknande felaktigheter kommer att prickbelastas, så det gäller att vara på sin vakt ordentligt.

Målet för trialstävlingen är även start-

Över trehundra motoreyklister, därav flera kvinnliga, kommer att kämpa om äran att bli Sveriges Stjärnknutte. Det gäller för de manliga deltagarna att verkligen köra med insidan av huvudet om de skall kunna hålla sina kvinnliga konkurrenter på plats.

plats för körningen genom Stockholm, d. v. s. alla deltagarna skall omedelbart och utan avbrott fortsätta med nästa moment genom stockholmstrafiken upp till Stadion.

Vad som händer under detta moment, som arrangeras av Curt Barthelson, är naturligtvis hemligt, men så mycket kan avslöjas att när förarna startar i utkanten av Stockholm får de med sig ett kartblad där färdvägen är inritad. Utefter denna väg finns hemliga kontroller. Alla rörelser och allt man har för sig kommer att iaktas synnerligen noggrant och kontrollanterna kommer inte att se mellan fingrarna med någon som glömmar att ge tydliga tecken, som kör i fel fil eller vad han nu kan hitta på.

Vid målet uppe i Stadion kommer prisutdelningen att förrättas. Om flera pris tagare kommer på samma poängantal kommer dessa att skiljas åt genom en metod som kommer att vara hemlig intill dess vederbörande blir ställda inför uppgiften. På Stadion blir det en festlig ram kring

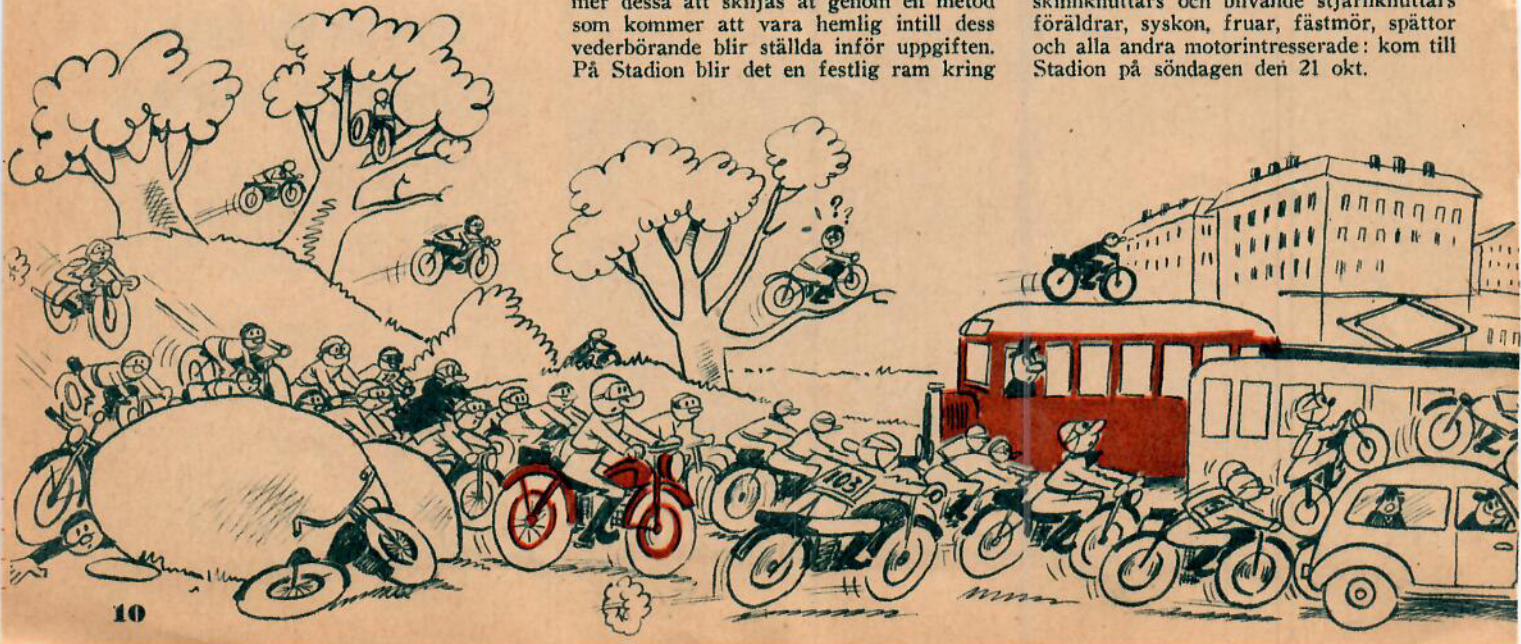
prisutdelningen med bl. a. en revanschmatch i speedway mellan MS och SMK och en hel del andra intressanta saker som säkerligen kommer att både roa och fångla publiken — allt i känd regi av motorpromotorn Uno Duzäll.

Vi kan redan nu avslöja att segraren får förutom en Husqvarna lättviktare även Teknikens Världs »Stjärnknuttebälte», ett elegant njuhålte med silverbeslag som tecken på sin värdighet. Dessutom kommer en speciell »Stjärnknutte»-plakett att överlämnas till alla som genomför tävlingen. Vidare har flera firmor och enskilda ställt upp massor med flotta priser. De som placerar sig bra behöver inte åka hem tomhänta.

Vi lovar att bjuda på en verklig motor gala i helt ny stil och med ett program som inte lämnar något övrigt att önska. Till slut kan vi bara ge ett råd till alla skinnknuttars och blivande stjärnknuttars föräldrar, syskon, fruar, fästmör, spättor och alla andra motorintresserade: kom till Stadion på söndagen den 21 okt.



Trials-tävlingen går efter engelskt mönster. Det blir inte fråga om att köra fort, tvärtom. Håll tungan rätt i mun! Just det.



UTAN LIKE!

STJÄRNKNUTTE — EN HEDERSTITEL

Visa stil och elegans

— Det är ingen tvekan om att Teknikens Värld funnit rätta melodin när det gäller att visa våra unga motorcykelförare att stil och elegans i åkningen ger betydligt större tillfredsställelse än fart och oväsen, säger trafikpolisintendent Erik Forsselius. Man blir inte hällen för god bilist med ryckig och vårdslös körning och det samma gäller för motorcykelåkning. Det är ingen konst att köra fort, därtill behövs bara att man vrider tillräckligt på gasreglaget, men det fordrar betydligt större skicklighet att köra så att man knappt märks i trafiken. Konsten är att bara flyta fram smidigt och elegant, behärska sin maskin i alla situationer och visa andra trafikanter den hänsyn som det anstår en motors gentleman, en riktig »stjärnknutte».

Klubblösa stjärnknuttar

— Jag anser det vara synnerligen allvarligt att motorcykelolyckorna på senare tid tagit sådana proportioner, säger generalsekreteraren i Sveriges motorfederation, Ragnar Gullberg. Det är ju inte motorsportens fel, men tyvärr är det sporten som blivit lidande alldeles oförskyllt. TV:s initiativ att ordna en trafiksäkerhetstävling hälsar jag därför med tillfredsställelse, särskilt som det är så många klubblösa motorcyklister som har hörsammat kallelsen. Det är just dessa klubblösa förare som leker tävling ute på vägarna, som man måste nå. Kan alla dessa knuttar göras till stjärnknuttar så är ofantligt mycket rummet.

Sedan gör man sitt bästa

— Det finns ingen som helst anledning att köra fort inne i stan. Åker man fort så måste man sitta på helpännu, och det är ju inte så särskilt roligt.

17-årige posttjänstemannen Roland Rosenholtz har mycket bestämnda åsikter i den vägen. Han anser att det viktigaste inte är full fräs på hojen, det är så mycket annat som är kul när man åker motorcykel.

— Ja, just därför tycker jag att den här tävlingen är alla tiders, framhöll han. Vem som helst får vara med — vi vanliga dödliga har ju inte en chans att få visa vad vi kan annars. Visserligen finns det tillförlitlighetstävlingar och sexdagars och så, men i dom måste man ha tävlingslicens, och vem har det? Teknikens Världs stjärnknutte-tävling kommer nog också att föra med sig att dom som varit med där sedan gör sitt bästa för att visa sig duktiga även ute i trafiken. En kille som placerar sig fint i tävlingen kan ju inte gärna köra som en buse sedan. Atminstone tycker jag på det sättet.

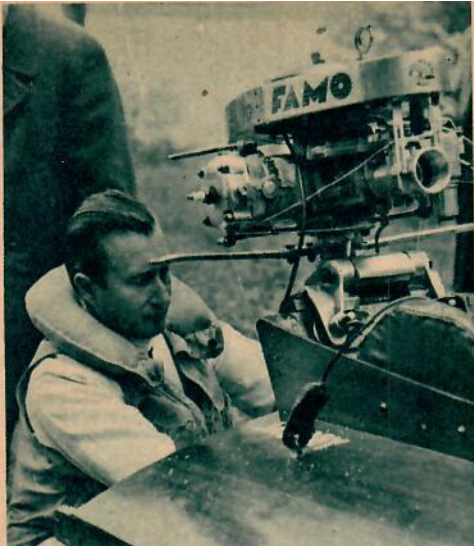
LEVE
SEGRAREN
HEJA
STJÄRNKNUTTEN
HURRA

TEKNIKENS VÄRLDS
STJÄRNKNUTTETÄVLING

STADION

Bjarre

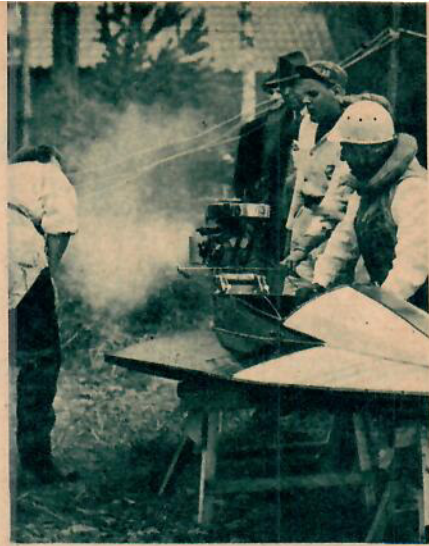




Gunnar Faleij är 42 år gammal och ingenjör i Mora. Två gånger tidigare har han slagit världsrekord för utbordare i C-klassen. Motorn får en sista noggrann översyn.



Första försöket i A-klassen misslyckades — motorn låg för högt och tog in luft. Mekanikerna Olle Bergkvist och Hilding Löf justerade snabbt den detaljen med en såg.



A-motorn dras igång på land av Olle Bergkvist, som varit Faleijs närmaste man då det gällt trimningen av rekordmotorerna. Båda är Faleijkonstruktioner, märke »Famo».



Klart för sjösättning — Gunnar Faleij kryper över från roddbåten till »galoschen». C-rekordet klarades galant, medan A-motorn vrenskades och inte ville få rätta »tonen».



Faleij och hans »mekar» jobbade intensivt med motorn och kom i tidsnöd — varje rekordförsök måste vara avslutat inom fyra tim. — men både motor och rekord klarades.



Ingenjörerna, tidtagarna och kontrollanterna Enoch Blomberg (t. v.) och Knut Svensson plomberar motorn efter körningen. Båda motorerna höll klart måttet vid kontrollen.

REKORDMAN UTOMBORDS

Text: Marining. Curt Borgenstam

Lördagen den 29 september skrevs ett nytt och ärorikt blad i svensk motorsports historia. Ingenjör Gunnar Faleij från Mora satte då, för tredje gången, nytt världsrekord med utbordare, denna gång i klasserna C (max. 500 cc. cyl.-volym) och A (max. 250 cc.). Bägge rekorden var tidigare i italiensk ägo och innehades i C-klassen av Pagliano med 56,06 knop och i A-klassen av Alquati med 43,28 knop. Gunnar Faleijs nya noteringar är resp 58,20 och 46,95 knop och överträffar alltså de italienska siffrorna med en påtaglig marginal.

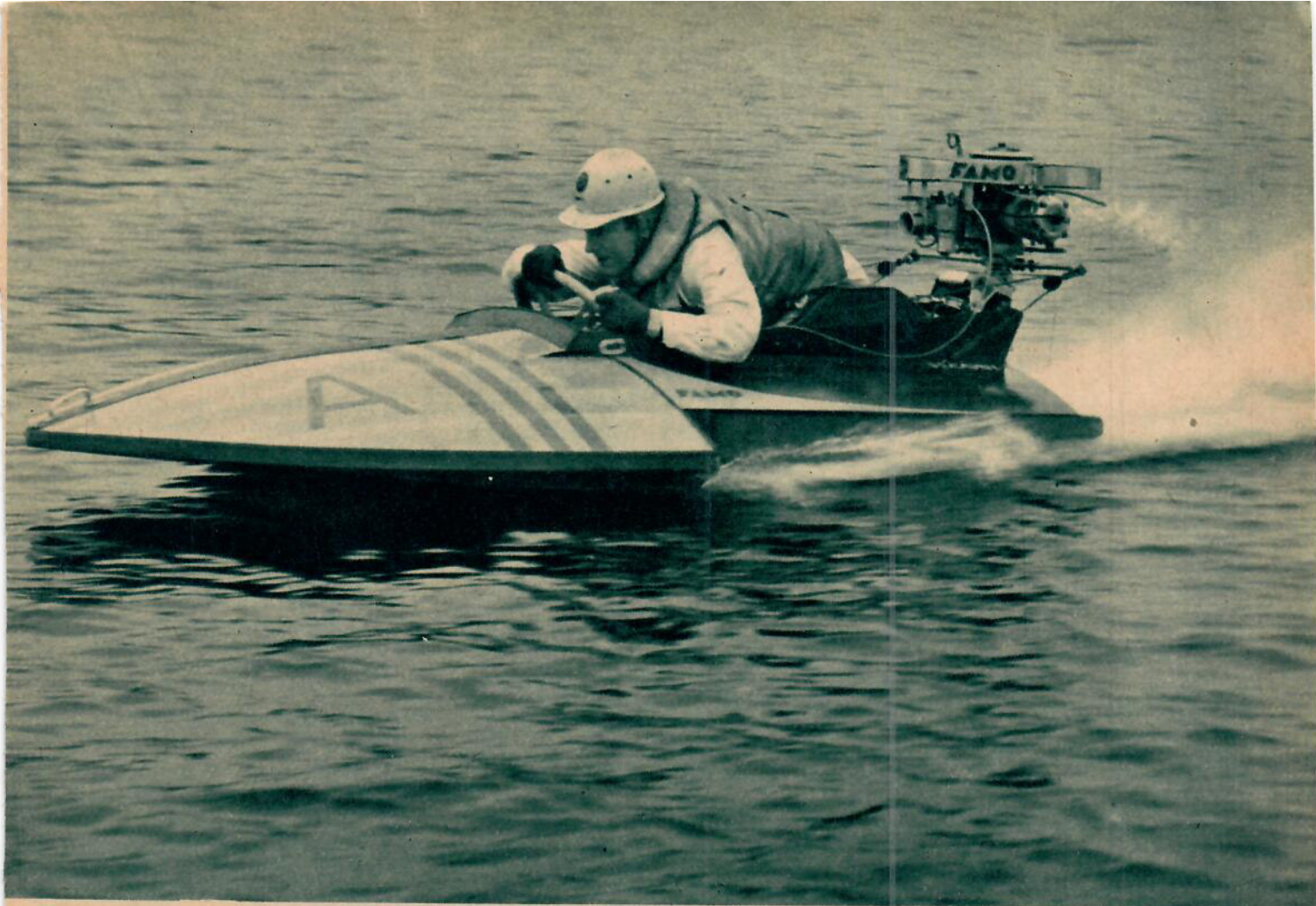
De nya rekorden är frukterna av års-långa målmedvetna förberedelser, företagna med den noggrannhet och omsorg som alltid präglar Gunnar Faleijs tävlingsverksamhet. Med samma grundlighet har han också på ett logiskt sätt utvalt och byggt samman en förbättrad utrustning i klart medvetande om att även konkurrenterna smidde sina vapen för att förbättra hans senaste rekord från 1947.



Första rekordet: A-klassen (175—250 cm³), 46,467 knop, vilket gör 86,057 km/t. Italieneren Alquati hade den föregående noteringen — från maj förra året — med 43,28 knop.

Det nya C-klassrekordet sattes med en amerikansk s. k. »trepunktbåt» av Jacobys konstruktion och tillverkning. Trepunktbåten skiljer sig från den vanliga stegbåten därigenom att förliga glidplanet uppdelats på två bordvart liggande pontoner. Härigenom uppstår en luftströmning under skrovet som bidrar till luft-

kraften och minskar motståndet. Denna båttyp har i USA helt slagit igenom för inbordare. För rundbånekörning med utbordare har den däremot funnit mera begränsad användning av olika skäl. Sålunda kräver den t. ex. ett förligare tyngdpunktsläge, som är svårare åstadkomma på en utbordare. Vidare är den att anses som mer svårkörd i kurvor och i vågsvall. Den är dock avgjort snabbare än en vanlig stegbåt, och kommer därför utpräglat till sin rätt vid rakbånekörning. Som en egendomlighet kan nämnas att Faleijs rekordbåt är t. o. m. tyngre än de vanliga rundbånekörarna. Den generella regeln för fortåkning, »ju lättare dess snabbare» har som bekant sina inskränkningar när det gäller mycket höga farter, då man stundom blir tvungen att ta jordens dragningskraft till hjälp för att överhuvudtaget hålla farfakosten kvar på vattnet eller vägen. För rekordkörningen med A-klass-motorn använde Faleij en



Andra rekordet: C-klassen (500 cm³), 58,20 knop = 107,788 km/t. Tidigare världsrekord-innehavare var italienaren Pagliano med 56,06 knop, vilket han presterade i oktober i fjol. För världsrekord fordras att föregående notering förbättras med minst 0,75 procent, så Faleij hade klar marginal och får båda rekorden (under förbehåll av UIM:s godkännande).

— OCH INOMBORDS

Foto: Hans Malmberg

vanlig stegbottnad »rundbanegalosch», ehuru med extra litet »skonommer» och egentligen avsedd för en I-klass-motor med blott 175 cc. volym.

