Teknikens Värld

med Flyg
N:R 17 1950
I Danmark och Norge 1 Kr.
I Finland 28 Fmk.
60 öre

FRÅGA OSS OM TEKNIK

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

Det är många som skriver till Teknikens Värld och frågar efter data och priser på bilar och motorcyklar, som vi tidigare presenterat i artiklar eller som vi kortfattat redogjort för i denna frågespalt. För att slippa upprepning hänvisar vi i sådana fall till de olika märkenas generalagenter i Sverige, som beredvilligt står till tjänst med alla upplysningar. Vilken firma som representerar vilket märke är vi alltid beredda att lämna besked om. Men adresserna har ofta förekommit i frågespalten. Bläddra i gamla nummer av TV och se efter om ni kan hitta den uppgift ni önskar innan ni skriver till oss och frågar. Då räcker det knapphändiga utrymmet bättre till.

Och nu till frågorna.

Fråga: 1) Var tillverkas motorcykeln Motobecane? 2) Vore även tacksam att få veta pris och viktigare data. 3) Går det lika bra att köra en 98 cm³ tvåtakts motor på lättbentyl som på bensin?

Sachsmotor

Svar: 1) Motobecane är fransk och adressen till fabriken är 16, Rue Lesault à Pantin, Paris (Seine). 2) Den säljs i Sverige av Hedemora Nya Bilaffär, Hedemora, och förekommer i fyra olika modeller. Två 125-or, den ena med sidventil- och den andra med toppventilmotor, på 6 respektive 8 hk, en 175-kubikare med toppventiler på 10 hk och en modell om 350 cm³ med toppventiler på närmare 20 hk. Priserna är respektive 1.350, 1.750 och 2.300 kr. Priset på 350-an, som väntas in i dagarna är ännu inte fastställt. 3) Bentyl blandar sig bra med olja, varför det är minst lika bra bränsle till lättviktare som bensin.

Fråga: Finns H. D. 750 cm³ med sidventiler att köpa och vilket är i så fall priset?

S. N.

Svar: H. D., som säljs av AB Motorkraft, Regeringsgatan 89, Stockholm, och av Motorfirman Malte Blohm, Göteborg, kommer inte in under de närmaste åren. Bränsleförbrukningen på H. D. är rätt kraftig. Man får nog räkna med minst 0,75—1 lit. milen för den modell ni nämner. H. D.-motorerna är kända för sin slitstyrka och livslängden torde vara avsevärt längre än för de högvarviga europeiska sportmaskinerna.

Sign. A. L. vill veta något om de cykelmotorer, som presenterades i TV nyligen. Som regel finns de att få för omg. leverans, priset håller sig mellan 350 och 400 kronor och i allmänhet lämnas 6 månaders garanti. Livslängden på en sådan påhängsmotor måste med hänsyn till det låga varvtalet anses vara minst lika lång som för en vanlig motorcykelmotor, men eftersom motorn är av tvåtaktstyp har inkörning och oljeblandningen självfallet den största betydelse.

Sign. »Motorcykelförare» vill veta priserna på Sarolea och B.M.W. 350 cm³. Endast 600 cm³-modellen av Sarolea (med bakhjulsfjädring) är f. n. prissatt till 3.450 kr. B. M.W. 350 cm³ kostar 2.900 kr. För närmare upplysningar hänvisas till AB Belgimex, Runebergsgatan 12, Stockholm, respektive BMW-Agenturen, Storgatan 30, Stockholm.

Sign. TV-7 har kommit med en mängd frågor, som vi av utrymmesbrist har svårt att besvara. Vi hänvisar därför till AB Motorkraft i Stockholm för Royal Enfield och Zündapp, till AB Motor-Service, Brahegatan 25, Stockholm, för Douglas, till AB Flerons i Stockholm, Malmö och Göteborg, för BSA, och till Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping, för Jawa. Zündapp 600 tillverkas åter, dels i den gamla versionen dels också i en ny version med rör- i stället för plåtram och bakhjulsfjädring i stället för stumt bakhjul. »TV-7» vill till sist veta vad det är för fördel med liggande cylindrar. I en två- eller flercylindrig motor blir balansen bättre ju mer vinkeln mellan cylindrarna närmar sig 180 grader. I en motor med liggande cylindrar är balansen således nästan perfekt. Kylningen på en sådan motor kommer också idealet nära eftersom båda cylindrarna ligger mitt i luftströmmen. Förslitningen på cylindrarna blir inte märkbart större än i en motor med cylindrarna stående vid sidan av varandra.