Båten är svenskbyggd av Cyraks konstruktion och tillverkning, och hade välvilligt utlånats av Harriet Leidesdorff, vår



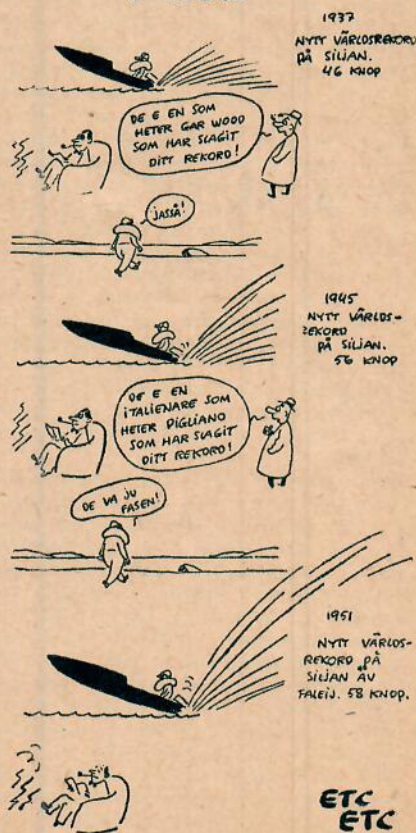
Faleij ros och utfbordaren bogseras i land efter ett gott dagsverke. Hans tidigare rekordkörningar ägde rum 1937 och 1945, båda i C-klasserna. I A »debuterade» han nu.

hitills enda kvinnliga utbordarstjärna. Motorfrågan har givetvis bjudit på betydligt besvärligare problem. En motor av den höga klass det här rör sig om kan man som bekant inte precis »köpa i en butik», och Faleij har därför valt att bygga upp motorerna efter egen komposition men med utnyttjande av beprövade konstruktioner.

Fastän tvåtaktsmotorn tidigare varit så gott som allenarådande då det gällt utbordare, har fyrtaktaren under senare år med en viss framgång sökt göra den rangen stridig då det gällt extrema effekter och farter. Sälunda är t. ex. det absoluta världsrekordet satt med en 6-cyl kompressormatad fyrtaktare av ytterst raffinerad och påkostad utformning. Likaså har ombyggda motorcykel-racermotorer kommit till flitig användning, främst i motorcykellandet Italien. Alquati's förutvarande A-klassrekord är t. ex. satt med

(Forts. på sid. 27.)

FALEIJ



Tecknaren Rit-Ola ger i Dagens Nyheter denna bild av Gunnar Faleij, världsrekord-krossare »på beställning». Efter den sista Siljan-körningen lägger han dock upp.

SVENSKA UR

PÅ SEKUNDEN



Väckarklockor i massor lämnar varje dag Westerstrands urfabrik i Töreboda, för inhemsk konsumtion och för export. Här kontrollerar en av de 400 anställda att monteringen är rätt.

Det är inte, som man skulle tro, schweizerna som dominerar urtillverkningen i Europa. Visserligen är alplandets urfabriker berömda över hela världen — och det med all rätt — framförallt för sina armbandsur och »fickrovor», men gäller det sådana grenar av urtillverkningen som pendyler och elektriska ur har vi i Sverige en firma som framgångsrikt kan konkurrera med schweizerna. Det är Westerstrands urfabrik i Töreboda, en femtusen personer stor socken i idoga Västergötland. Under framförallt de senaste decennierna har firman gått fram till rangplatsen av norra Europas ledande i branschen. Produkter från västgötasambället går numera på export över hela världen: i det hypermoderna hemmet i Palm Springs, Florida, eller hos haciendaägaren i Brasilien tickar en vacker pendyl från Töreboda, och de stora mätare av tidens gång som hänger utanför juvelerar- och optikeraffärerna lite runt om i Europa kommer i många fall från Westerstrands.

Den gren av den mångskiftande tillverkningen som vi ska titta lite närmare på i det följande, elektriska ur av olika slag, har de senaste åren tagit alltmer plats i tillverkningen, vilket till stor del hör samman med industrins fortsatta rationalisering. Allt flera firmor blir för sin rationaliserade drift i behov av elektriska uranläggningar inte bara för tidsstudier och tidstämpelare utan för signalanordningar av olika slag, larm, m. m.

Westerstrands är till stor del självförsörjande i tillverkningen. Ja, d. v. s. själva råmaterialen till uranläggningarna görs inte på fabriken, men varenda skruv, varenda en av de hundratals detaljer som ingår i ett elektriskt ur, tillverkas där. I de stora maskinhallarna finns också en

(Forts. på sid. 28.)



Arvid Eriksson (t. h.) och Lennart Carlsson monterar signalur. Precisionsarbete om något!



Arne Nilsson kopplar på impulser till magneterna på sekundärur. Viktigt: noggrannhet.



Tillverkningen är serielagd: kvalitetsur ford-
rar utsökt sträng kontroll och d:o provning.



Arvo Rantanen kopplar sekundärur för prov i laboratoriet, där varje ur kontrolleras.



ÄVEN TELEVISIONEN HAR SIN PAUSSIGNAL. MANNEN SOM STALLER IN KLOCKSLAGET FÖR TV-PREMIÄREN ÄR REDAKTÖR JENS LAWAETZ, DEN STARKE MANNEN INOM DANMARKS »FJERNSYN». HAN HAR EN MEDFÖDD BEGAVNING ATT GÖRA PROGRAMMEN LEVANDE. TIDIGARE VAR HAN DANSKA RADIONS UNDERHÅLLNINGSCHEF. DANMARK HAR VÄRLDENS BILLIGASTE TELEVISION.

Den 2 oktober kl. 20.00 var ett historiskt ögonblick. Då fick Skandinavien sitt första officiella televisionsprogram. De som blev först med TV-premiären i Norden var danskarna. Teknikens Världs utsända medarbetare skildrar här i ord och bild den lyckade premiären i Köpenhamn.

Reportage: THORE SANDELL — ASTRID GILLSÄTER

TEKNIKENS VÄRLD 21/51

När Julius Bomholt, iklädd elegant silvergrå slips — som minuterna efteråt utdömdes av den blått-älskande TV-expertisen — forcerade uppför trapporna i det charmanta danska Radionhuset vid Rosenørns Allé i Köpenhamn möttes han av ekot från de sista hammarlagen i den televisionsstudio han en stund senare skulle inviga. Hantverkarna hann nätt och jämnt göra sig och sina verktyg ur make up-rummet innan hr Bomholt trycktes

(VÄND) 15

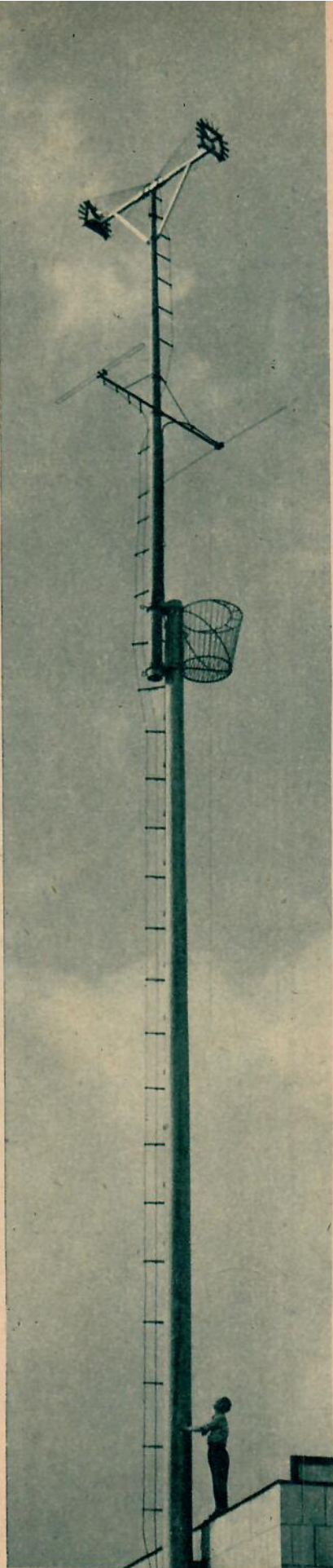
(FORTS)

ner i en stol och fick genomgå den ansiktsbehandling, förutan vilken han trots sitt sköt-samma leverne skulle ha sett ut som en söndersupen hamn-sjåare när han ett par minuter senare framträdde i de c:a 400 nu befintliga televisionsapparaterna i Köpenhamn och förklarade Nordens första officiella televisionsprogram invigt.

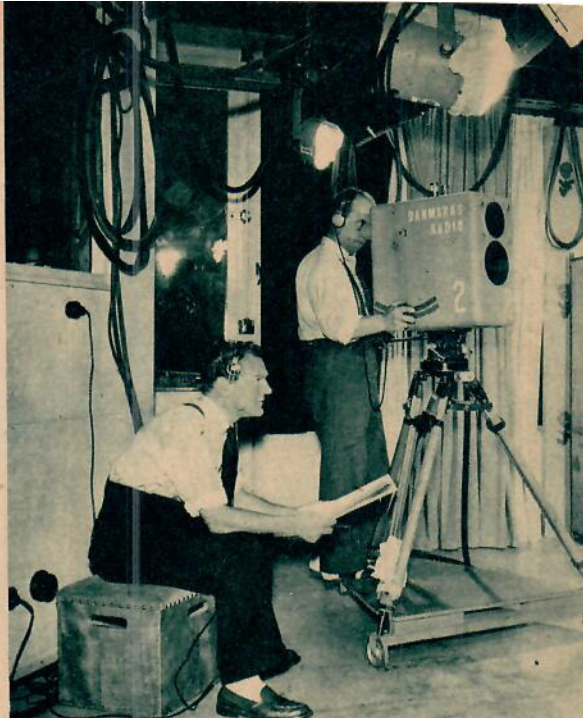
Det var med nöd och näppe danskarna fick sin television färdig i tid till premiären tisdagen den 2 oktober klockan 20. Den bar också i rätt hög grad improvisationens prägel, men detta snarare ökade än minskade trivsln i studion och kring mottagarna. Det fanns ett par smärre skönhetsfel, men man kommer inte ifrån att det var en lyckad premiär. Den bevisade bl. a. att man kan göra bra televisionsprogram med små medel och kostnader och för de svenska ansvariga, som tar alltför högtidligt på sin uppgift, och inte vågar sätta i gång trots att vår tekniska utrustning lär gå långt utanpå danskarnas, måste Danmarks TV-premiär ha haft rätt mycket av bakläxekarakter.

Vad som framför allt imponerade på en svensk gäst vid premiären var det frejdiga mod och den entusiasm med vilken danskarna, med TV-chefen Jens Lawaetz och tekniske chefen Peter Hansen i spetsen, har gått till verket. Man måste också imponeras av det utmärkta resultat som nåddes med ganska fattiga tekniska resurser. Vad den danska televisionsavdelningen disponerar i lokalväg i det stora radiohuset inskränker sig till ett TV-rum på 5 ggr 6 meter, som har delats upp i studio- och kontrollrum, några skådespelarloger, som snickrats ihop i en korridor, samt ett make up-rum. Dessutom har självfallet herr Lawaetz och hans närmaste medhjälpare sina tjänsterum, vartill kommer att radiohusets lika skickligt som energiskt arbetande laboratorium numera intresserar sig praktiskt taget endast för televisionsproblem.

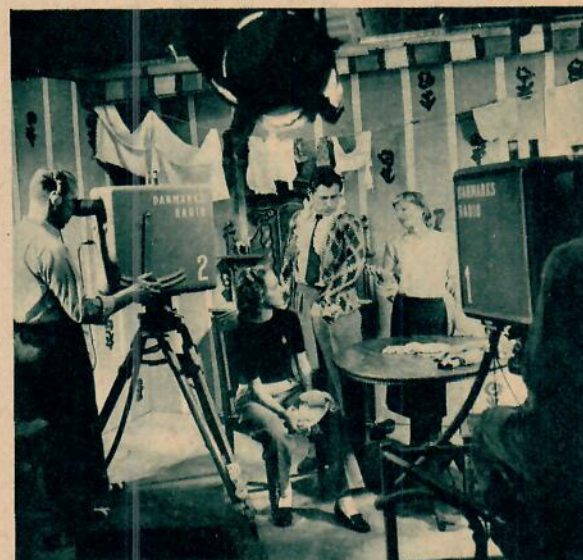
Vad den tekniska utrustningen beträffar så är den utan tvekan den enklaste och billigaste som någonsin förmedlat ett reguljärt TV-program. De båda kamerorna är av ålderdomlig typ och så ljussvaga att studion måste badda i ett hav av skarpt strålkastarsken under utsändningarna medan modernare kameror ledigt nöjer sig med vanlig rumbelysning. För filmsändning finns en projektor för 35 och 16 mm:s film och dessutom har man en vanlig 16 mm:s smal-filmkamera för egen upptagning av aktuella reportage, (Forts. på sid. 28.)



Sändarmasten på Radiohusets tak är 50 meter lång. Den skall förlängas i höst. Sändareffekten kommer därmed att fyrdubblas.



Två av veteranerna bland de danska televisionsexperterna är kameraskötaren Finn Fjeldhammer och inspicienten Conrad Eugen. Två års hårt arbete har gett dem behövlig rutin.



TV-premiären bjöd bl. a. på en modern dansk komedi, »Harlekens trollstav». Insensättningen var utmärkt. Skådespelarna är fr. v. Else Højgaard, Poul Reichard o. Kirsten Rolffes.



Televisionen arbetar med två kameror. Den ena placeras i regel så nära aktörerna som möjligt. Här tar Finn Fjeldhammer närbild på Lise Ringheim och Karen Nellemose.



Det Kongelige Teater i Köpenhamn har övat televisionsteknik i ett par års tid. Poul Reichard och Karen Nellemose hör till de säkraste aktörerna framför kamerorna.



Knappast någon programpunkt lämpar sig bättre för TV än husmödrarnas timma. Här lär Kirsten Hüttemeier och Sven Holm danskorna hur man lagar äpplemunkar.



Intresset var stort i Köpenhamn när Danmark fick sin television. På restauranger och i andra allmänna lokaler samlades folk för att uppleva den historiska stunden.

TEKNIKENS VÄRLD 21/51



En trött man, som förtjänar att vara trött men också att uppskattas för sin insats: den unge civilingenjören Peter Hansen, som med bara en enkel laboratorieanläggning som grund skapat de tekniska förutsättningarna för dansk TV.

TERMIKJAKT ÖVER



De värdefulla resultat som nåddes vid **TEKNIKENS VÄRLDS** segelflygexpedition i fjällen i våras har väckt stor uppmärksamhet hos segelflygare över hela världen. Expeditionens ledare, Karl-Erik Övgård, fortsätter nu sina forskningar i USA, och här lyssnar tre amerikanska segelflygare intresserat på hans rön i fråga om våguppvindar. Tvåan från vänster är Dick Jonson.



Med detta flygplan gjorde Dick Jonson sin rekordresa på ca 1:40 och därmed skulle JR-5 vara det högsta. Konstruktören siktar emellertid ännu längre. Ett

I tre år arbetade Dick Jonson med förberedelserna för att kunna förverkliga sitt livs stora dröm — att slå ryskan Olga Klepikovas världsrekord i distansflygning för segelflygplan som stått sig sedan 1939 och löd på 749,2 km. Han hade föresatt sig att lyckas och gick till verket med minutiös noggrannhet. Han byggde ett helt segelflygplan för ändamålet, det mest högvärdiga i världen f. n., studerade termikförhållandena under långa flygturer i motorflygplan över den amerikanska kontinenten och utarbetade till slut en detaljerad plan för rekordflygningen. Ingen-ting fick lämnas åt slumpen.

Den 5 augusti i år kl. 10.37 kopplade Dick Jonson wiren till bogserplanet på 700 meters höjd över flygplatsen Odessa i Kansas och satte kurs norrut, och landade 8 t 44 min senare välbehållen i Salina, Oklahoma som ny världsrekordhållare i sträckflygning efter en skickligt genomförd flygning på 877 km över den glödheta prärien.

Innan jag överlämnar ordet åt rekordflygaren själv skall jag kanske tala om vem han är. Man föreställer sig gärna de amerikanska segelflygarna som miljonärs-söner som fått ett modernt segelflygplan i present för att ha någonting att leka med. Ingen-ting är felaktigare än att tro

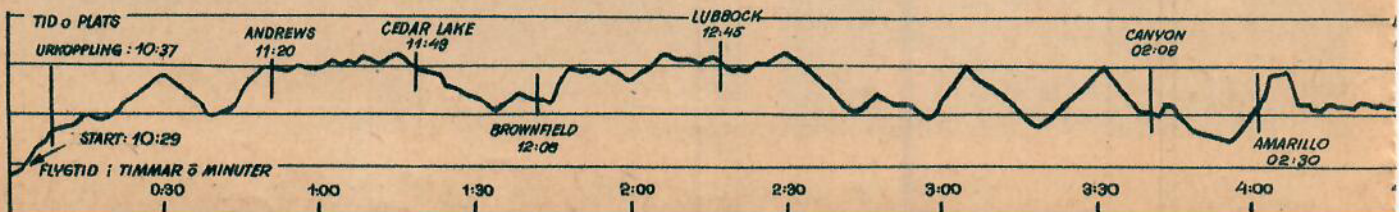
att även Dick Jonson tillhör denna kategori. Han är tvärtom en vanlig segelflygare som lagt ner mer intresse, tid, pengar och arbete på sitt flygplan än de allra flesta.

Som 17-åring — 11 år tillbaka i tiden — ställde han till med sin första sensation. Han blev tredje man i USA-mästerskapet i segelflygning i Elmira och slog bl. a. många gamla och rutinerade tävlingsrävar. Vad månede bli av en sådan naturbegåvning? Till synes ingenting. Han försvann för många år från tävlingarna, men flög i stället på fritid, skaffade sig motorflygutbildning och tjänstgjorde sedan som andre pilot på olika flyglinjer. När han efter ett par tusen flygtimmar stod i tur att avancera tog han till allas förvåning avsked från ett stabilt och inkomstbringande arbete och började i stället att studera till ingenjör samtidigt som han började se sig om efter ett nytt segelflygplan. Efter nära tre års arbete var hans nykonstruktion, RJ-5, klar för provflygning. Dick ensam har lagt ner omkring 3.000 byggtimmar på planet förutom största delen av sitt sparkapital.

Dick Jonson som är sonson till en svensk utvandrare berättar i fortsättningen. (Forts. på sid. 29.)