Teknikens Värld

med FLYG

Nr 17 - Årg. 28 - 31 aug—13 sept 1950

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Organ för

Svenska Pilotföreningen

REDAKTION:
Tegnérgatan 35, Stockholm Va.
Expedition Tel. 20 33 95

Redaktör och ansvarig utgivare:
SVEN BROMAN Tel. 21 03 91
Redaktör C.-E. Ravander » 10 74 45
» Sven Salonius » 21 02 38

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

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

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

PRENUMERATIONSAVDELNING:
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 & Åkerlund i telefonkatalogen.) Dylik prenumeration kan ta sin början när som helst under året. Expediering av prenumererad tidning tar sin början 3 veckor efter det att avgiften erlagts. Betalning för förnyad prenumerationsperiod bör erläggas senast 2 veckor innan tidigare period utgår, om avbrott i leveransen skall kunna undvikas.

PRENUMERATIONSPRIS:
Sverige: helår kr 12:—, halvår 7:—. I Danmark endast helårsprenumertion dsk. kr 20:—. Upplysningar härom lämnas av: Rudolf Fardal, Raadhuspladsen 59, Köpenhamn V.

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

Eftertryck av text och bilder förbjudes!

Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flygning, Tegnérgatan 35, Stockholm.

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt Stockholm 1950

FRÅGA OSS OM RADIO

Fråga: 1) Hur långt kan 2 och 6 m sändare nå »normalt»? 2) Kan 40 m-bandet tas in lika lätt som 80 m på en rundradioapparat? 3) Är det endast stationer med högre effekt, t. ex. 50—100 watt, som på 40 m-bandet kan höras i en rundradioapparat? 4) Är 40 m-bandet lämpligast för interskandinavisk trafik? 5) Är Yagi-antenn den bästa för alla band, även UK?

Bernhard Widenhag

Svar: 1) Normalt når man med en 2 meters sändare i bästa fall till horisonten eller obetydligt längre, medan en 6 meters sändare när någon mil bortom horisonten. Men tillfälligtvis kan räckvidderna med dessa ultrakorta vågor bli mängfaldigt större. Så kan t. ex. radioamatörer i de båda amerikanska städerna San Diego och Los Angeles regelbundet uppnå förbindelse med varandra på frekvensen 144 Mp/s (något över 2 m), fastän avståndet är 240 km eller 5 gånger den optiska synvidden. Härvid var det tydligen reflexionsfenomen i atmosfären som inverkade. På 5-metersbandet har man även uppnått förbindelser mellan olika världsdelar. 2) Finns det kortvågsband, vilket det måste göra om 80 m kommer in, bör 40 m-bandet kunna tas in lika lätt som 80 m-bandet. 3) Det beror på hur avlägset stationerna är belägna, de allmänna betingelserna för mottagning från dessa osv., men en rundradiomottagares känslighet är dock i allmänhet tillräcklig för att på 40 m-bandet även närbelägna sändare på några få watt skall kunna höras. Däremot är bandspridningen hos en rundradiomottagare inom kortvågsområdet i allmänhet alldeles för liten för att man skall kunna skilja alla de olika sändare åt som förekommer där. Därför kommer i stället genom den automatiska volymkontrollen en svagare sändare här att helt förkvävas av en starkare som sänder på samma eller en så närbelägen frekvens att det i rundradiomottagaren inte går att skilja dem åt. I en trafikmottagare för kortvåg är dels förstärkningen bortåt tusen gånger större än i en rundradiomottagare och dels bandspridningen så mycket större att även svaga, avlägsna stationer kan skiljas från de starkare och förstärkas. För all amatörtrafik över huvud taget är 40 m-bandet det mest använda, och sålunda även för förbindelser med grannländerna. Men f. ö. är val av lämplig våglängd beroende av tid på dygnet m. fl. faktorer. 4) Yagi-antennen används enbart på ultrakortvåg eftersom antennerna här måste vara en halvvågslängd långa och dessutom placerade tillräckligt högt över markytan så att inte denna alltför mycket inverkar. Inom området 1—5 m är Yagi-antennen idealisk som riktantenn. För ännu kortare vågor blir det effektivare med hela metallspeglar, som här får små dimensioner — för längre vågor blir Yagi-antennen klumpig.