Denna kartskiss visar färdvägen vid 877 milflygningen. Det ursprungliga målet, Coldby, syns högst upp i vänstra hörnet. Treplan är en verklig



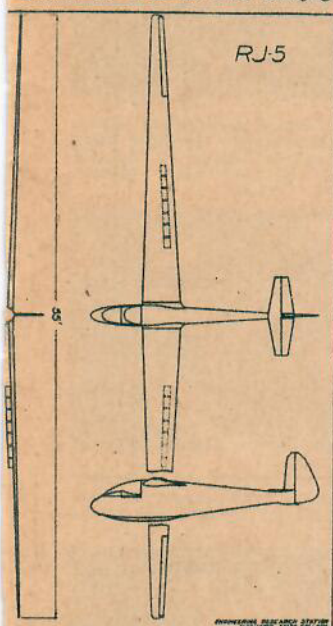
PRÄRIEN



Den nye världsrekordhållaren Dick Jonson, USA, 28 år och svenskättling.

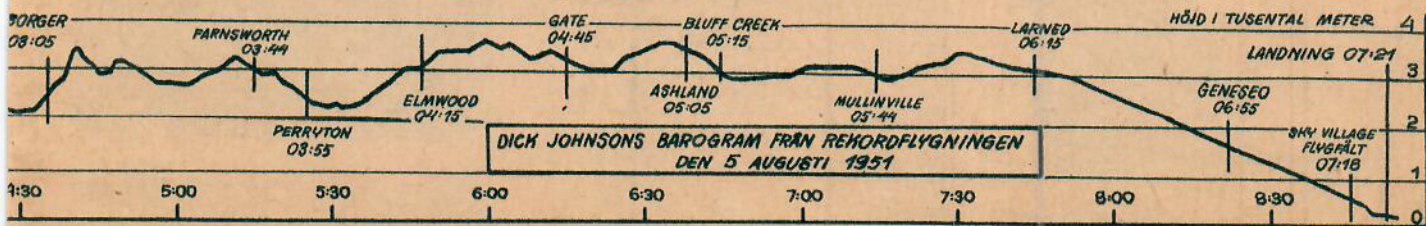


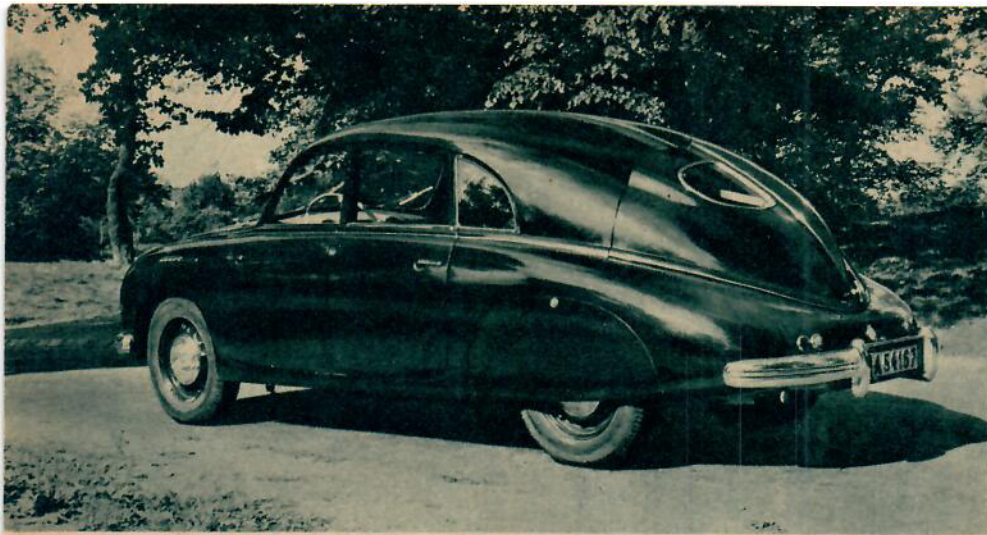
ordflygning över prärien. Glidtalet världigaste segelflygplanet i världen. glidtal på 1:42 är inte omöjligt.



enskiss av rekordplanet. Skevroden last 1/6 av Welhes, men har samma lingsgrad. Spännvidden är 16,8 meter.

Efter tre års förberedelser lyckades den amerikanske segelflygaren Dick Jonson slå ryskan Olga Klepikovas världsrekord i sträckflygning. Teknikens Världs medarbetare Karl-Erik Övgård har intervjuat den nye världsrekordhållaren, som här ger en dramatisk skildring av den spännande och skickligt genomförda 87-milaflygningen över prärien.





Tatraplans linjer tyder på lågt luftmotstånd, och det märks i verkligheten ute på landsväg. Den baktill placerade motorns luftintag sitter strax över det alltför lilla bakfönstret.

TV-betyg för Tatraplan

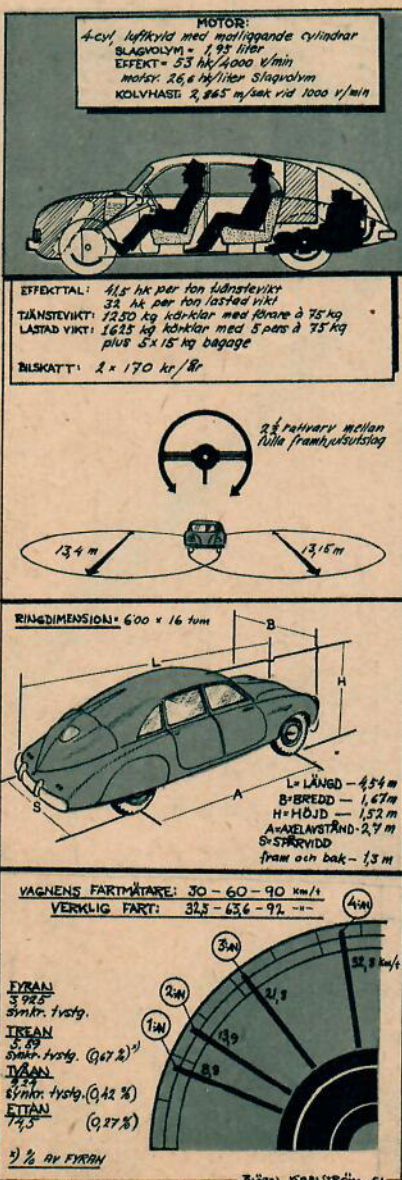
Bra:

- lågt luftmotstånd och hög utväxling ger mycket hög marschfart utan ansträngning
- separatfjädring på alla hjul
- låg kolvastighet, måttligt kompressionsförhållande och förbränningsrum, kupoltyp talar för driftsekonomi

Inte så bra:

- det som standard inbyggda värme- och ventilationssystemet fyller inte svenska krav
- köregenskaperna kräver en skicklig och tekniskt välorienterad förare för att vagnens goda egenskaper skall komma till sin rätt
- detaljarbetet i karosseriet står inte i samma klass som vagnens mekaniska delar

FÄNGSLANDE MEN OFULLÄNDAD



Civilingenjör Bertil Björkman provkör den tjeckiska Tatraplan

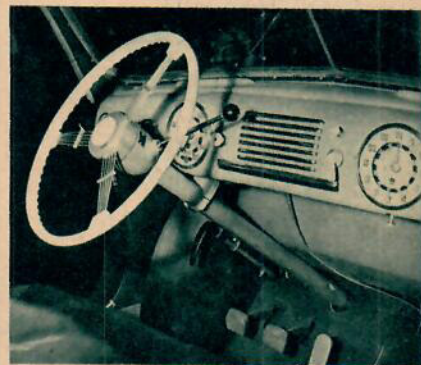
Tatraplans yttre är ovanligt, men knappast uppseendeväckande; bilen har lugna linjer som vittnar om lågt luftmotstånd. Interiören är luftig med stora fönstertytor och breda, inbjudande soffor. I framsätet sitter man utmärkt bra, särskilt ryggstödet är väl utformat med god stöd för både korsrygg och skulderblad. Tygklädseln är så pass sträv och kontakten med sätet är så väl fördelad från knäveck till nacke att man sitter ganska stadigt trots frånvaron av stöd i sidled. Utrymmet för baksitspassagerarnas knän blir snålt, när framsätet skjuts bakåt för att bereda plats åt en långbent förare.

Bagageutrymmet mellan bakre ryggstödet och motorrummet är av måttlig storlek. Under framhuvud finns både bränsletank och reservhjul, varför bara några smärre kollin kan stuvas in där.

Utsikten från såväl framsäte som baksäte är bra i riktning framåt samt åt sidorna. Sikten bakåt och snett bakåt är direkt dålig och blir inte bättre genom den typ av backspegel som ingår i standardutrustningen. Backspeglar på utsidan passar inte på en bil med god strömlinjeform som denna, men måste nog skaffas som extra utrustning i det här fallet.

Ljudnivån i vagnen varierar med motorns varvtal; ljudet från kylfläkten dominerar och blir ganska starkt när motorn närmar sig varvtalmaximum. Maskineriet är mekaniskt rätt tystgående. Avståndet mellan förarplatsen och drivaggregatet medför långa och komplicerade reglage och där ligger troligen orsaken till att växelspaken är ganska knepig att manövrera, bland annat kräver den rätt stor manöverkraft. I övrigt är växellådan bra, med ypperligt avpassade utväxlingsförhållanden och ganska tyst gång. Kopplingen kunde inte ges högsta betyg, ty den var en smula »ivrig» vid inkopplingsbörjan.

(Forts. på sid. 24.)



Förarplatsen är utrustad med rejäla spakar, pedaler och instrument, men tätningar kring rattstång och pedalskaft saknas och bränsletankens bakvägg är helt utan klädsel.



Liksom en geting har Tatra stinget baktill. Luftrenarna för de två fallförgasarna och kylfläktens luftintag syns tydligt på bilden.



Karosseriarbetet ger intryck av soliditet och hållbarhet, det är »finishen» och komfortdetaljerna som lämnar en del övrigt att önska.

för tryggare mc-körning

deltag i rikstävlingen om

NYMANSKÖLDEN

Ny tävlingsform för ökad körsäkerhet

I kampen mot motorcykelolyckorna har ett nytt initiativ tagits — rikstävlingen om Nymanskölden. Tävlingens syfte är att träna våra mc-förare till säkerhet, omdöme och hänsyn — man skall »tävla sig» till trafiksäkerhet. Det blir en verkligt spännande kombination av trafiksäkerhets- och tillförlitlighets-tävling med bl. a. manöverprov i terrängen (s. k. trials-körning).

Du som kör mc...

och vill visa att säkerhet går före hastighet får här en verklig chans att sätta Din körskicklighet på prov. I slutet av oktober kommer utvalda motorklubbar över hela landet att ordna lokala uttagningstävlingar om Nymanskölden i guld, silver och brons (mindre storleken). Har Du erövat en sådan Nymansköld, så har Du kvalificerat Dig till riksfinalen i Stockholm om stora Nymanskölden i samma valörer. Samtliga sköldvinnare får även diplom för »säker körning».

Alla kan delta

Tävlingen går i två klasser: A: Klubbanslutna, B: Icke klubbanslutna förare. Motorcyklarnas storlek spelar ingen roll — inte heller om Du är tävlingsförare eller mindre rutinerad — här har alla samma chans! I broschyren »Rikstävlingen om Nymanskölden», som Du kan få från en motorklubb, finns alla uppgifter om tävlingen.

Bli medlem i en motorklubb!

För den som är intresserad av att gå in i en motorklubb finns det i broschyren en förteckning över alla SVEMO-anslutna motorklubbar. Dessutom finns angivet vilka klubbar som arrangerar dessa tävlingar.

**NATIONALFÖRENINGEN FÖR TRAFIKSÄKERHETENS FRÄMJANDE
MOTORKLUBBARNAS SAMARBETSKOMMITTÉ • NYMANBOLAGEN AB**



GULD



SILVER



BRONS

HELIKOPTERN I KRIG

Av kapten Bengt Ohrelius



Helikoptern har börjat spela en viktig roll i stormakternas upprustningsprogram. Bilden visar en av engelska marinens mest använda helikopter-typer, Westland Sikorsky S-51.

Under höstens stora marina krigsövning har helikoptern för första gången i Sverige använts i samband med militära operationer. Den har visat sig vara ett värdefullt hjälpmedel bl. a. som eldlednings- och sambandsplan. Dess enastående förmåga att ta sig fram och landa eller starta nästan var som helst gör den väl lämpad för användning i våra vidsträckt skärgårdsområden där den t. ex. kan användas för smärre, viktiga personal- och förrådstransporter, förbindelsetjänst, minsplaning, räddningstjänst, evakuering av särskilt hotade öar och av särade.

De helikoptrar, som använts under de marina krigsövningarna har förhyrts från Ostermans.

Den välkände uppfinnaren Igor Sikorsky, som är född i Ryssland och bl. a. fått sin utbildning i Parsi och Kiev, började sitt arbete på det flygtekniska området med att uppfinna och konstruera en helikopter. Hans försöksplan, som hade en 25 hästars motor blev färdigt 1909. Sikorsky kom till USA 1919 och ägnade sig där åt att konstruera stora flermotoriga flygplan och flygbåtar. Men 1939 återvände han till utgångspunkten för sitt flygtekniska arbete och satte in sina krafter på att förbättra den gamla helikoptern.

Helikoptern har ofta vanvördigt kallats »väderkvarn» och man har dragit på munnen åt den ganska extrema flygplanstypen. Dess insatser under koreakriget har emellertid fått bl. a. amerikanerna att väsentligt ändra uppfattning om den och dess användbarhet i den militära organisationen. Före koreakrigets utbrott ansåg man, att helikoptern på sin höjd kunde användas för reklamändamål, posttransporter och vissa undsättningsexpeditioner. Men uppfattningen har som sagt ändrats och numera anser man på ansvarigt militärt håll i USA, både inom armén och marinen, att helikoptrar måste ingå i utrustningen. För amerikanska krigsmaktens räkning har också beställts mer än 500 helikoptrar sedan kriget började för drygt ett år sedan. Under de tio närmast föregående åren byggdes sammanlagt 1.100 helikoptrar för försvarsmaktens räkning. De senaste amerikanska helikoptrarna varierar i storlek från 3—4-sitsiga plan till sådana, som kan ta 10 och upp till 20 man. Inom en relativt nära framtid räknar man emellertid med att kunna få fram helikoptertyper, som skall kunna ta ända upp till 40 man eller motsvarande last. Helikoptern är ju ett relativt lång-

(Forts. på sid. 32.)

LIVSFARLIGA TRAFIKSIGNALER

Trafikanterna i städerna utsätts dagligen för onödiga risker. Vid undersökningar har det framgått att de nuvarande ljussignalerna i många fall inte alls uppfattas.

Tiden är mogen för en förbättring anser

Civilingenjör MATTS BERGMARK.

För 75 år sedan visade professor Frithiof Holmgren (far till den inte heller okände prof. Israel Holmgren) att inte alla personer förmår skilja på röda och gröna trafiksignaler. Detta skedde vid en demonstration i Uppsala till vilken Kgl Järnvägsstyrelsen inbjödits. Vad som där inträffade spred sig som en löpeld över hela världen och Uppsala blev inom kort samlingspunkten för trafiktekniker och vetenskapsmän som ville sätta sig in i Holmgrens metod att undersöka färgsinnet.

Holmgren hade konstaterat att kombinationen rött och grönt ljus var olämplig i trafiksignaler. Han föreslog att grönt skulle ersättas med blått, vilket då emellertid icke lät sig göras av tekniska skäl (de ljuskällor som stod till buds var gulfärgade och skulle ge upphov till grönaktigt sken även om glaset

var rent blått). Rött och grönt användes dock som bekant fortfarande och har på senare tid kompletterats med gult, vilket sannernigen icke gjort det lättare för de färgsinnesdefekta.

Det var den 13 oktober 1876 som den dramatiska demonstrationen ägde rum i Uppsala. Den hade föregåtts av en mycket häftig brevväxling mellan den hellevrade Holmgren och järnvägsstyrelsen. Holmgren hade nämligen beskyllt denna för att ha det indirekta ansvaret för en svår järnvägskatastrof som året innan inträffat i Lagerlunda (sträckan Stockholm—Malmö) genom att låta en uppenbarligen färgblind förare köra tåget. Någon bevisning hade Holmgren den gången inte kunnat pretera eftersom föraren i fråga omkommit.

(Forts. på sid. 24.)



En trafikfyr av det här utseendet skulle vara betydligt mindre riskabel än de nuvarande. Färgerna kan vara desamma, men en färgblind skulle ändå förstå ljussignalerna.

Personbilsägare!

NU kan Ni få GOODYEAR ringar

Den senaste utbyggnaden vid Goodyears fabriksanläggningar i Norrköping har gett oss nya möjligheter till snabb leverans. Nu skall Ni inte behöva vänta på Goodyear personbilsring — ringen som ger fler mil! Alla dimensioner kan levereras omgående.

Får Ni Goodyear Nyheter?

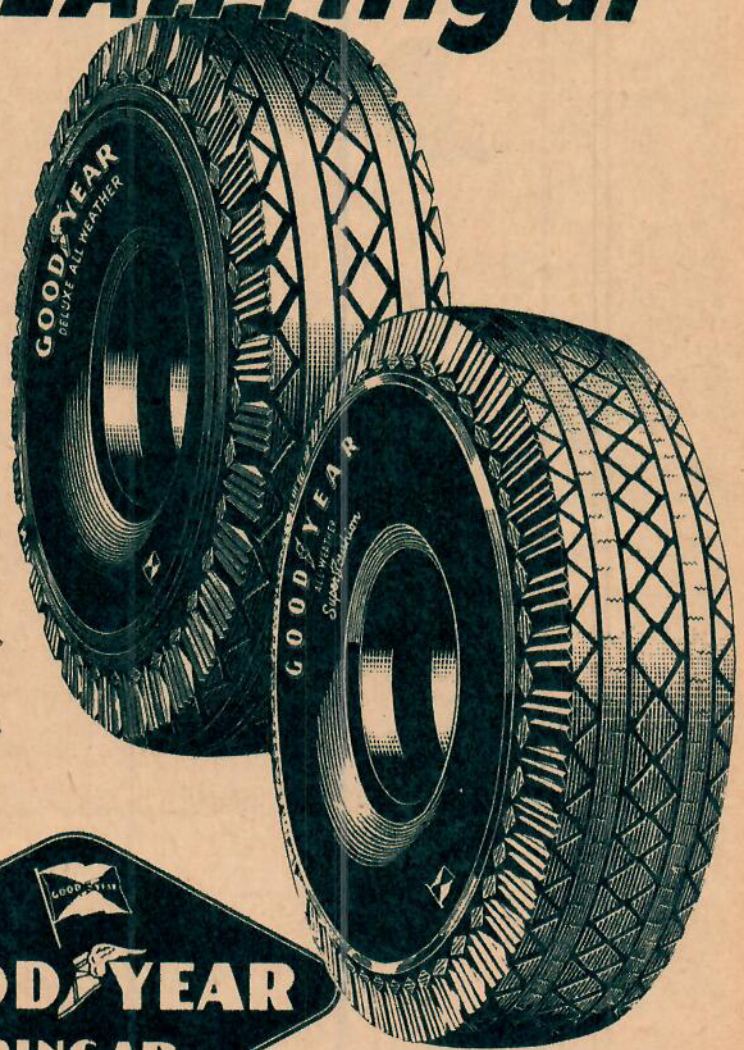
Intressanta artiklar — ringnytt — värdefulla råd. Begär tidskriften från Goodyear, Karlavägen 115, Stockholm, eller från Er Goodyear-försäljare.

De Luxe

Slitstark, gripsäker, pålitlig ring.

Super-Cuchion

Extra lågtrycksring, ger mjukare, mer flytande körning.



*Skylten visar vägen
till Goodyear-försäljaren.
Han ger Er ringråd
och service.*



4 orsaker till att fler kör på Goodyear än på någon annan ring:

- 1 SLITSTYRKA
— ger god ringekonomi
- 2 VÄGGREPPET
— ger körsäkerhet
- 3 CORDSTOMMEN
— tål regummering
- 4 TRÄDKANTEN
— är pålitlig och håller formen

*I januari byggde vi vår 1.000.000:te ring — nu
har produktionen 3-dubblats sedan starten 1939.*



TID ATT KÖPA MODELLMOTOR

GÖR EN GOD AFFÄR HOS OSS!

Vi erbjuder Eder vårt urval av Europas modernaste modellmotorer.

AMCO BB 3,5 cc

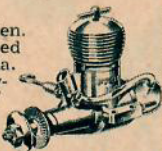


Den nya AMCO-BB starkaste och snabbaste dieseln i sin klass. En ny ytterligare förbättrad version av vår mest sålda diesel i stora klassen. Dubbla Hoffman highspeed-kullager, ny förbättrad förgasare, 360° utblåsning. Vikt 145 gr. Lämpl. prop. 9x6" — 9x10". Varv/min. 4.500—15.000. Pris Kr 78:—.

Pris Kr 78:—.

FROG »150» DIESEL

Nytt tillskott i Frogserien. Sensationell 1,5 cc med imponerande prestanda. FROG 150 har ett varvtal å 4.000—14.000 v/min. väger ca 85 gr o. levereras komplett med tank, plastslang etc. Lämplig prop. 8x6" — 7x10". Pris Kr 40:—. Glödstiftutförande samma pris.



DESSUTOM LAGERFÖRÅS

FROG »250» 2,49 cc 10.000 v/min. 60:—
FROG »500» 4,92 cc 15.000 v/min 64:—
Komplett sortering reservdelar!

ED III serie 2

Den nya upplagan av EDs 2,46 cc. Starkt förbättrad och försedd med två kullager, roterande insugning, hastighet upp till 14.000 v/min. Vikt 140 gr. Pris Kr 75:—.



DESSUTOM LAGERFÖRÅS FÖLJANDE

ED BEE 1 cc	7.000 v/min	Kr 45:—
ED II 2 cc	6.500	» 60:—
ED Spec. 2 cc	7.000	» 63:—
ED IV 3,46 cc	10.000	» 75:—
Komet 2,5 cc	7.500	» 62:—
Elfin 1,8 cc	10.000	» 77: 50
Javelin 1,5 cc	10.000	» 55:—

BRÄNSLETANKAR AV MÄSSING

Stor stunttank	Kr 4: 75
Liten	» 4: 00
Teamracing-tank	» 4: 75
Stor linkontrolltank	» 5: —



TRUCUT DIESELPROPELLRAR AV TRÄ

Förnämsta utförande, tillverkade av prima virke med perfekt skuren stigning.

6x4" — 6x8"	pr st. 1: 75
7x6" — 7x10"	» 1: 90
8x6" — 8x10"	» 2: —
9x6" — 9x10"	» 2: 40
10x6" — 10x12"	» 2: 50

Med flera dimensioner.



Och så katalog nr 9

Guldgruvan för varje modellflygare. Största sorteringen av byggsatser, motorer och tillbehör. Flera intr. trimanvisn. för diesel och glödstiftsmotorer, även bränslerec. Tips för linkontrollflygning m. m. Erh. mot 65 öre i frim.

SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI = MALMÖ 9

sänd mot postförskott + porto:
... st. Motor
... st. Propeller
... st. Katalog nr 9
Namn
Adress
Poststation
(Skriv tydligt. TEXTA!)

FÄNGSLANDE MEN...

Forts. fr. sid. 20

I stadstrafik kan man oftast starta på tvåan och accelerera upp till 50 å 60 km/t i ett snabbt svep, om man så vill. Treans fartområde är från 25 till 80 å 90 km/t, vilket gör den utmärkt både för tättbebyggda områden och för omkörningar efter en blockering ute på landsvägarna. Tatra-plan är ingen idealisk stadsvagn, därtill är motorn för sportbetonad. Den drar inte jämnt på de lägsta varvtalen, vilket tillsammans med kopplingens och växelspakens små säregenheter ställer rätt stora krav på förarens körteknik i långsamma trafikköer.

Ute på landsvägen kommer denna i utförandet påkostade maskin till sin fulla rätt. Trots hög utväxling är accelerationen god; från stillastående när man 100 km fart på mindre än en halv minut och en halv kilometers sträcka. Treans växel ger en fartökning från 30 till 60 km/t på ca 7 sekunder. Vagnens mest tilltalande egenskap är kanske dess ovanliga förmåga att lättjefullt glida fram i hundrakilometerstakt med tilltält motorvarv och litet gaspådrag. Kolvhastigheten når inte upp till 12 m/sek förrän vagnen kommer över 130 km/t, vilket torde vara dess ungefärliga toppfart. Inom fartområdet 80—115 kan man välja sin marschfart efter smak och vägförhållanden. Kylningen är fullt vuxen sin uppgift, vi behöve inte ens avlägsna oljekylarens skärning under accelerations- och fartprovet. Men motorn löper risk att bli alltför kraftigt kylt vintertid, ty någon regleringsanordning för kylningen finns inte. Bromsarna kräver rätt stort pedaltryck, men ger tillräcklig effekt. Fjädring är styvare än på de flesta moderna vagnar, vilket medför stötighet i gången vid låg fart — spårvägsspår o. d. märks tydligt vid stadskörning. Ute på vägarna är denna fjädring bra och vagnen varken kränger eller nickar.

Den relativt stora vikten av drivaggregatet i bakvagnen påverkar givetvis vägegenskaperna. Bakhjulsfjädringens svängaxlar ger givetvis ringarna utmärkt följsamhet över vägens ojämnheter och det skall mycket hård kurvtagning till för att få bakvagnen i sladdning på normal vägbanan. När sladden slutligen infinner sig fordras det en säker förare för att hålla vagnen i styr.

Styrinrättningen kräver inte stora rattförelser, går lätt vid alla farter men släpper igenom en del väg vibrationer till förarens händer.

Tatraplan är understyrd, vilket gör att den lekande lätt avverkar gathörn och går in i kurvorna med mycket liten hjälp från förarens sida, men den måste medvetet styras ut ur kurvorna. Den går inte heller rakt fram efter linjal utan måste »passas» med ratten. Bäst går den under löst rattgrepp och när den ostört får vandra några decimeter i sidled efter eget skön. Denna vagn kan säkerligen bli riskabel på nordiska vintervägar, om det inte finns omdöme och erfarenhet vid ratten.

Helhetsintrycket av Tatraplan är blandat. Den förefaller att vara byggd av skickliga biltekniker för eget nöjes skull. Den är mycket modern, gediget byggd och »varmblodig» i konstruktionen. A andra sidan saknar den rätt mycket i fråga om lättkördhet och komfort, ting som majoriteten bilköpare vant sig att finna även hos vagnar i de lägre prisklasserna. Tekniskt intresserade bilister, som har tid och lust att förbättra utrustningsdetaljerna efter eget huvud och som söker en bil med konstruktionsdrag och prestanda utöver det vanliga i denna storleksklass finner i Tatraplan ett intressant och värdigt föremål för sina omsorger.

DATA FÖR TATRAPLAN:

Tillverkare: Tatraverken, Koprivnici, Tjeckoslovakiet.

Generalagent: Lindblads Motor AB, Stockholm. Byggnadssätt: Självbärande vagnskorg av stål med svetsade fogar; bakhjulsdriven, motorn placerad baktill. Fem sittplatser, fyra dörrar, tre fönster på vardera sidan, dörrfönstren sänkbara med vev.

Motor: Fyrcylindrig, fyrtakt med motliggande cylinder; luftkyld med fläkt och luftkanaler; cylindermått 85x86 mm, snedställda, motliggande ventiler, styrda med vipparmar; 2 st Solex fallförgasare med startmunstycken, förvärmning saknas; batteritändning med varvtalsstyrd tändförställning.

Kraftöverföring: Enkel torrlamelkoppling; fyra växlar framåt.

Hjulställ: Fram separattfjädring med två tvär-

gående bladfjädrar och hydrauliska teleskopstöttdämpare, bak separattfjädring med svängaxlar och hydrauliska teleskopstöttdämpare.

Bromsar: Hydrauliska fyrhjulsbromsar; handbromsspaken påverkar bakhjulsbromsarna mekaniskt.

Styrning: Utväxling med snedskuren kuggstäng; ratten på vänster sida.

Värme- och ventilationssystem: Friskluftintag i framänden med kallluftkanaler till framsäte och inbyggda ropsprutor. Avgasvärmda varmluftkanaler mynnar vid framsätet.

TV:s PROVKÖRNING

av Matchless 350 måste av tekniska orsaker tyvärr stå över till nästa nummer.

LIVSFÄRLIGA TRAFIK...

Forts. fr. sid. 22

Med överlägsen ironi hade järnvägsstyrelsen besvarat angreppet: »Det är möjligt att någonting som heter färgblindhet existerar. Sådant kan emellertid icke under några omständigheter förekomma bland järnvägspersonal, ty i så fall hade man för länge sedan upptäckt den.»

Holmgren hade varit i febril verksamhet sedan Lagerlunda-olyckan inträffade. Först hade han undersökt 2.000 beväringar från Upplands regemente och fått sin åsikt bekräftad att färgblindhet är en tämligen utbredd åkomma. Därefter hade han ägnat sig åt de 266 anställda vid Upsala—Gefle Järnväg och bland dem påträffat 13 färgblinda. (Detta gör 5 procent. Vi anser i dag att de färgsinnesdefekta utgör minst 8 procent av männen — men endast 0,4 procent av kvinnorna. — Att Holmgren fick en lägre siffra beror på att hans »safirgarnsmetod» endast tillät en grovsällning.)

Av dessa 13 valde Holmgren till sin demonstration ut två, en rödblind och en gröndlind konduktör. För att göra det ännu effektivare hade han uppmanat dem att infinna sig i sina tjänsteuniformer.

Konduktörerna fick var sin signallykta och visades in i mörkrum där de tillsades att kontrollera att lyktorna »visade rätt». De fick därefter ställa sig i var sin ände av salen och instruerades att när den ene visade en färg skulle den andre visa samma färg.

Salen lades i mörker och Holmgren uppmanade generaldirektören att ge den närmaste konduktören order att visa en viss signal.

Generaldirektören viskade »visa klart». Konduktören borde då visa grönt ljus — men han visade i stället rött! Den andre svarade med grönt!

När jag första gången hörde om den Holmgrenska demonstrationen var min reflektion närmast den att han måtte ha haft en sagolik tur. Lika gärna som konduktörerna visat fel färg kunde de ha visat rätt, och hur hade det då blivit med den dramatiska poängen? Under alla omständigheter borde den första konduktören ha visat rätt. I en mycket liten krets har det varit känt att Holmgren i förväg sett till att demonstrationen inte kunde misslyckas. Tro nu inte att han mutat konduktörerna! Nej, men han hade preparerat lyktorna så att det i den ena endast fanns röda och i den andra endast gröna glas!

Vid ytligt betraktande förefaller det som om detta fula trick gjorde demonstrationen till en värdefull bluff. Men så förhåller det sig faktiskt inte. Däremot var provet i verkligheten redan utfört när ridån gick upp för de förväntansfulla åskådarna.

Kontrollörerna hade ju uppmanats att i enrum kontrollera att lyktorna var felfria. Där, i mörkrummet, ägde det verkliga provet rum. Den rödblinde märkte inte att båda hans signaler i verkligheten var röda, och den gröndlinde inte att hans var gröna!

Detta inträffade alltså för 75 år sedan. Trafiken har sedan dess undergått en enorm ökning — utan att signaltekniken gjort några egentliga framsteg.

Den största ökningen har gällt stadstrafiken, och där används fortfarande signalfärgerna grönt, rött och gult. Någon färgsinnesprövning förekommer inte i Sverige vid körkortsprovets avläggande. Var tolfte bilförare kan i själva verket inte betryggande skilja färgsignalerna åt.

Forts. på sid. 34

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

DYNAMOTRÅD
EMALJERAD TRÅD
MOTSTÅNDSTRÅD
ISOLERMATERIAL

★

**E. Söderlunds
Trådspinneri AB**
Kungsgatan 84 - Stockholm
Tel. 53 10 46. 53 11 47



Byggsats till 7 rörs växelströms-super

Kortvåg, mellanvåg och långvåg. Ett oavstämt högfrekvenssteg. Variabel selektivitet. Tonkontroll. Grammofonuttag. Chassiet lev. delvis kopplat, försett med rör men utan högtalare.

Pris 98:—

Rörbestyckning:

2 st EF22	1 st EM4
2 st ECH21	1 st AZ4
1 st EBL21	



AB CHAMPION RADIO
Brunkebergstorg 24 Sveavägen 50
Polhemsgatan 38
STOCKHOLM
Nordhemsgatan 62, GÖTEBORG

MANÖVER MED MECCANOLADAN ...

Forts. fr. sid. 8
motståndarna och ange eldstyrka, målområde etc., varpå skador och förluster dömdes ut. Pyroteknisk rekvisita kompletterade stridsdomarnas arsenal. »Gräshoppor» illustrerade nedslag av gevärskulor och rikoschetter, »visselpatroner» markerade granaternas utdragna tjut, »eldbägare med kommet» och sprängladdningar talade bullrande om var kanonprojektilerna i verkligheten skulle ha hamnat.

Manövers huvudändamål: »att öva befäl och trupp under fältmässiga förhållanden och inom ramen för förband av sådan storleksordning — fördelningar och brigader — att de självständigt kan lösa operativa företag». Det är överord att tala om de nya pansrade brigadernas eldprov. Det är samma skillnad mellan att prova en armé i fred och sända den i krig som att bada i ett sobert kar med väl tempererat, tallbarrdoftande vatten och att följebåtslös och utan kompass simma över Engelska kanalen i storm med extra vidriga strömmar. Säger man att organisationen för en vecka uppstod från det inrutade papperet till träningsgråa, stingsliga vardag, har man i alla händelser inte sagt för mycket.

Och vad sa deltagarna?

De mekaniska talade genom sin existens. Flyget höll folket och fordonen i påfallande utsträckning borta från vägarna. Stridsvagnarna — från andra världskriget ryktbara som anfallspilarnas spetsar, från Korea bekanta genom ungefärligen samma uppträdande — tjänstgjorde som rullande eldbaser bakom det avancerande och terrängrensande infanteriet. Lastbilen, jeepen och cykeln tävlade inbördes om största transportvärdet. Traktorn — som verkar byggd efter kängurun: rudimentära främre extremiteter, groteskt kraftig baktill — ersatte i stor utsträckning den s. k. havremotorn. Radar, radio, telefon förekom sannolikt tätare än på någon tidigare militär sammandragning.

De mänskliga talade med viljan eller oviljan. För den ineliggande repetitionsomgången utgjorde manövern ett slutprov. Truppen var organiserad som vid mobilisering. Medelåldern för deltagarna höll sej snarare mellan 25—30 år än mellan 20 och 25. Som regel var det tyngd och allvar i arbetet, mycket lite maskning, rekryttidens idrott. När man lutar mera åt 30 än åt 20 har man vanligen sin uppfattning om försvaret klar. Inte entusiastisk, men ansvarsskyldig. Tydligt kommer vi inte ifrån ett väpnat fredsvärn, låt oss inte sabotera det genom smitning. Ungefär den andan rådde bland de 35.000. Visst fanns det missnöjda. Visst fanns det kamrater som ifrågasatte om generaler och likställda inte bekymrar sej det minsta om idiotins gränser. Man väntade på mat ibland, och då är det lätt att klaga, man väntade på att något skulle hända, och då tycker man att tillvaron är en kladdig, ojäst deg. Man väntade att ansträngningarna äntligen skulle sluta, och då riktas gärna tankarna mot närmaste överhet, och vackrare saker har formulerats i hjärnans vindlingar. Nye försvarsministern Torsten Nilsson förde följande resonemang efter ett par dagars kringfarande, tittande, frågande, lyssnande och funderande inom manöverområdet 70 kvadratkilometer: Vad som imponerat mest är att jag sett så litet, att man så b. a. lyckats gömma så många tusen man i terrängen. Så är det soldaterna. Jag har bara mina egna militära erfarenheter att jämföra med. En väldig skillnad. Här finns ett intresse och ett ansvar som inte existerade då jag gjorde värnplikten. Det är klart att några klagar, men det är heller inte roligt att ryckas från sin familj och sin vanliga försörjning. Jag tycker att manöverdeltagarna ska ha ett högt betyg.

Fabriksarbetaren Lennart Andersson från Göteborg gladdes åt statsrådets åsikt. Själv hade han inte sett mycket av kriget, trots att han största delen av manövertiden låg längst fram vid huvudförsvarslinjen, beredd att ta käl på fiendliga stridsvagnar med det hopfällbara, garanterat högeffektiva raketgeväret modell 51.

— Ja, jädrar, sa han med en så lättsam betoning på det senare ordet att det doftade mera syren än svavel, ja jädrar i det om det gällt allvar hade man nog varit mera hopfällbar själv än det här jädra kaminröret. Men nu kom det inga fiendliga killar och därför fick man ligga här som en mullsork. Ja jädrar.

Han har rätt om det hopfällbara, Lennart Andersson. Det är praktiskt att kunna halvera det långa raketgeväret, det är livsviktigt att själv tillämpa metoden om någon kommer med våld och eld: att vika sej, att ta skydd, att lämna minsta möjliga målyta och därmed dubbla effektiviteten. Det hopfällbaras princip går igen i brigadorganisationen: måttligt stor, formbar, delbar, terrängutnyttjande, mångsidig som en meccanobygglåda.