BREVVÄXLING!

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

Teknikens Värld

I DETTA NUMMER:

HÖGAKTUELLT: Sid.

Teknisk revy 3
Ingenjörsutbildningen 7
Den skall pryda sin plats 8
S:t Eriksmässan 16, 17, 18, 19, 20, 23

TEKNIK:

Fråga oss om teknik .. 2
Fråga oss om radio 2
Nya fartvidunder utlovar Atlantrekord 10
Här vimlar det av segelfinesser 11

FLYG:

En historisk Piper Cub 4
Vi störtdök mot rysstanks 12
Amerikas trumfkort nr 2 14
Hawker P 1081 27
Ny flyghjulsbroms 28
Fråga oss om flyg .. 35
Typspalten 35

MOTOR:

Varg-Olle: Min nya stil 5
En dubbelnatur 15
Kan hanteras hur som helst 17
DKW är här igen — omgestaltad 20
Om 10 år får jag körkort 21
Bestäm tändningsläget 22
Fråga oss om motorcyklar 28
Rustar för rekord 35

HOBBY:

Vilken »tvålask» rullar fortast? 22
Vardagsteknik.. 24, 25, 26

SERIER:

113 Bom 30
Leo Falk 30

OMSLAGSBILDEN

är denna gång hämtad från en svensk industri, Aga-Baltic i Stockholm, där vi ser provaren Wladislow Jablonski hålla på med justeringen av en ny radioapparat. Detta nummer av TV är f. ö. till stor del ägnat åt svenska industriprodukter, aktuella i samband med den pågående S:t Eriksmässan.

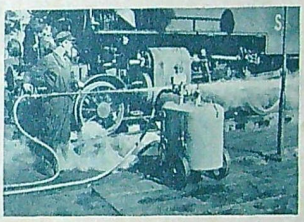
Foto: Hans Malmberg

TEKNISK REVY

Säker semesterbåt

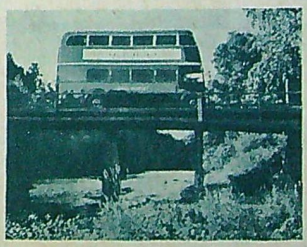
I två och ett halvt år har byggnadssnickaren Ragnar Carlsson, Älvängen, arbetat med att bygga en semesterbåt. Men så har det också blivit en stabil och bra båt. Den är 8 m lång och 2,8 m bred. Motorn är på 12 hk och det är meningen att det så småningom också skall bli ett segel på den. Ritningarna är gjorda av skeppsbyggare John Svensson, Trelleborg.

Lok tvättas i olja



Putsning av lok vid SJ har länge varit ett problem. Att utföra arbetet för hand är både dyrbart och svårt. Förste maskiningenjör G. Welborn, Ystad, har nu konstruerat en apparat för ändamålet. En injektor har placerats ovanpå en behållare och försetts med anslutningar, dels för ånga från det lok som skall putsas och dels för vatten från tryckvattenledningen. I behållaren förvaras tvättvätskan, en blandning av vatten och råolja. Munstycket levererar cirka en liter emulsion per sekund och det tar ungefär 40 minuter att putsa ett medelstort ånglok.

Jättebussar på småbroar



Fyra engelska tvåvåningsbussar har gjort en propagandaturné genom Sverige. De stora bussarna väger över tio ton, något som förorsakade vissa problem vid val av färdväg. Än var det en bro här som var för dålig att bära den tunga vikten, än var det en viadukt där som var för låg för att bussarna skulle kunna passera under. Denna ranbiga bro vid Munksund stod dock rycken.

Lyfter fem ton

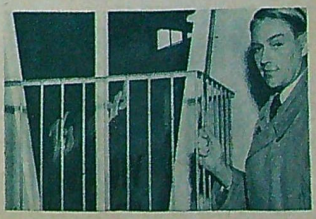
En kraftig bilkran är det senaste tekniska hjälpmedlet vid byggandet av tunnelbanan i Stockholm. Den är konstruerad av Gatukontorets centralverkstad i samarbete med maskiningenjör Åke Eriksson. Lyftkranen drivs dieselelektriskt från bilens dieselmotor och den har en lyftkapacitet på 5.000 kg. Om det skulle uppstå överbelastning tänds en röd varningslampa i förarhytten, men man har ändå en marginal på 400 kg att tillgå. Bandtraktorn som hissas i luften på bilden väger sålunda 5.200 kg. För att avlasta påkänningarna på gummidäcken har mobilkranen fyra hydrauliska domkrafter med vardera 10 tons kapacitet.