Sådan är i stora drag teorin. Ingemar Berg, kontorist från Växjö, tillhörde dem som i tre intensiva dygn stötte framåt för att sedan grupperas om och i fyrtioåtta pressande timmar retirera under slitsamma, uppehållande stridsövningar.

— Hur ser mat ut, frågade han. Har inte sett käk på ett halvår. Var ska vi ta vägen egentligen? Man vet inte ett dugg. Bara går och går tills man stupar.

Ett stycke soldatprat. Ett uttröttat hjärtas spörjande beaktelse. En enskild fredsmässig fundering som täcker krigets verklighet. Att inte veta ett dugg. Att hålla på tills man stupar.

”SISTA SKRIKEN” ”DU TALAR SJÄLV”

Det Ofarliga Djävulsspelet eller Änglaspelet. Intr. leks. för barn. Dito sällskapssp. för äldre. Kr 6:— Pat.-anspr. 4801/51. Beskr. på tekn. och lagsp. kr 2:— i frim. + porto. DEN MYSTISKA PENDELN för intr. psykol. exp. kr 5:50 (inf. från Tyskland). Skrift om Pendeln, handl. samt anv. o. litteratur kr 2:— i frim. + porto. »DU TALAR SJÄLV». Ritn., beskr. o. magn. insp. på platta, band o. tråd, kr 14:—, enl. f. a »Kvickt och Lätt» sökt pat.-anspr. som väckt stor uppm. över hela landet senaste åren. Vanl. radio, vanl. grammofoon. Sep. beskr. för platta kr 7:— Trol. enkl. bil. konstr. som någonsin kan presteras. Mat. sälj. Köp nu, priserna måste höjas. Arb. o. mat. end. bräkd. mot andra konstr. Prisl. o. vissa uppl. kr 1:50 i frim. + porto. Radiokunskap ej nödvändig.

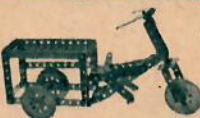
NICOT »KVINNORNAS VÄN». Salvån som kan ge Er ny, skär hy på 4—6 dagar kr 4:50 pr burk. Mycket dryg. Enast. mot porm. och kvisslor. Allt end. från oss. Göm annonsen. Sensationer — Uppfinningar — Agenturer — Kommissioner. Idéer köpes.

NICOT WABA

Kommandörsgat. 11 * Malmö
Tel. 142 00, 241 89 * Chef. priv. 280 04

Samma inneh. som 25-åriga firman
»Kvickt och Lätt».

MEKANIK



— fråga efter
Mekanik
till nästa
födelsedag

Varuhus, Järn- & Leksaksaffärer



Ny illustrerad katalog över

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

sändes mot 40 öre i svenska frim.



F:ö ESKADER

Gumshornsgatan 8 • Tel. 62 18 53
STOCKHOLM

en 1-cyl. Guzzi-motor. (Pagliano använde däremot en modifierad 2-takts Evinrude, vars cylindrar var specialtillverkade för kors-spöling med flatkolv.) Slutligen bör den svenska Jaden-motorn nämnas bland de nya 4-taktsmotorerna. Denna, som är baserad på en ingående erfarenhet från snabba motorecykelmotorer, torde avgjort få anses som en världrekordspirant sedan detaljproblemen kring dess marina användning fått en fullgod lösning.

Gunnar Faleij hade därför grundad anledning att tveka med svaret på frågan »tvåtakt eller fyrtakt»? Efter moget övervägande har han dock föredragit att söka driva en tvåtaktskonstruktion till högsta möjliga fulländning framför att ge sig in på det experiment som fyrtaktsmotorn i detta fall onekligen ännu utgör. Detta val måste ses mot bakgrunden av den ingående erfarenhet av högeffektiva tvåtaktare som Faleij förskaffat sig både som förare, tekniker och motorkonstruktör under en långvarig tävlingsverksamhet. Studier vid Evinrude-fabrikerna i USA och umgänget med främsta amerikanska förarna och motortrimmarna har helt naturligt ytterligare bidragit till ingenjör Faleijs förutsättningar att åstadkomma en framgångsrik motor. I detta sammanhang bör ett namn nämnas, Fred Vincent. Denne har specialiserat sig på trimning av utbordarracers och tillhandahåller även trimnings-satser för modifiering av serietillverkade racermotorer.

Den nya C-motorn har cylindrar och topplock av Vincents konstruktion och tillverkning. Cylindrarna är av gjutjärn med förkromade lopp och med speciellt vida och mjukt utformade gaskanaler. Topplöcken är av lättmetall med förbättrade kylkanaler.

I övrigt inskränker sig de från USA importerade delarna till vevstakar, rullhållare för vevstakslagen och slidhuset, samt givetvis sådana tillbehör som magnet och förgasare. Vevhuset är utformat för att ge bästa möjliga vevhus-kompression och utfylles därför helt av vevskivorna, som passar i huset med mycket litet spel. Vevaxeln är helmsidd medan vevstakarna är delade, en konstruktion vars enda svaga punkt är delningsplanet i vevstakslagrets yttre löpbanor, vilket dock har kompenseras genom en minutvis noggrannhet vid vevstakarnas tillverkning och montering.

Vevaxeln är helt kullgrad i SKF-lager, medan tätningen vid axelgenomgångarna åstadkommes med vitmetallfodrade bronsbussningar. Motorn har kuggväxeldriven gasmotorsslid av normal utformning, inpassad med noggrant spel. Dess öppnings- och stängningstider är modifierade och utprovade att ge bästa möjliga fyllning vid de höga varvtal motorn avsetts för. Inställningen kan av praktiska skäl endast ske på en kugg när, varför finjusteringen måst göras genom urslipning av kanalerna i godset.

Magnetapparaten spolar är lindade i Sverige, enär den amerikanske leverantören endast kunnat tillhandahålla spolar av standardtyp, vilka icke motsvarar påfrestningarna vid höga varvtal. Magneten är provkörd upp till 12000 v/min.

Växelhuset är i huvudsak av normalt utförande med härdade och slipade drev, skurna hos Albin-Motor i Kristinehamn. Alla lagringar är SKF-kullager. Som exempel på betydelsen av minsta möjliga friktionsförluster kan nämnas, att ett mera strömlinjeformat specialgjort växelhus vid provkörning visat sämre resultat på grund av att detta råkat få mindre väl injusterade lager och kuggspel.

Propellern är amerikansk av Stannus tillverkning men efterbearbetad, slipad och balanserad för att ge bättre resultat än de serietillverkade typerna.

Efter monteringen är motorn inkörd, först genom »släpning» driven av en bormaskin och därpå »för egen maskin» i bassäng med kalibrerad roterande skiva som broms. Det använda bränslet går under beteckningen Nynax och innehåller som huvudbeståndsdel metanol med tillsatser av bl. a. tolnol och bensol samt en ricinolja-tillsats som hålls så låg som är tillräddigt med hänsyn till skärningsrisken. Oktantalet ligger givetvis mycket högt, men det använda kompressionsförhållandet 10 får anses som relativt måttligt.

Vid rekordkörningen skall motorn ha gjort 7.600 v/min. Den utvecklade effekten är däremot tyvärr obekant.

A-motorn är liksom C-motorn tvåcylindrig, men med parallella bakåtriktade cylindrar (den större motorn har motliggande cylindrar enligt Evinrudes vanliga praxis). Även denna har cylinderblock och topplock av Fred Vincents typ. Vevhuset är serietillverkat med inbyggd gasmatarsslid. Denna är av säregen konstruktion så tillvida att den är inställbar, vilket helt naturligt underlättar trimningsarbetet högst väsentligt. Vid drift läses sliden i det läge som befunnits gynnsammast.

Växelhuset är byggt speciellt för sitt ändamål och har mycket väl utformad exteriör. Vid körningen används en amerikansk serietillverkad Michigan-propeller, vilken förkromats för att få mindre friktionsförluster.

Bägge motorerna har fått »fabrikensnamnet» Famo, ett namn som kanske med tiden får ännu större spridning i samband med utbordare. Under detta namn förbereder nämligen ingenjör Faleij en serietillverkning av en liten standardmotor i storlekarna 4, 5 och 9 hk. Ett par prototyper är redan långtidsprovade med gott resultat.

TEKNISK UTBILDNING

Sök kontakt med Hermods



Hermodseleverna kan intyga, att det lönar sig. Hos Hermods kan Ni studera till förman, verkstämmästare och ingenjör. Hermods ger fullständig utbildning motsvarande de högsta tekniska läroverkens på deras gymnasie- och fack-

skolelinjer. Tusentals yrkesarbetare har hos Hermods lärt sig räkna, att använda räknesticket, att läsa en ritning osv.

Markera i kugge- en vilken utbildning Ni önskar, och slud den i dag till Hermods. Ni får utförligt svar omgående.



GRUNDDAT
1898

HERMODS

SKOLAN FÖR
ENERGISKT FOLK

Gymnasie- eller fackskoleingenjörs-examen inom

- Maskin- o. verkstads-teknik
- Elektroteknik
- Byggnadsteknik
- Kemi o. kemisk teknologi
- Merkantil-teknisk linje
- Teknisk utbildning inom 10 olika fack

Maskin- och verkstads-teknik

- Maskinteknik
- verkstämmästarekurs
- förmanskurs
- Motor-teknik
- verkstämmästarekurs
- förmanskurs
- Verkstads-teknisk
- verkstämmästarekurs
- förmanskurs
- grundkurs för arbetsledare
- Mekanförbundets förberedande förmanskurs
- Gjutmetallarekurs
- Specialkurser för yrkesarb., lärlingar och arb.-ledare
- Kurser för ritare och konstruktörer

Ämneskurser:

- Maskinritning
- Toleranser och passning
- Materiallära
- Materialprovning
- Metallografi
- Stålets och järnets användning
- Värmebehandlings-teknik
- Smidesteknik
- Gjuterteknik
- Gas- och elsvetsning
- Mätverktyg och mätmetoder
- Verktygsmaskiner och verktyg
- Maskinelement
- Hiss- och transport-anordningar
- Beskrivande maskin-lära

- Förbränningsmotor-teknik
- Gasturbiner
- Reaktionsmotorer
- Vattenmotorer
- Ångmaskiner
- Skötsel och drift av ångpanneanlägg.
- Beräkning av centrifugalpumpar
- fläktar
- sjöångpannor
- tryckluftbehållare
- ångturbiner
- spånutsugnings-anläggningar
- Kylvteknik
- Ind. organisation
- Arbetsstudier (verkstads-, konfektions- och textilindustrin)

Flygteknik

Elektroteknik

- Elinstallatörskurser för B- och C-behörighet
- El. verkstämmästarekurs
- El. montörkurs
- El. maskinistkurs
- Allm. kurs i elektroteknik

Värme- och sanitets-teknik

Byggnadsteknik

- Byggnästarekurser
- Kurser för verkstämmästare och förmän
- Kurser för ritare och konstruktörer
- Byggn.-materiallära
- Byggnadslära
- Byggnadsritning
- Byggnadsformlära
- Lantmannabyggn.

Grafostatik

- Beräkning av armerad betong
- Beräkning av trä- och ramkonstruktioner
- Beräkning av grundkonstruktioner
- Statiska beräkningar (bostadshus)
- Statiska beräkningar (magasinsbyggnad)

Vägbyggnadsteknik

Träindustrin

Kemi och kemisk teknologi

Allm. tekniska kurser

- Matematik för lärlingar
- yrkesarbetare
- förmän
- verkstämmästare
- ingenjörer
- Differential- och integralkalkyl
- Nomografi
- Räknestickans anv.
- Geometrisk ritning
- Projektionsritning
- Mekanik
- Hållfasthetslära
- Termodynamik
- Arbetsstudier
- Arbetskydd
- Arbetsledningens psykologi
- Fortbildn.-kurser f. ingenjörer
- arbetsledare
- yrkesarbetare
- Kurser för yrkeslärare
- Nautiska kurser
- Kurser för medl. i företagsnämnd

HERMODS, Slottsgatan 8 A MALMÖ

Sänd mig prospekt över den kurs jag markerat, bildhäftet Alla läser hos Hermods samt Hermods månadstidning Korrespondens under 6 månader.

Namn

Bostad

Postadress: TV 18/10-51. 376

Högmodern

SPORTJACKA

av getskinn på avbetalning för endast kr. 20 per månad.

SPORTJACKA nr 26.



En stilfull och gedigen sportjacka av prima brunt getskinn med lösttagbar pålskrage av brunt bäverlamm, varför den kan användas året om. Det rymliga axelpartiet skänker stor rörelsefrihet o. ger plagget en modern stil. Yllefodrad. 2 snedskurna fickor o. 2 bröstfickor. Storlek 46-58.

Pris på avbetalning kr. 188:—
Reklampris kontant kr. 170:—

Obs. Vår garanti —

full returrätt inom 5 dagar

Firma SKINN & SPORTARTIKLAR
Sandg. 12 B, Norrköping.

Härmed rek. sportjacka nr
Storlek å pris
att sändas pr omg. och betalas kontant
eller avbetalning 20 kr per månad.
(Stryk det ena.)

Namn

Bost.-adr.

Postadr. TV 21

Tre Fairchild Argus

högvingede monoplan i förstklassigt skick och med gällande luftvärdighetsbevis, till salu. Flygplanen är fyrstigsiga med omklädd och ljudisolerad kabin. Kompletta blindflygutrustning och landningsljus. Fullständig reservdelsuppsättning som bl. a. omfattar tre motorer och två vingställ. Leverans fritt Skandinavien. Anbud till Multiprises, 18/21 Langham House, Regent St., London, W. 1., England.



MODELLJÄRNVÄGARE! Byggsats till F-LOKET!

Skala H0 (1:87)
SPECIFIKATION:

- Chassi med distansbultar i mässing.
- Samtliga kugghjul i mässing (monterade).
- Rambalkar i mässing, rikt detaljerade.
- Pressgjuten vagnskorg där t. o. m. nummerskyltarna finnas med.
- Arbetande strömvagtagare i nysilver. Med parallellstyrning.
- Ekrade löphjul mont. i vaggor.
- Gångade mässingsbuffertar.
- Gjutna takdetaljer.
- Standardkoppel.
- Ritning med utförlig anvisning.
- Kraftig 5-polig permanentmagnetmotor.

Pris: Byggsats inkl. ritning och permanentmagnetmotor 68:— + porto.

JATTEKATALOGEN
erh. mot ins. av kr 1:25 i frimärken

WENTZELS

Apelbergsgatan 48 • Stockholm

SVENSKA UR PÅ SEKUNDEN

Forts. fr. sid. 14

imponerande maskinpark, från småsvarvar till stora excen-terpressar med en presskraft på cirka 50 ton. Men trots dessa bjässar är uttillverkningen en precisionsindustri av imponerande mått, och en tolerans på 1/100 mm innebär ett grovt fel. Men firman har en arbetare- och arbetsledare-stam av mycket hög kvalitet, och ofta händer det att far lämnar sitt arbete i arv till sonen — framförallt gäller detta det gamla förnåma hantverket pendylsnideri.

När det nu gäller elektriska uranläggningar, så skiljer man på två sorters elektriska ur: huvudur och sekundärur. Och av huvuduren finns det i sin tur olika slag: vanligt huvudur, signalhuvudur och signalur.

Skillnaden mellan ett vanligt huvudur och ett signalhuvudur kan kort och gott sägas vara den, att signalhuvuduret är försett med en signalksiva som genom att ställas in på olika sätt reglerar signalgivningen till de s. k. sekundäruren.

Huvuduret, antingen det nu är försett med signalksiva eller inte, kan man också kalla för driftcentral. Det är ett precisionsur med pendelgång, och från denna driftcentral sändes ut hel- eller halvminutliga impulser till de anslutna sekundäruren, som naturligtvis går lika med huvuduret.

Westerstrands tillverkar sina huvudur med en standard-driftspänning av 24 volt, men ur för större eller mindre effekt finns också. Normalt används som strömkälla ett ackumulatorbatteri som automatiskt laddas från det vanliga belysningsnätet genom en laddningsanordning och över en likriktartransformator. På så sätt tillförsäkras varje ur en reservgång på inemot 10 dygn. Skulle uret inte bringas att fungera genom energitillförel från belysningsnätet, kopplas ackumulatorbatteriet automatiskt till. Och det ska vara ett extra svårt och komplicerat strömavbrott som varar över 10 dygn och således stannar uren.

Till ett huvudur kan anslutas strängt taget hur många sekundär som helst. Varje hel- eller halvminut sänder huvuduret polväxlande impulser till sekundärurets verk. Detta består nämligen av en elektromagnet, ett magnetankare och en permanent magnet. Elektromagneten magnetiseras av de polväxlande strömpulserna och därmed får elektromagneten omkastad polaritet. Ankaret påverkas och vrider sig ett kvarts varv allteftersom polariteten kastar om.

TV-PREMIÄR

Forts. fr. sid. 16

journaler m. m. Vad beträffar den övriga tekniska utrustningen har danskarna visat stor uppfinningsförmåga. Kontrollbord och mixningsapparater har sålunda Peter Hansen och hans teknici själv byggt. Den 50 meter höga antennen sänder f. n. med bara 100 watt, men utsändningsenergin skall innan jul ha ökat till 500 watt. Då räknar man med en räckvidd på 45 km, vilket innebär att 1.200.000 danskar och några hundratusental skåningar kommer inom räckvidden.

Med ett skickligt utnyttjande av detta material förstår danskarna skapa en alldeles utomordentlig bildkvalité. Sedan är det en annan sak att programmen blir både få och mycket litet påkostade. Televisionen i Danmark är nämligen till 90 procent ett ekonomiskt problem (sedan får de rent organisatoriska och tekniska problemen slåss om de resterande tio procenten).

Mera fakta: Vid en sändning krävs det 16 personer, vilket torde vara det absolut minsta tänkbara. Åtta arbetar i kontrollrummet: en grammofonman, en ljudmixer, två vid bildkontrollen, två vid filmprojektorerna samt regissören. Samtidigt finns det i studion en studioledare, två kameramän, en kameravagnskötare, en inspicient, två dekoratörer och två makeup-are. Dessutom inrymmer televisionsavdelningen ytterligare tre personer, nämligen chefen redaktör Jens Lawaetz, programsekreteraren Mogens Kjelestrup samt en kontorist. Dessa 19 är heltidsanställda, vartill kommer sex personer som är mera löst knutna till avdelningen.

800 kr i timmen är det mesta ett program får kosta, vilket torde vara i särklass det billigaste i hela världen. Det kan nämnas att ordinarie radioprogram i regel går på ett par tre tusen kronor per timma. De danska TV-männen räknar med att kunna hålla kostnaderna nere genom att i hög utsträckning visa journal- och reportagefilm, som de själva kan ta upp för ganska små kostnader, och telefilm, som man får disponera gratis genom ett storslaget tillmötesgående från BBC i London.

Premiärsändningen, som utöver undervisningsminister Bomholts invigningsanförande omfattade också en dansk och internationell journal och en ypperligt iscensatt teaterpjäs, visade att de nämnda blygsamma resurserna är tillräckliga för att resultatet skall bli lyckat. Den danska TV-Teatern lyckades här med en gång få den rätta televisionskarakären, den levande samtalenstenen och intimiteten.

Danskarna kommer i fortsättningen bara med tre entimesprogram per vecka och de föredrar att även halvtannat år framledes kalla sin verksamhet för experiment. Avsikten är dels att samla erfarenheter till den dag då Danmark har råd att starta ett dagligt, flera timmar långt program och dels att ge de danska televisionsfabrikanterna,



CLIFF LIM

båller
vad
det
limmar

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

AB BOFORS NOBELKRUT

Pris 1:25 per tub

ELIS PIHLKVIST & CO AB, Stockholm



Katalog nr 5

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

TORE HAGLUND & Co

Modellflygindustri

HOFORS • Telefon 820

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

Namn

Bostad

Adress TV 21

BYGG och FLYG...

Världsmästartvåns S-int. modell



"VIKING", spv. 160 cm

Sveriges säkraste segelmodell i den internationella klassen som utmärker sig genom en enkel konstruktion förenad med utomordentliga flyg- och startegenskaper. Levereras i komplett byggsats med färdiga delar.

Kostar endast 10:50

KATALOG NR 5

erhålls mot 40 öre i frimärken. Innehåller massor av modeller i moderna konstruktioner, materialer, balsa m. m. till låga priser.

NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRI
S. Sandberg - Vasagatan 4, Umeå

Sänd omg. mot postförskott + porto

.... st Viking 10:50

.... st Balsalim 0:95

.... st Hobbyboken 1951, bättre än någonsin 3:75

.... st katalog.

Namn

Adress

TEKNIKENS VÄRLD 21/51

som exporterar för miljonbelopp i hårdvaluta, möjligheter att avprova olika typer av TV-mottagare.

Dessa experiment är inte minst populära i Skåne, där möjligheterna att över Öresund ta in de danska programmen är mycket gynnsamma. Skåningarna vill emellertid inte åka snålskjuts på danskarnas bekostnad utan har därför beslutat att frivilligt sända samma licensavgift till Statsradiofonien, 50 kr. som danskarna själva betalar.

Kanske bör man också här passa på att berätta vad det överhuvud taget kostar att skaffa sig television i Danmark. Den danska radioindustrin, som nått en mycket hög standard och har inte mindre än sju stora firmor, som framgångsrikt kämpar på världsmarknaden, säljer i dag TV-mottagare för ca 2.000 danska kronor, dvs. ca 1.500 sv. kr. Det finns emellertid redan nu lyxmottagare på ända upp till 12.000 kr.

Mer än 1.500 apparater får tills vidare inte säljas i Danmark. Det är finansministerns hårda bud. TV-mottagare är en alltför god handelsvara i hårdvalutaländer för att oransonerat få säljas på hemmamarknaden. Redan i år räknar danskarna med att få in 20 miljoner genom sin TV-industrin. Nästa år hoppas man komma upp till det dubbla. För att garantera denna export krävde industrimännen, som nämnts, att det skulle arrangeras TV-sändningar i Danmark. 20 miljoner i hårdvaluta hör till ett språk, som politiker förstår och det var på så sätt Danmark fick sitt TV.

TERMIKJAKT ÖVER PRÄRIEN.

Forts. fr. sid. 18

När ryskan Olga Klepikova i juli 1939 överraskade segelflygvärlden med sitt fantastiska distansrekord på 749 km löd det amerikanska rekordet på 416 km. Det förbättrades så småningom till 464 km, 487 km, 502 km och 1947 hade man kommit upp till 520 km. Med denna utveckling skulle det dröja en hel generation innan vi skulle kunna hota de ryska noteringarna. Något måste göras. Först och främst måste vi få fram ett högvärdigt segelflygplan med god hastighetspol. Med detta mål för ögonen började Harald Ross och jag att rita ett nytt segelflygplan. Ross började bygga planet sommaren 1948. I ett och ett halvt år arbetade han på all sin fritid. Framför allt var det vingkonstruktionen av aluminium, som gav oss en hel del svårigheter att brottas med. När planet var ungefär halvfärdigt tog jag det med mig till Mississippi State College, där jag hade börjat studera till flygingenjör. Doktor August Raspet hjälpte mig med en massa problem och på hans inrådan ändrade jag nu planet från mitt- till högvingat. I juli 1950 var planet färdigt för sin första provflygning. En månad senare var det med i Texas och visade sig tillräckligt högvärdigt för att ta hem amerikanska mästerskapet. Men jag var inte nöjd med det. Utförda provflygningar visade att glidtalet var bara 1:31.

Under de följande åtta månaderna arbetade dr Raspet och jag på planet. Vi sökte på alla sätt nedbringa motståndet. Jag ändrade vingprofilen, tog bort flapsen och sökte att få fram en så jämn yta som möjligt främst på vingens översida. Provflygningarna i år visade att vi nu närmade oss ett glidtal på 1:40. Vårt slutgiltiga mål är att komma upp till 1:42. Spännvidden är 16,2 meter och sidoförhållandet 24,5. Som profil valdes den nästan laminarformade NACA 63-615. Vingbalkar och vingen framför bortre balken är av aluminium, resten är träkonstruktion. Kroppen likaså av trä. Dykbronsarna är placerade på vingens undersida då vi vill ha översidan fullkomligt jämn. Planet väger 220 kg varav vingen ensam 162 kg. Ytterligare en detalj kan nämnas. Skevroden har en yta som är endast 1/6 av t. ex. Weihes.

Under många år har vi vetat att vi i västra Texas har våra bästa sträcksegelflygmöjligheter över de vidsträckt prärierna med goda landningsmöjligheter. Luften är oftast torr och temperaturen vid marken hög (sommartid upp till 42 grader C) vilket gör att vi får en mycket hög molnbas, 3.000-4.000 m. Vid enstaka tillfällen har vi till och med haft 5.000 m. Allt detta gör att Texas är idealiskt för långa flygningar. Vi valde Odessa flygplats som utgångspunkt. Sen var det bara att vänta på lämplig väderlek.

Den 5 augusti var vädret lovande, så jag beslöt att göra ett allvarligt försök att flyga längre än de ryska segelflygarna tidigare hade gjort.

Jag kunde koppla loss från bogserplanet på 700 m höjd i en svag uppvind kl 10.29. Nästa uppvind förde mig upp till molnbasen, som nu var endast 2.500 m hög. Flög först med 80-100 km/t mellan uppvindarna, men allteftersom de blev starkare ökade jag hastigheten till 120 någon gång upp till 140 km/t.

Allt gick programenligt tills jag kl 12.45 nådde Lubbock. Här tog molnen slut och åtminstone 100 km framför mig var allt bara blått. Ganska långt öster och likaså väster om min färdväg visade ett band av cumulusmoln att där fanns uppvindar. Nu måste jag fatta ett avgörande beslut. Ändrade jag min kurs till rakt östlig eller västlig var jag säker att finna uppvindar. Men jag skulle förlora i väg: 1,5 km för varje minut. Det hade jag inte råd till. I dag gällde det att bara gå rakt fram utan några omvägar. Skulle pla-

Forts. på sid. 32

TEKNIKENS VÄRLD 21/51



FLYGPLANTILLBEHÖR

Vi är Storbritanniens största leverantör av brittisk och amerikansk utrustning för flygplan. All materiel kan levereras godkänd av ARB eller AID.

Vi kan från lager erbjuda brittiska och amerikanska:

Flyg- och navigationsinstrument, autopiloter
spänningsregulatorer och bakströmsreläer
Högspänningskontakter och socklar
All slags flygfältutrustning
Landnings- och navigeringsljus
Kameror och manöverlädor
Vapen och bomblådor
Flygplangeneratorer
Magnetreläer
Omformare
Ledningstråd

Vi har också stora lager av AGS och AN stålmanufaktur

Central Depot

MAGALOW TRADING CO.

Leverantörer till Ministry of Supply, Dominions och främmande statsmakter.

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

Telefon: AMBassador 7013 Telegram: MAGALOW NORWEST LONDON Telegramadress: MAGALOW LONDON

R - A - D - I - O

En fascinerande hobby

Ett intressant och lönande yrke

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

AMATÖRKURS I RADIOTEKNIK och PRAKTISKT RADIOBYGGE

Provbrevet innehåller bl. a. en instruktionskurs i telegrafi jämte schema och byggnadsanvisningar för övningsapparater etc.

Medsänd 40 öre i frimärken till porto- och expeditionskostnader.

AB BEVA-TEKNIK, LINKÖPING

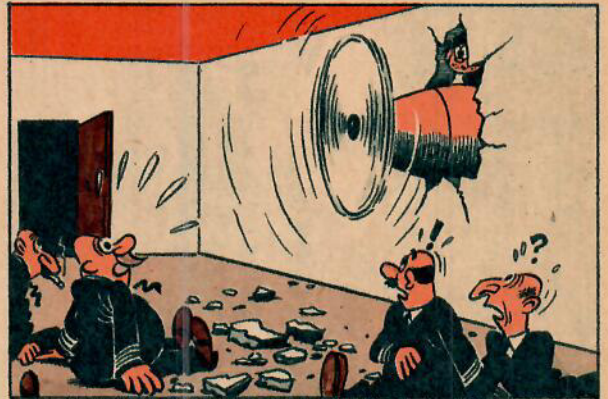
Till AB BEVA-TEKNIK, Linköping.

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

Namn:

Adress:

Adresspostanstalt: TV 21



LEO FALK





NKI-utbildning ger företräde

Kompetens, vilja, arbetsförmåga — NKI-elevens meriter

Ett betyg från NKI-skolan betyder mycket, när man söker plats. Det är icke endast ett bevis på erforderliga teoretiska kunskaper, utan vittnar även om goda personliga egenskaper. Den som studerar på sin fritid är det något med — det behövs både vilja och ut-hållighet för att gå igenom en stor-korrespondenskurs. Men studiet av kursen skapar också en vana vid självständigt arbete

och ansvar för att något skall bli gjort. En modern företagsledare vet därför vad NKI-eleverna äro värda och ger gärna företräde åt dessa. NKI-skolan har många utbildningslinjer att välja på, och Ni kan säkert också finna den, som lämpar sig för Er. Ni kan utbilda Er inom ett speciellt ämnesområde eller studera för att bli kompetent för en viss befattning. Läs igenom kupongen i denna annons och sätt X för det som intresserar Er. Sänd sedan in kupongen och Ni får en stor och intressant studiehandbok gratis och utan förbindelse.

Ingenjör NKI är en merit, som visat sig vara av stort värde. En NKI-elev, som kan sätta denna titel på sitt visitkort, har en grundlig utbildning bakom sig. Han har studerat en av NKI-skolans ingenjörskurser, som i sin helhet omfattar c:a 12.000 studiebrevsidor och tusentals övningsuppgifter. Det förväran därför ej den, som vet vad utbildningen innebär, att NKI-ingenjörerna genast få goda befattningar.

INDUSTRI OCH TEKNIK

- Ingenjörutbildning
- Verkmästarekurser
- Förmanskurser

- Maskinteknik
- Verkstadsteknik
- Gjuteriteknik
- Motorteknik
- Bilteknik
- Flygteknik
- Värme o. sanitet
- Elektroteknik
- Radioteknik
- Byggnadsteknik
- Väg- o. vattenbyggnadsteknik
- Kemi o. kemisk teknologi
- Textilteknik
- Trä-, cellulosa- och pappersteknik
- Offert o. försäljning
- Produktion o. personal
- Tekniska gymnastiekurser

Kurser för utbildning till

- Arbetsledare
- Avsynare
- Bilreparatör
- Byggmästare
- Byggnadsritare
- Dessinatör

- Driftsledare
- El-installatör av klass B och C
- Flygmekaniker
- Gjutare
- Kemist
- Kontrollant
- Laborant
- Landmaskinist
- Mätningstekniker
- Radioserviceman
- Radiotekniker
- Ritare
- Skyddsombud
- Svetsare
- Textiltekniker
- Värme- o. sanitets-tekniker

Kurser i

- Matematik
- Allmän yrkesmatematik
- Nomografi
- Räknestickans användning
- Differential- och integralkalkyl

Allmänna tekniska kurser

- Fysik
- Kemi
- Geologi
- Mekanik
- Grafostatik
- Hållfasthetslära
- Materiallära
- Projektionsritning

REALSKOLA OCH GYMNASIUM

Fullständiga kurser till Studentexamen på

- reallinjen (m. laborationsmateriel) tillvalskombination 1-7
- latinlinjen (m. laborationsmateriel) tillvalskombination 1-11
- nyspråkliga linjen (med laborationsmateriel) stort antal tillvalskombinationer

Studentexamen i enskilda ämnen (enligt nya reglerna om särskild prövning)

- Realexamen (m. laborationsmateriel)
- Handelsrealexamen (m. laborationsmateriel)
- Teknisk realexamen

Realexamen i enskilda ämnen

- Ämneskurser och klasskurser
- Extraläsningsskurser för läroverkselever

Kurser i socialpolitik och kommunalkunskap

- Polismannakurser
- Kurser i psykologi
- Musikteori

HANDEL OCH SJÖFART

- Fullständig handelsskola per korrespondens
- Kurser för praktisk realexamen
- Handelsgymnasiekurser till privatistexamen

Kurser i

- Stenografi svensk, eng., fr., tysk
- Maskinskrivning (med hemlän av skrivmaskin)
- Bokföring och kalkylation
- Balansteknik
- Revisionsteknik
- Handelsräkning
- Handelslära
- Handelskorrespondens
- Kontorsorganisation
- Maskinbokföring
- Merkantil sjöfart
- Försäljning
- Reklam
- Varukännedom
- Försäljningspsykologi

SPRÅK

Högmoderna nybörjarkurser med specialtillade grammofoonskivor i

- Engelska
- Amerikansk engelska (ej grammofoon)
- Franska
- Spanska (även sydamer. spanska)
- Italienska
- Portugisiska (bras. port.)
- Ryska

TECKNING OCH MÅLNING

Kurser för utbildning till

- Annonstecknare
- Trycksakstecknare
- Layoutman
- Modetecknare
- Dekorator
- Textare
- Illustratör
- Varutecknare
- Kurser i
- Måleriteknik
- Glas, keramik o. ädla metaller

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 Fritid".

Namn

Adress

TV 21

Önskar Ni upplysningar om något ämne eller någon kurs som inte finns upptagen i denna kupong — skriv det i rutan här ovan och frankera kuvertet med brevporto (25 öre).





Duktiga ombud för sälja våra artiklar:

PRESIDENT-ARMBANDSUR

Tag vara på fritiden — utnyttja tillfällena och sälj — kontant eller på förmånliga avbetalningsvillkor — våra KVALITETSVAROR. Rikhaltig sortering. Hög provision. Gediget arbetsmaterial gratis.

NORÉN-FORSSELL & Co A-B, Brännkyrkagatan 79 STOCKHOLM

Pendyler
skinnkläder
regnkläder
portföljer
hand- o. res-
väskor
sängkläder
rygg- o.
sovsäckar
glas o. porslin
armatur
el-rakapparater
rostfritt
kameror m. m.

NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

2 Långg. 4 B (vid Järntorget) Göteborg • Inspekt. Prof. GÖSTA BODMAN
VERKMÄSTAREEXAMEN från dagskolan efter 4 (resp. 8) mån:s kurs, från aftonskolan efter 8 (resp. 12) mån:s kurs i Väg- och Husbyggnads-, Motor-, Maskin-, Elektro-, Kemi-, samt Värme och Sanitetstekniska facken och specialkurs i Radio. Fackskola i skeppsbyggeri. Elektr. installatörskurser under Kungl. kommerskollegii kontroll. B- och C-kurser. Enda tekniska institut i västra Sverige som har ingenjörskurser som överbyggnad på Verkmästarexamen BADE i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid. — Nya Verkmästarekurser börja den 21 jan. Nya Ingenjörskurser börja den 23 jan. Begär prospekt. Angiv om möjligt vilket fack som önskas.

Telefon 14 59 39 • ANMÄL I TID!

Bilreparatörskurser

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 29 oktober och 26 november 1951 samt 7 januari 1952.

Svetsningskurser

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 29 oktober och 26 november 1951 samt 7 januari 1952.

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

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelnsgatan 9

Skövde

Tel. 1249

TERMIKJAKT ÖVER PRÄRIEN

Forts. fr. sid. 29

nets goda glidtal räcka till? Det gick! Snart kom nämligen Texas torra jord till hjälp i form av »dust devils», som tydligt visade var termiken var. Dessa virvelvindar med ofta mycket stark rotation kan föra den torra jorden tusentals meter upp i luften. Strax före Canyon var jag nere på 500 m över marken, när en räddande »dust devils» kom mig till hjälp. Efter den varningen försökte jag hålla höjden bättre. Vid 14-tiden hade jag åter träffat på cumulusmoln, som underlättade sökandet efter uppvindarna. Jag avbröt i allmänhet flygningen på 3.000 m höjd, då vinden över denna var svagare och jag ville utnyttja medvinden så mycket som möjligt.

Vinden, som varit sydlig, vred allt mera över till väst. Vid Amarillo beslöt jag därför att gå ifrån min först uppgjorda plan att söka nå Calby i Texas, som låg rakt norr om Odessa och som jag anmält som mitt mål. Hade jag nått dit — 877 km — hade jag förutom sträckrekordet också slagit det ryska världsrekordet i målflygning. Men det var inte annat att göra än att ändra planerna och därför lade jag om kursen till nordost.