Märklig farkost

Nedanstående märkliga farkost dök upp mitt i rötmånaden i Marstrand där den tilldrog sig allmänt intresse. Den är byggd av en f. d. tysk raketprojektilexpert, numera anställd vid Bofors, och består huvudsakligen av plywood. Farkosten är främst en husbåt, med fem goda kojplatser i den rymliga kajutan, men ändock god sjöbåt och kapabel att rida ut stormarna i västkustfarvattnen, påstås det.

Flyttbar balkong

Arkitekt H. A. Holst och civilingenjör K. E. Ellner, Stockholm, har konstruerat en monteringsfärdig balkong som helt enkelt hängs upp på det färdiga huset. Det enda arbete som behöver utföras vid byggnad det är ingjutning av korta bärjärn. Genom att balkongens bärplan ligger 25 mm från väggen behövs ingen extra isolering av bjälklag eller vägg. Bärplanets kubhållfasthet är 500 kg/m². Stagen har 20-faldig säkerhet. Balkongen kostar 380 kronor.



RADIOBYGGARE

Kristalldioder General Electric 1. N. 48. finnes i lager. Lagret begränsat. Beställ omgående.
Pris endast Kr. 12:75.

Ing. E. PARRMAN
Midsommarvägen 17 • Stockholm 32
Härmed beställes .... GE, 1 N, 48 à Kr 12:75.
Namn .....
Adress .....
Postadress .....
Återförsäljare erhålla rabatt.

Fotoamatörer!

Kodapan Tak- & Väggreflektorslampor. Obet. beg. glansplåtar och filmklämmor till salu. Ritning till torkapparat m. m. Begär prislista!

L. E. STAHLBERG • KARLSHAMN

REAKTIONS-AGGREGAT Komet I

begränsat antal, endast kr 38:50.

SCANDAG
Drottninggatan 42 • Örebro

A.-B. Skåne-Exporten

KLIPPAN

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

Bygg och flyg...

METEOR Spv. 700 mm.

Populär lättbyggd gummimotormodell med enastående god flygförmåga. Har Du byggt en stavmodell kan Du utan svårighet bygga och flyga Meteor. Byggsatsen innehåller: balsalister och tryckta flak, av 1:a sortering, beklädnad, kontursågad propeller, planoträd, hjul, ritning, gummisnodd m. m.

Kostar endast **5:85**

Katalog nr 5 har nu kommit. Erhålles mot 40 öre i frimärken. Innehåller massor av nyheter.

NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRI
Sture Sandberg • Umeå

Sänd omg. mot postförskott:
.... st Meteor 5:85
.... st Balsalim 0:90
.... st Impregneringsmedel .. 0:75
.... st Katalog

Namn .....
Adress .....

EN HISTORISK PIPER CUB

Den ohjälpligt flygbitne flygpionjären Gösta Gustafsson i Uppsala har köpt ett par Cubar och med sin långt utanför bekantskapskretsen kända trollkunnighet i mekanisk väg hokuspokusat ihop dem till en enda Cub — med sammanlagt ungefär en Cub upplagd som reservdelslager. I en hangar på Sundbro flygfält utanför Uppsala står nu den färdiga SE-AEW.

SE-AEW, som de flesta och största delarna tagits från, är inte vilken Piper Cub som helst. Den är Sveriges första Cub med en Continentalmotor på hela 40 hk och importerades 1936 av vårt lands förste Cubförsäljare, Eric Bjurhovd, då i Västerås. Efter mycket flitig tjänst vid flygskolan på Hesslö flygfält vandrade planet mellan flera och inte fullt så ömma ägare innan Gösta Gustafsson slutligen lade fram sin köpeskilling.

Det är meningen att AEW skall användas till flygfotografering — nåja, Gustafsson erkänner att han nog varit lite optimistisk beträffande motoreffekten. Det må vara hänt om han får tag på en ultralätt förare. Gustafsson själv, som inte hör till de lättaste, skall nämligen bli fotografen. Cuben skall provas ordentligt och om två personer plus kamera blir för mycket för de 40 hästarna säljs kärran till högstbjudande. Det finns folk som vill flanera omkring ensamma i luften — och i sådant fall blir AEW en billig och pålitlig flygande motorcykel.

Men för att återgå till Gösta Gustafsson. Det han inte kan när det gäller att rusta upp gamla flygplan det är, för att använda ett slitet uttryck, inte värt att kunna. År 1931 köpte han av nuvarande överingenjören Hugo Bertler vid Saab i Linköping ett av denne 1923—24 konstruerat och byggt tvåsitsigt högvingat monoplan med typbeteckningen S-81 och en tvåcylindrig Hacke-motor på i runt tal 30 hk. Gustafsson gjorde jättestor översyn och satte i en 60 hk Siemens Sh-4-motor — varpå han lärde sig flyga i sitt nya flygplan. Sitt privatflygarcertifikat tog han 1933 på Ärnafältet utanför Uppsala, som då inte var något flygfält men där Gustafsson hade byggt sig en hangar och där han hade sin flygbas. Sammanlagt flög han omkring 150 timmar i sin SE-ADD, som inte marscherade fortare än 40-hästars Cuben, dvs. 110—115 km/t. Flygningarna finansierades med fotografering från luften av gårdar m. m.

Gösta Gustafsson, Uppsala, med sin uppsnyggade SE-AEW.

Gustafsson skildes från sin ADD år 1935. Han sålde den till en stockholmare och köpte en Puss Moth, SE-AFH, i stället — som 1939 blev det då flygargröna paret Thyrings första flygplan.

Sedan den där gyllene flaxartiden har Gösta varit bensinförsäljare på Bulltofta, kontrollant och förrådsman i Norrtälje, på Lindarängen och Bromma, hos Saab m. fl. Nu är han inte någon helt ung man längre, men när Cub-köpet yppade sig kunde han inte motstå frestelsen.

Man får dra in på annat, säger Gösta. Flygningen är i sig själv nöje nog, så i övrigt behöver man bara mat och husrum i största enkelhet.

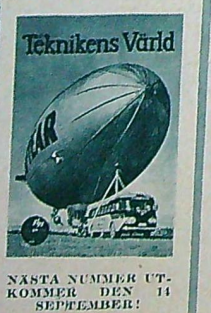
Harald Millgård

NYA FARTVIDUNDER . . .
Forts. från sid. 10

Under kriget gjorde sig Liberty-rederiet känt för sina billiga, helsvetsade fartygskonstruktioner, som seriebyggdes i stort antal. Rederiet torde alltså ha stora förutsättningar att klara ut även dessa två jättebyggen. Inom sjöfartskretsar är man visserligen på de flesta håll ganska skeptisk mot projektet, men rederiet anser dock att det bör kunna bära sig ekonomiskt. Subsidier lär redan ha begärts i Washington för de nya fartygen. För att motivera denna anhållan om ekonomisk hjälp har fartygen konstruerats så att de lätt skall kunna byggas om till hangarfartyg med plats för cirka 200 flygplan, för trupptransporter torde de kunna användas utan större ombyggnader. En annan fråga är om det kan vara lämpligt med så stora fartyg för transport av trupper m. m. i krig.

All lyx blir bannlyst ombord på de nya fartygen och varje passagerare får ett synnerligen begränsat utrymme till förfogande. I matsalarna blir det självservering och sällskapsrummen eller salongerna blir säkerligen ganska få. I gengäld tänker man försöka hålla biljettpriset för enkel resa New York—London nere vid ca 300 kr. Avsikten torde vara att sätta in fartygen på routen USA—England och den resan skall kunna göras på tre dagar. Det senaste rekordet på sträckan Oslo—New York, som sattes i år av Norska Amerikalinjens »Oslofjord» lyder på sex dagar och 15 timmar. Medelfarten var då 20,5 knop.

Det amerikanska projektet låter onekligen tilltalande: 600 kronor för en resa tur och retur över Atlanten måste anses mycket billigt. Liberty-Lines spekulerar väl också i en betydligt ökad passagerarfrekvens. F. n. ligger det lägsta priset för en resa t. ex. Göteborg—New York ganska nära 1.000 kr.



NÄSTA NUMMER UTKOMMER DEN 14 SEPTEMBER!