Kl 15.00 var jag över Borger och såg ner på två rykande skorstenar. Röken fortsatte ända upp till cumulusmolnet. Här fick jag det starkaste lyftet under hela flygningen och var snart uppe i molnbasen, som nu låg på 3.500 m. Härifrån flög jag i kompassriktning med 150 km/t. Det gällde att komma framåt innan uppvindarna blev för svaga. En timme senare korsade jag gränsen mellan Texas och Oklahoma och kom ytterligare två gånger upp till över 3.000 m.

Vid 17.00-tiden hade jag bara 100 km kvar till världsrekordet och visste att det med planets goda glidtal var möjligt att klara det även utan termik. Framför mig låg en molngata, som dock bara gav några svaga uppvindar på tre ställen. I den sista kom jag upp till 3.000 m vid 18.00-tiden och sen var det slut med allt vad termik heter. Jag flög nu med minsta sjunkhastighet i medvinden och det blev en lång glidflykt — inte mindre än 168 km rakt fram utan ett enda försök att kretsa runt. Luften var mjuk som sammet och jag njöt av den rofyllda flygningen. Frågan var bara om jag skulle nå flygplatsen Sallna. Det började skymma och jag hade litet svårt att hitta den. Men kl 19.21 satt RJ-5 och jag välbehållna på marken efter en lyckad dag tillsammans. Det hade tagit tre år att nå mitt mål. Eller kanske skall jag säga mitt första mål. Jag är mycket pigg på att flyga över 1.000 km någon gång och så vill jag ju gärna försöka förbättra världsrekordet i målflygning också, slutar Dick Jonson sin berättelse om hur det gick till, att flyga längre än någon annan segelflygare hittills.

HELIKOPTERN I KRIG

Forts. fr. sid. 22

samt flygplan med en topphastighet på 175—250 km/t. Reaktionsdrift för helikoptrar och därmed ökad toppfart anses dock ligga inom möjligheternas gräns. Enligt uppgift har man också utfört vissa försök med en s.k. konvertibel helikopter, dvs. ett plan som startar och landar som en helikopter men under förflyttning på ett eller annat sätt förvandlas till ett vanligt flygplan. Det anses emellertid tveksamt om ett sådant flygplan fyller någon större funktion annat än vid vissa speciella tillfällen, eftersom det varken kan bli ett fullgott flygplan eller en fullgod helikopter.

Helikopterns viktigaste uppgifter är transport- och sambandstjänst inom begränsade områden och under de mest varierande omständigheter. Den är också mycket värdefull för kustbevakning, minspaning, sjöfartskontroll, ubåtsjakt och viss spaningsverksamhet längs egen kust. Man bör emellertid ha klart för sig beträffande helikopters militära användning att den är mycket sårbar och således inte bör skickas upp om fienden har stridsflygplan i luften i närheten. Under koreakriget har helikoptern visat sig mycket användbar som eldedningsplan åt stridsfartygen och åt landstridskrafterna. Det är inte otänkbart att helikoptrar, åtminstone i stormaktsförsvaren, kommer att normalt medföra i rörliga kustartilleribatterier eller motoriserat arméartilleri.

Praktiska prov inom amerikanska marinen har visat att helikoptern är mycket användbar i det moderna amfibiekriget. Specialkonstruerade helikoptrar med hopfällbara rotorblad kan numera medföras ombord på hangarfartygen, där de t. o. m. kan stuvas i hangarerna under däck. Försök har visat att en stridsklar pluton kan landsättas samlad och flygplanet vara borta från landsättningsområdet på mycket kort tid. Plutonerna kan alltså föras fram till och över fiendligt område med cirka 15 km i timmen tätt ovanför trädtopparna och inom några minuter vara landsatta och klara för strid, ha inrättat en eldedningsplats eller gjort sig klara för något annat specialuppdrag, t. ex. sabotage e. d. Operationer av detta slag kan utföras med fartygs- eller landbaserade plan alltefter omständigheterna. Det behöver inte nödvändigtvis vara hangarfartyg för att bära helikoptern till lämpligt utgångsläge, sådana plan har t. ex. landat och lyft från våra kryssare typ Göta Lejon och från Sverige-skeppen.

TV:s Radioklubb

Var och en som är intresserad av kortvägsslyssning kan bli medlem i Teknikens Världs radioklubb. Det kostar ingenting och allt man behöver göra är att fylla i och sända in nedanstående kupong. Klubbens uppgift är att hjälpa medlemmarna till rätta med kortvägsslyssning. Varje medlem får bl. a. speciella formulär för lyssnar-rapporter, som klubben vidarebefordrar till respektive stationer. Fyll bara i kupongen så kommer allt medlemsmateriel per post.

SOMMAR I AUSTRALIEN ...

I Australien är som bekant både dygnet och årstiderna motsatta våra. Fr. o. m. den 7 oktober övergår därför Radio Australia till sommarschema. Bl. a. kommer utsändningarna för Europa på följande tider och frekvenser (Tiderna i svensk tid):

Kl. 7.00—7.45 på 11.760 kc/s = 25.51 m.
 Kl. 7.45—9.15 på 9.580 och 11.760 kc/s = 31.32 och 25.51 m.
 Kl. 15.00—16.00 på 15.320 kc/s = 19.58 m.
 Kl. 15.00—17.15 på 9.580 kc/s = 31.32 m.
 Kl. 21.00—24.00, söndagar 21.00—0.15 på 11.710 kc/s = 25.62 m.
 Av särskilt intresse för Radioklubbens medlemmar är programmet »Australian DX-ers Calling» på söndagar kl. 8.00 och 15.02.

... VINTER I KANADA

Under vintermånaderna använder Kanadas Radio längre väglängder för sina program till Europa än på sommaren. Programmen på svenska kl. 20.00—20.20 utsänds sålunda på 15.320 kc/s = 19.58 m under perioden 30 september—3 november. Ungefär mitt under utsändningen startar dock en sändare på 11.720 kc/s = 25.60 m. varför senare hälften av programmet utsänds på två väglängder.

Fr. o. m. den 4 november sänds det svenska programmet på 11.720 kc/s = 25.60 m. Även här startar en andra sändare mitt under utsändningen, nämligen på 9.630 kc/s = 31.15 m.

Till
**TEKNIKENS VÄRLDS
 RADIOKLUBB**

Sveavägen 53 - Sthlm Va

Undertecknad anmäler sig härmed som medlem i Teknikens Världs Radioklubb.

Namn

Adress

..... Alder

(Textas!)

TEKNIKENS VÄRLD 21/51

TV:s VARUMARKNAD

DACI-KAMERAN



— tyska folkkameran — såld i 48 länder. 12 bilder 6x6 på rulle 6x9. Optik 1:9. Helt i frostlackerad metall. Sensationspris Kr 18:50. Med inbyggd synkronisering o. avståndsställning Kr 27:50

PAXINA I

— optik 7,7, 1/100 sek., kikarsikte m. fl. finesser — kostar Kr 75:—



PAXINA II

— optik 1:3.5 T, färgkorrigerat obj. Varioslutare 1/200 sek. Synkroniserad samt försedd med kikarsikte Kr 145:—

PAXETTE

24x36 mm, optik 2,8 T. Prontrorslutare 1/300 sek. Synkroniserad självutl. Optisk avståndsmät. Kr 225:—
 ... och 100-tals andra kameratyper (och tillbehör) hittar Ni i vår katalog, som sändes mot porto.



SKRIV NU TILL

WIBERGS FOTO

Kontor: S:t Eriksgatan 68 V
 Affären: Karlavägen 61 • Stockholm
 Tel. 31 00 70
 Billigaste priserna i landet å allt inom foto. Även avb. — Monopolfritt.

A.-B. Skåne-Exporten

KLIPPAN

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

GRATIS!

NY STÖRRE HOBBY-KATALOG

Den nya katalogen (nr 8) innehåller över 3.000 artiklar bl. a. böcker, ritningar, modellflyg, -båtar o. -järnvägar, cykeldelar, träningsart., trolleri-apparater, skämtart., fyrverkeri m. m. m. m.

Sänd in kupongen idag!

HOBBY-FÖRLAGET • Avd. T • Borås
 Sänd mig Er senaste Hobby-katalog nr 8 (sändes gratis).
 Frimärks-katalog (25 öre porto bif.).
 Spec.-katalog för modellbåtsbyggare (25 öre bif.).
 (Stryk det som ej önskas.)

Namn

Adress

Postadr. T

NOSTRUM

KONDITORI & LUNCHRUM

Östra Hamngat. 12 - Tel. 13 37 78
 GÖTEBORG



Butik och servering öppet alla dagar från kl. 8.30 — 22.00
 - Öl till smörgås -



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

CHR. LARSEN, Box 62, LJUNGBY

SPORTKIKARE



Under kort tid försäljes i reklam-syfte denna synnerligen eleganta kikare med inställbar skärpa och inställning för olika ögonbredder samt med rem

till endast 12:75

Stark förstoring — 3 gånger — samt lätt och behändig gör den idealisk för sport- och friluftsfolk. Rekvi-rera i dag från Handelsfirman METRO • Tidaholm Sänd omg. mot postförskott st kikare å 12:75 + porto. 2 st porto-fritt.

Namn

Bostad

Adress TV 21

Magiska Mikrofonknappen



Slår alla med häpnad. Den mest intressanta lilla elektriska apparat, som någonsin uppfunnits. Endast 20 mm i diam., men har 100-tals användnings-möjligheter. Med den kan man tillverka sin egen tele-fon, högtalare, detektifon. Överför samtal och musik från ett rum till ett annat. Lätt att dölja i ett rum, från vilket man vill avlyssna samtal. Kan användas som mikrofon vid »sändningar» genom Er egen radio-apparat. Kopplas som en vanlig kol-kornsmikrofon. Med varje Mikrofon-knapp följer ett rikt illustrerat häfte, i vilket massor av experiment be-skrives.

Pris pr styck Kr 7:85
 Sändes mot postförskott, varvid por-to tillkommer.
HOBBY-FÖRLAGET, Avd. T, Borås

Pris pr styck Kr 7:85
 Sändes mot postförskott, varvid por-to tillkommer.
HOBBY-FÖRLAGET, Avd. T, Borås

Bygg Er egen Magnetofon

Trådspelningsapparaten är den nya sensationella uppfinningen inom radiotekniken. Med en Magne-tofon kan Ni tala, sjunga och spela in vad Ni vill; Ni kan ta upp tele-fonsamtal, Ett favoritprogram i radio, babys första ord etc., och sedan spela upp det, när Ni önskar. Ljudet bevaras i tråden hur länge som helst men kan också »raderas bort», så att samma tråd kan an-vändas flera gånger. Bygg Er egen magne-tofon efter våra ut-förliga ritningar och arbetsbeskrivningar, som vi skickar Er mot postförsk. 7:85. Alla delar till byggsatsen garanteras i lager.

HOBBY-FÖRLAGET
 Avd. T • Borås



av god kvalitet till billigt pris.
KALMAR INDUSTRI A.-B. KALMAR 2
 Sänd undertecknad mot postförskott:
 st förg. näl. m. flygembl. 1:75
 st ring k. s. å 4:50, storl.
 par manschettknappar å 5:50

Namn

Bostad

Postadress

Örnsköldsviks Stads Tekniska Skola

Kommunal, statsunderstödd skola m. tekn. utbildn. på 2½ år från folkskola, 2 år med realexamen. Fackavd. för maskin-, elektro-, hus-byggn.- samt kemi med cellulosateknik. Nya kurser börja jan. och aug. Prospekt på begäran. Tel. Örnsköldsvik 31 12. Rektor.

Störst och bäst

Tapeter - Färger - Tekniska,
Sjukvårds- o. Förbandsartiklar

Parfymcr - Kameror och
Fotografiska artiklar.

JALA FÄRG- och DROGHADEL
Luleå Telefon 22 29 - 15 94



Skogboystövlar ljusläd.
Cowboyjacks Texas 18:-.
Fältsportväska, 6 fack,
6:-. Skinnryggsock, lyx-
mes, 70:-. Skogboystövl,
24 cm, 8:-. Mot postf.
NORLANDIA * Jarhois

RAKBLAD bortslumpas!

Ett parti råkblad avsedda för export,
slumpas till kr 2:80 pr 100 st. Dito
25-öres rostfria märkesblad endast
5:- pr 100 st. 590 st. fraktfritt.
Firma CESAR, Kumla 8 * Tel. 711 86

TILL SALU

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

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

DRAGSPEL, Italienska världsmär-
ken, låga priser, ev. byte. Tillskriv
Box 7063, Göteborg.

Mc-motor JAP 250 cc, sida 3 v-låda
Bosch magnetgenerator förg., oljep.
å alla delar i bra skick o. körklar,
300:- kr. Villiers 147 cc med 2 v-
låda förg., körklar 150:-. Villiers
172 cc motor 50:-. Mc-hjul fram
och bak 2,25x26 obet. beg., prima
däck 75:-, dito 3,25x19 med extra
prima däck 125:- pr par. Sadel-
tank REX 125 febr 35:-. Dito REX
500 35:-. Dito Excelsior 250 35:-.
Monark 125 M/47 obet. kört utan
motor reg. och skatt bet. 250:-.
REX 98 M/36 reg. 100:-. Passbåt
halvdäckad använd endast en som-
mar 400:- kr, foto och beskr. mot
en kr i frimärken.

F. SVENSSON
Fack 41 • Vinberg • Tel. 178

FOTOAMATÖRER. Framkalla själv
Edra foton efter vår lättfattliga met-
od. Papper, kemik., kopieram samt
allt Ni behöver för end. 12:50 +
porto.
Gunnars Handelsfirma, KNARED.

Oljedukshandskar 1:- par. Amerik.
oljeställ, fodr. i utm. kval. 34:-.
Ytterkapell för mc oljepmr. 55:-.
Tinghalls, Bråmhult.

LIVSFARLIGA TRAFIKSIGNALER Forts. fr. sid. 24

Att nuvarande signalsystem rymmer åtskilliga bris-
ter är expertisen enhällig om att erkänna, men när
det gäller att ersätta det med något bättre har de
praktiska förslagen varit tunnsladda. Det hittills bästa
förslaget är att signalljuset inte blott skall färgas utan
även formas. Detta får dock endast betydelse när det
ses på nära håll. Däremot drar man sig för att tillgri-
pa blinkljus när »ljusbuller» ökar nervositeten.

Många av dem som trafikerar våra gator har endast
signalljusets placering i ställningen som vägledning.
I mörker och dimma bortfaller även denna ledtråd.
Färgblindhet finns av olika typer. Den oftast före-
kommande är att vederbörande saknar registrerings-
organ för rött. Vad de normalt sett uppfattar som
rött, orange, gult, brunt och gulgrönt uppfattar de
färgblinda som olika varianter av gult. Vi ser att sam-
liga signalfärger ligger inom detta område. Som blått
uppfattar de blågrönt, blått och violett.

Att en färgblind ofta gissar rätt beror på att na-

NY EL. MOTOR 1/4 hkr enfass 1.425
v/m 100:-. Maskinfirma Telco, Häs-
selby Vst. Tel. 38 00 49.

MC JAP 250 cc
säljes hel eller i delar. S.-E. Persson,
Prästgat. 34, Östersund. Tel. 121 37.

1 st Vattenkyld 125 cc dubbla förg.
o. avgasrör, aut.-växel besikt. för TT.
toppfart 115. Söderkvist, Sthlm.
Tel. 47 41 00.

MC Strålkastare 22:50. Dimljus
förnickl. 21:50, fabriksnya. H. Gus-
tafsson, Box 7124, t. 13019, Borlänge.

AJS 350 cc överl. kam., mod. 32 i
mycket gott skick säljes för 1.200:-
kr. Telefon Västervik 124 77.

Mc- och lättv.-motorer, växellådor.
hjul ol. dim. även vulst, ramar, ben-
sintankar 98-125 cc. def. magneter
m. fl. tillbeh. f. mc utförsäljes billigt.
Telefon, Emmaboda, 549 kl. 17-20.

MOTORCYKELGARAGE
Priser från kr 125:-. Frakt- och
emballagefritt.
Sten Persson * Box 31 * Astorp

MC HOREX 500 cc sida m/29, nästan
nyborrad f. första gången. Växellåd.
o. motor för övrigt i mycket gott
skick. Garant. fullt startklar. Fina
däck. Ej reg. 450:-. Tel. Gävle
305 49 efter 18.30.

JAP 250 cc sidv. kompl. mont. m.
förg., magnet och växellåda 200:-.
Kompl. ram för max. 350 cc 50:-.
Tank för HVA 118 cc 40:-. Hjul
för d:o 2,50x21" kompl. m. 80 %
däck o. slang. 50:-. Sidov.-chassi
för HD 75:-. Åke Johansson, Box
24, Aseda. Tel. 450.

MC-STYREN
motocross och standardmod. förkrom-
made 7/8 el. 1" endast 18:-. Förkrom-
made ljuddämpare, populär modell,
uppgiv rördiam. kr 28:-.
Rabatt till återförsäljare.
SVEN THORELL, Töreboda.

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

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

Slip- o. polermat, filtverkt. o. ski-
vor fr. egna verkst. Handelsf. Utör,
Kungsteng. 26, Sthlm. Tel. 31 31 18.

SKRIVMASKINER i olika prislägen.
Olsson, Box 5040, Bollnäs.

MC-MOTOR HVA, JB eller BSA 125
cc. Sv. m. beskr. o. pris. Sune Ol-
son, Grådö, Hedemora. Tel. 54.

FN-TT 500 cc, 1938
Med original Grand Prix kammar
plus extra en TT-förgasare, plus en
bromstopp, 2 cylindrar, god för 160
km. Tel. Sthlm 58 23 14 efter kl 18.

TT BAKHJUL till motorcykel även
lämpl. t. motocross. 8 tums broms-
trumma m. kylflansar. Helförkromad
19 tum ny fälg, nya ekrar o. nya la-
ger stickaxel 125:-. Specialväxel-
låda f. Fords bilar tillv. av Ford.
Lådan avsedd t. Epatraktor då den
är monteringsbar efter ordinarie
växellådan. Växelspak f. hel-
och halvfart. Den är i skick som ny o.
gar. f. Returrätt. I. Wingren, Råå.

DIVERSE

Återförsäljare till
TELESKOPGAFFLAR
söker vi bland allmänheten till en
hyperlegant Teleskopgaffel 125 cc-
klassen. Lyxutförd, förkromad, olje-
system och koniska rör. Bruttopris
130:-. Rekv. provgaffel som sändes
för 100:-. Broschyr erhålles.
H. BRAUN
BROBY

E. L. MOTORER
för band- och trådspelningsappa-
rater, skivväxlare, skivspelare m. fl.
ändamål. Byggmaterial för skivväx-
lare, skivspelare m. fl. hobbyartiklar.
Lägsta pris. — Reel leverans. Begär
broschyr och prislista som sändes
mot 25-öres porto.

INDUSTRIALAGET ELMEKANO
Vittaryd

SKINNKLÄDER REPARERAS
färgas. Kemisk tvätt och färgning
av mockajackor. Försäljning av alla
sorters skinnkläder och handskar.
SKINNSPECIALISTEN
Upplandskatan 40 * Stockholm

Ingenjörbyrå PATENTSERVICE,
Dukv. 6, Bromma. T. Sthlm 25 57 74.
Inneh.: Ing. Stig Hanell. Utarbetar
handlingar för, inlämnar och full-
följer patent- och mönsteransök-
ningar i Sverige och utlandet, utför
undersökningar beträffande utöv-
ningshinder och uppfinnings ny-
hetsvärde och biträder vid överlä-
telser. Upplysningar mot svarsporto.

**CYLINDERBORRNINGAR, VEVLA-
GERRENOVERINGAR** och omfod-
ringar av alla slags MC-motorer,
snabbt o. välgjort arbete under gar.
Ulrichehamns Motormekaniska
Ulrichehamn • Tel. 16 24

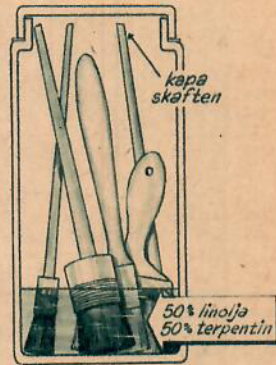
Ägare av lättv.-mc. Cylindrar bor-
ras. Prisl. över delar till lv. och mc.
sändes mot svarsporto. Be-Ge-Motor,
Sibräcka.

ÖNSKAS KÖPA

1 st. KICK komplett med pedal till
DKW 500 cc NZ 1940 års mod. ö.
köpa. Svar t. DKW P. R. Stockevik.

VARDAGS TEKNIK

Har ni några små knep
eller tips att komma med
som kan förenkla tillva-
ron, så sänd in dem till
Teknikens Värld, Svea-
vägen 53, Stockholm.
Alla införda bidrag hono-
reras.



KONSERVERADE PENSLAR

Om ni vill slippa besväret
att tvätta färg- och ferniss-
penslar mellan gångerna går
det bra att sätta ner dem i
konserveringsglas (höga mo-
dellen) och sedan kapa av
skaften så att locket går på.
I en blandning av linolja
och terpentin kan man sedan
förvara dem praktiskt taget
hur länge som helst — all-
tid klara att användas.

B. Leife.

UKONTROLL MED STRYKJÄRN

Ett handtag från ett gam-
malt kasserat strykjärn pas-
sar aldeles utmärkt till hand-
tag för en u-kontrollmodell.
Trähandtagets form är nämligen
oftast precis anpassat
efter handen och allt man
behöver göra är att fästa
kontrollinorna vid det.

Urban Rydin.



BILAR I SKALA

Ovanstående två lastbilar
bör bli en välkommen ny-
het för alla modellbyggare
liksom den sönderplockade
turistbussen. Fordonen är
nämligen tillverkade i exakt
skala, bilarna i 1:50 och
bussen i 1:100. Lilla bilen
kostar 2:85, stora bilen och
bussen 3:85. Försäljare Fir-
ma Eskader, Stockholm.

TEKNIKENS VÄRLD 21/51

Radiofrågor

Fråga: Vad heter den station som sänder på spanska t. ex. mellan kl 20.30—23.00 på 35-metersbandet? Ger en antenn av koppartråd och t. ex. 15 m lång större effekt än en stavantenn?

Sören Eliasson

Svar: Möjligen Radio Espana Independiente. Ja, stavantennen ger som regel endast 1/5—1/2 av den spänning som en vanlig L- eller T-antenn av normal längd (15—30 meter) ger. Ur störningssynpunkt, om det gäller en antennanläggning i ett samhälle, kan dock en stavantenn med skärmd nedledning vara lämpligare än en horisontalantenn av gånge utförande.

Fråga: 1) Finns det telegrafkurser på grammofonskivor? 2) Kommer TV framöver att ha någon nybörjarkurs i radiobygge etc? Bo Damm, Hällnäs

Svar: 1) Ja, hos Arméns Signalskola, Marieberg, Stockholm 12, känner man till allt därom. 2) Det är inte otroligt men ingenting är bestämt f. n.

Fråga: Undertecknad har byggt den i nr 11—12/50 beskrivna badradion. Jag har till punkt och pricka följt de råd och anvisningar som gavs där. Men sorgligt nog går inte radion med hörbar styrka utan en ganska kraftig antenn och perfekt jordledning. Men enligt artikeln skall den gå utan jord. Den är naturligtvis jordad i chassiet (lådan), men det hjälper inte. Har även försökt med trimning av spolsystemet fast utan bättre resultat. När jag använder både antenn och jord går den fullt juste. Har ni möjligen något förslag till ändring av radion ifråga?

Berndt Ericsson, Kumla

Svar: Nej, man kan troligen inte vänta sig större effektivitet hos mottagaren. Jordad måste varje apparat vara, eftersom det är den högfrekventa spänningen mellan två punkter, antenn och jord, man tar ut, men jordningen kan till väsentlig del ske kapacitivt, genom chassiets koppling till jordade föremål i omgivningen, i stället för galvaniskt (genom en ledande tråd). Det beror dock på varje apparats speciella uppbyggnad och delarnas placering i vilken grad sådan jordning på kapacitiv väg erhålles. För övrigt kan man med en sådan apparat som badradion, som har ett detektor- och två lågfrekvenssteg och där man använder miniatyrer, icke vänta sig alltför överväldigande mottagningsegenskaper. En vanlig orsak till att det hörs svagt är att glödströmsbatteriet, som bara räcker några tim-

mar, börjat ta slut. De flesta fabriksbyggda reseradioapparater är f. ö. superheterodyner, som ju har långt större känslighet och effektivitet än en rak mottagare. Om man i stället för dessa 1,5-voltsrör, som användes i badradion, använder vanliga 6,3-voltsrör för nät-drift, och i övrigt modifierar schemat för nätanlutning (se nr 23/50), får man däremot en även för utlandsmottagning fullt användbar mottagare. Begränsningen hos badradion beror alltså till stor del på miniatyrerör, som dock är nödvändiga för att reducera effektförbrukningen. Hos den nätanlutna versionen behövs i allmänhet ingen »jords», vilket givetvis beror på att nätet verkar såsom sådan.

Fråga: Har byggt TV:s »badradio» och vill gärna bygga till den ett ev. två rör, enär jag tycker den är lite för »svag». Kan Ni sända mig en skiss med utsatta värden på hur jag skall ändra den till fyra-rörs.

Claes-Elis Andersson, Höganäs

Svar: Badradions känslighet och ljudstyrka kan bli i minsta laget, särskilt om man bor långt ifrån lokal-sändaren och har dålig antenn. Man kan dock inte vänta sig mer av en rak mottagare av denna typ och med miniatyrerör. Att bygga till den lönar sig inte — det skulle i så fall innebära ditsättandet av ett högfrekvenssteg och ev. ännu ett lågfrekvenssteg, vilket dock medför stora problem vid avstämningen — utan i stället bör man övergå till en helt annan konstruktion, en superheterodyn, vilken kräver en ganska anorlunda uppbyggnad och andra delar. Sannolikt kommer vi att till nästa sommarsäsong lämna en konstruktionsbeskrivning på en dylik apparat för batteridrift.

Fråga: I ett nummer av TV såg jag att det finns radiostyrda modeller. Går det att bygga en sådan och var kan man få tag i en ritning härför?

Lennart Aslund, Lugnvik

Svar: Ja, visst går det att bygga sådana, vilket också framgår av nämnda artikel. Ritningar för radiostyrda modellflygplan brukar förekomma i den amerikanska tidskriften Model Airplan News, som finns i välförsedda tidningskiosker, åtminstone i Stockholm. Är man en händig radioamatör, bör man själv kunna plocka ihop apparaturen. Det erfordras dock sändarlicens för att hålla på med radiostyrda modeller. Vi kommer sannolikt längre fram att lämna en utförlig beskrivning på en dylik konstruktion.

JAK-9U

Ryskt jaktplan

Konstruktör: Alexander Sergeiovich Jakovlev.

Besättning: 1 man.

Motor: En 1.600 hk VK-107A, 12-cyl., inverterad, vätskekyld V-motor.

Data: Spännvidd 10 m, längd 8,48 m, vingyta 17,2 m².

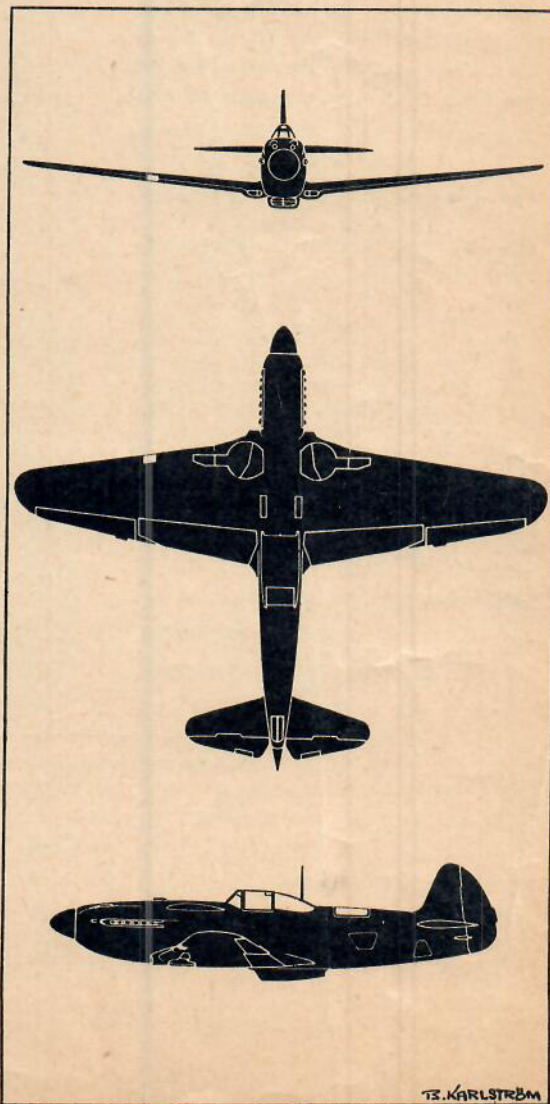
Vikter: Flygvikt 3.040 kg.

Prestanda: Topp hastighet 710 km/t på 2.000 m, marschhastighet 350 km/t.

Beväpning: En 20 mm akan + två 12,7 mm ksp.

Byggnads sätt: Vingar i träkonstruktion med plywoodklädsel och metallförstärkta balkar, kropp i stål-rör med plywoodklädsel, stjärtp lan helt i trä. Dukklädda roderyt or. Dukklädsel även över plywood-skalet.

Ann.: Planet är avsett för låganfall och har använts i Korea. Radiokompassantenn under genomskinlig plast-ruta bakom förarhytten.



BENSIN UR KOL

En anläggning för framställning av syntetisk bensin ur kol har nyligen fullbordats i den lilla staden Louisiana i Missouri. Anläggningen som är den första i sitt slag i Amerika drivs i statlig regi och är närmast avsedd att tjäna som en demonstrationsanläggning.

Framställningen sker enligt en modifierad form av den tyska Fischer-Tropschmetoden och alla slags kol från antracit till lignit kan användas som utgångspunkt. Vid framställningsprocessen förgasas pulvriserad kol med syre och överhettad ånga. Den erhållna gasen — en blandning av koloxid och väte — omvandlas sedan via en katalysator till flytande oljor.

Fabriken har uppförts på initiativ av det amerikanska inrikesministeriets gruvbyrå för att utforska praktiska metoder för framställningen av syntetisk bensin och stå till industrins tjänst med data och upplysningar vid planerandet

och för driften av företag i kommersiell skala, för vilket man räknar med en produktionskapacitet av minst 60.000 ton årligen. Vid demonstrationsanläggningen räknar man endast med att kunna utvinna omkring en tiondel av denna kvantitet.

Med de modifieringar av Fischer-Tropschmetoden som gjorts, är den framför allt lämplig för högoktaniga bensinsorter och goda dieseloljor. Dessutom erhåller man en mängd värdefulla biprodukter såsom sprit, vaxer och kolväten.

Anläggandet av denna försöksanläggning får ses mot bakgrunden av att Förenta staterna under 1950, trots en produktion av 270 miljoner ton eller 51,6 procent av världsproduktionen, liksom under de närmast föregående åren fick importera avsevärda kvantiteter flytande bränslen och att dess påvisade reserver endast beräknas räcka ytterligare något eller några tiotal år.

Hans G. Aldor.

TS. KARLSTRÖM

Frank V. 15
Tekno's

HANDBÖCKER för alla med intresse för mekanisk bearbetning

PRESSARBETE

Pressar och pressverktyg i alla dess former behandlas på ett lättfattligt sätt, och det rika bild- och tabellmaterialet bidrar till att göra boken så instruktiv som möjligt. Inbunden i prima konstläder med 500 sidor, 320 figurer och 135 sidor tabeller.

Rekommenderas på det bästa av bl. a.
H. Aruhn
Lärare och verktygskonsulent vid
Statens Hantverksinstitut
L. Eckerström
Svenska Metallindustriarbetareförbundet



UTDRAG UR INNEHÅLLET:

Pressar: Excenterpressar, Tvåpelarpressar, Dubbelverkande excenterpressar, Fällbara excenterpressar, Dragpressar, Friktionsskruppressar, Knäledspressar, Hydrauliska pressar, Fallhammare, Kantpressar, Materialframmatningsanordningar, Maskiner för klippning av plåt m. m.

Verktyg för stans och pressarbete: Maskiner för verktygstillverkning, Material för verktygstillverkning, Härdning, Anlöpning, Mjukglödning, Spänningsglödning, Uppvärmningsugnar, Materialkontroll genom gnistprov m. m.

Stansning: Kraftfördelning vid stansspel, Stanskrafter, Linjetynngpunkt, Enkla stansverktyg, Följdstansverktyg, Kombinerade verktyg, Multipelverktyg, Verktygets olika delar, Pelarstyrda verktyg, Tvärgående stansar, Material för stansning m. m.

Bockning: Presskrafter vid bockning, Bockningsverktyg, Inskärningar, Rullning och trådnläggning, Planing m. m.

Dragning. - Speciella pressmetoder. - Tekniska uppgifter. Tabeller.

SMIDE OCH MASKINARBETE

Denna handbok vänder sig till alla kategorier inom verkstadsindustrin och är med sitt allsidiga innehåll, rika bildmaterial och sina överskådliga rekommendationstabeller en värdefull källa till vetande inom hela det vidsträckta fältet den omspanner. Inbunden i prima konstläder med 1360 sidor, 960 instruktiva figurer och 200 sidor tabeller.

Rekommenderas på det bästa av bl. a.
Gert Nyberg
Lektor i verkstadsteknik vid
Högre Tekniska Läroverket i Stockholm
Oscar Westerlund
Svenska Metallindustriarbetareförbundet



Materiallära: Järn, Rostfritt stål, Koppar, Zink, Tenn, Bly, Aluminium, Magnesium, Nickel, Tekniska hjälpmedel m. m.

Elektroteknik: Beräkning av motstånd, Elektromotorisk kraft och polspänning, Seriekoppling och parallellkoppling, Galvaniska element och ackumulatörer, Högspänning och lågspänning m. m.

Smides-, plåt- och maskinarbeten: Rörarbeten, Utbredningar m. m.

Svetsning: Gassvetsning, Elektrisk svetsning, Termitsvetsning m. m.

Verktyg: Precisionsmått, Mätverktyg, Borrjigger, Sågar m. m.

Svarvning: Automatsvarvning, Trycksvarvning, Gångskärning m. m.

Slipning och polering: Slipskivor, Lappning, Honing, Polering m. m.

Transmissioner och maskindelar: Axlar och lager, Kopplingar m. m.

Matematik: Praktisk räkning, Procenträkning, Räknesticken m. m.

Fysik och Kemi. - Fräsning och Hyvling. - Tabeller.

PLÅTARBETE

En utförlig handbok av största värde för alla, sysselsatta inom bleck- och plåtslageri samt mekaniska arbeten. Bokens text stödes av ett instruktivt bildmaterial, och ett utförligt sakregister sätter Eder i stånd att snabbt slå upp en detalj och där finna det, som just Ni för tillfället har användning för. Inbunden i prima konstläder med 880 sidor, 682 figurer och 132 sidor värdefulla tabeller.

Rekommenderas på det bästa av bl. a.
K. Gimfors
Svenska Bleck- och Plåtslagareförbundet
E. Lindell
Sveriges Bleck- och Plåtslagaremästareförbund



Uppmärkning och utbredning: Ritinstrument, Olika geometriska figurer, Beräkning av pressade föremål m. m.

Tunnplåtsarbeten: Vitplåtsarbeten, Taktäckning, Byggnadsbeslag m. m.

Specialplåtsarbeten: Bearbetning av aluminium, koppar m. m.

Grovplåtsarbeten: Tillverkning av behållare, Fartyg m. m.

Ytbehandling: Finbearbetning, Oxidering, Kemisk behandling m. m.

Lödning: Mjuklödning, Hårdlödning, Svetslödning, Dopplödning m. m.

Svetsning: Bågsvetsning, Gassvetsning, Motståndssvetsning m. m.

Verktyg och arbetsmetoder: Drivning, Bockning, Borrning m. m.

Hållfasthetslära: Dragning, Tryck, Böjning, Vridning m. m.

Materiallära: Härdningsmetoder, Tekniska hjälpmedel m. m.

Matematiska och tekniska tabeller.

Kupongen kan postas utan porto och kuvert.

Undertecknad beställer härmed:

Pressarbete Kr 38:—
Smide och Maskinarbete > 48:—
Plåtarbete > 46:—

Kontant vid leverans / avbet. per 4 mån.
Äganderättsförbehåll. (Stryk det ej önskade)

Namn:

Adress:



Svarsförsändelse.
Tillstånd nr 2.
Malmö 6.

Frankera ej.
Adressaten
betalar
portot.

TEKNOGRAFISKA

Malmö 6

Tekno's

handböcker
rekommenderas
man och man emellan. Fråga
själv någon, som redan
har dem!

Sänd in beställningskupongen
NU! Direkt eller genom Eder
bokhandel.