DEN SKALL PRYDA SIN PLATS . . .
Forts. från sid. 9

150 meters längd och 100 meters bredd, varför den helt skiljer sig från den klöverbladstyp som Slussen är ett exempel på.

De norra anslutningarna till gatunätet på Östermalm fann vi lämpligt att lösa på ett helt annat sätt: från tunneln ledes bilarna i rännor direkt upp i Strandvägen och i den nya Oxenstiernsgatan, och spårvagnarna och cyklisterna får som förut nämnts kontakt med gatunätet redan på Djurgårdsvägarna.

Bron över Saltsjön är en hängbro med två bärlinor lagda över ungefär 100 meter höga pyloner — således ungefär lika höga som Stadshustornet — vilka står på 440 meters avstånd från varandra på Beckholmens östra strand och på Stadsgårdskajen mitt emellan Fåfängan och Erstaklippan. Den fria spännvidden 440 meter är inte något överväldigande mått för en hängbro, men dock för stort för en rinlig bågbro. Från de båda linorna hänger stag ner och uppbär två fackverksbalkar mellan vilka den 36 meter breda brobanan är inlagd. Bär-

Forts. på sid. 32

Varg-Olle:

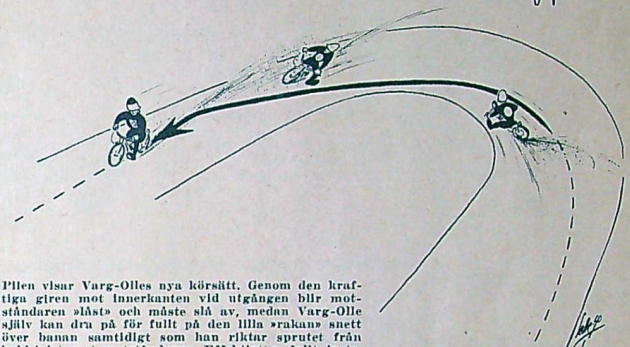
MIN NYA STIL

Det blev som jag trodde. Bara seriematcherna kom i gång skulle också formen och det rätta åkhumöret infinna sig. Dessutom har jag haft en tids »semester» från I 4 och fått tillfälle att träna ordentligt, vilket givetvis också gjort verkan. I seriematchen mot Griparna tog jag full pott, likaså i SM-semifinalen och resultaten i landskampen mot Norge med bl. a. nytt banrekord och seger över Basse Hveem hör heller inte till mina sämsta prestationer. Som extra påbröd kom sedan placeringen i scramble-VM i Skillingaryd där jag blev nionde man, men i vilket sällskap!

Att det gått så bra i speedway på sista tiden beror säkert på att jag börjat använda en ny körteknik som jag lärt mig av Jack Parker och Tommy Price. Senast jag var i England fick jag en del fina tips särskilt av Tommy Price och började omsätta lärdomarna i praktiken så fort jag kom hem. I duellen om Gyllene Hjälmen körde jag för första gången efter de nya ritningarna och lyckades ju också försvara »mössan» med två raka segrar. Den nya stilen klaffade perfekt.

I stället för att hålla mig så nära innerkanten som möjligt under hela kurvan kör jag nu in med en relativt stor radie från banans ytterkant. Först i mitten av kurvan gör jag en ganska markerad gir mot innerkanten och fortsätter sedan vid utgången snett över banan mot ytterkanten. Om nu någon skulle försöka sig på en omkörning på innerkanten har jag tack vare den höga fart som den stora kurvradien möjliggör bättre chanser att bevaka motståndaren och »låsa» honom precis vid den kritiska utgången. Han blir oftast tvungen att slå av på farten medan jag själv i samma ögonblick kan dra på för fullt och hinner skaffa mig ett gott försprång. Genom manövern mot ytterkanten har jag möjligheter att vid behov rikta en effektiv »dusch» av kolstybb på den som försöker sätta in en attack från utsidan samtidigt som jag själv kan utnyttja hela motoreffekten för snabb acceleration vid utgången av kurvan. Efter att ha tangerat innerkanten har jag nämligen i fortsättningen en mycket stor kurvradie, ja, ibland kör jag nästan raka spåret över banan och eftersom maskinen då har mycket liten krängning får bakhjulet ordentligt grepp. Sedan gäller det bara att sköta gasreglaget på rätt sätt för att hinna undan till nästa sväng.

Olle Dyrgren



Pilen visar Varg-Olles nya körsätt. Genom den kraftiga giren mot innerkanten vid utgången blir motståndaren »låst» och måste slå av, medan Varg-Olle själv kan dra på för fullt på den lilla »rakan» snett över banan samtidigt som han riktar sprutet från bakhjulet mot motståndaren. Effektivt o. fullt juste.

MATERIAL FÖR DEN HÄNDIGE

Även för amatörsnickaren är materialet av avgörande betydelse för det färdiga arbetets utseende. Se därför till att plywood- och blocklamellskivan har Ljusne-märket i hörnet — en garantistämpel för högklassigt material som även fackmannen litar på. De många tjocklekarna, formaten och möjligheterna till ytbehandling göra Ljusne Plywood och Blocklamell till ett önskematerial för "hemmasnickaren".

LJUSNE PLYWOOD OCH BLOCKLAMELL

bilen för sportigt folk

ŠKODA

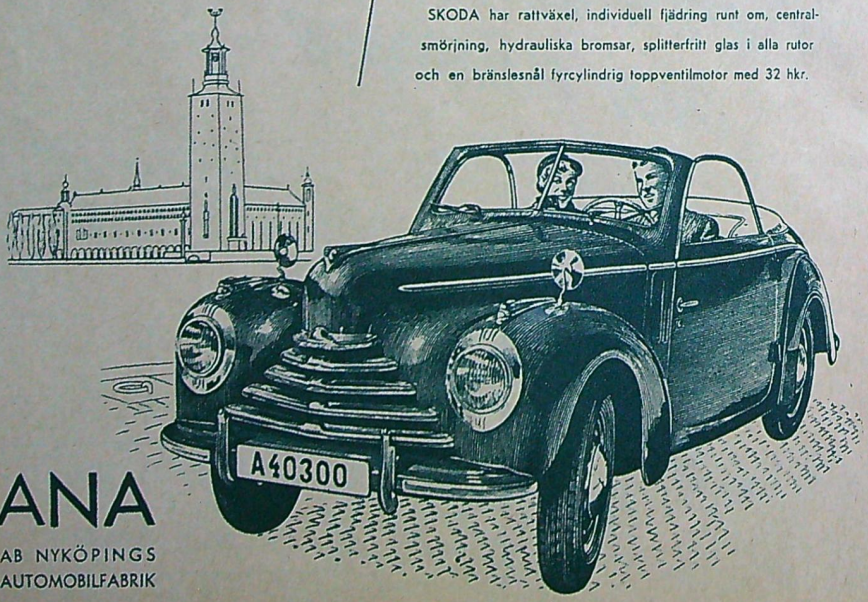
SKODA är bilen för sportigt folk – man må sedan föredra eleganta Roadster eller någon annan av de vackra SKODA-modellerna. De är inte bara vackra – deras köregenskaper, inredning och utrustning ligger också i absolut toppklass.

2-DÖRRARS SEDAN

CABRIOCOACH

4-DÖRRARS SEDAN

SKODA har rattväxel, individuell fjädring runt om, centralsmörjning, hydrauliska bromsar, splitterfritt glas i alla rutor och en bränslesnål fyrcylindrig toppventilmotor med 32 hkr.



ANA

AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK

Diplomingenjör John Björkman

INGENJÖRSUTBILDNINGEN

En ung man som nyligen tagit sin ingenjörsexamen vid ett tekniskt institut beklagade sig över att han ännu efter flera månaders ansträngningar inte lyckats få ett arbete. »När skolan tar emot en som elev, måste den väl också se till att man får ett jobb», sa han. Han tillhörde de där utopisterna, som tror att allt här i samhället kan planeras, organiseras och läggas till rätta. Det föll honom inte in att det kanske kunde bero på honom själv också, om han skulle få ett jobb eller inte. Den som vill studera till ingenjör får inte ta det för givet att studierna leder till en anställning som ingenjör; studierna ger honom endast de teoretiska möjligheterna att komma in på detta yrke. Det säger sig självt att när ett företag behöver en tekniker av något slag, så får det i regel fler än ett förslag, och då tar man förstås den av de sökande som man anser vara bäst kvalificerad. Gäller det nyutexaminerade blir det i regel den som har det bästa skolbetyget. Ofta blir det då också fråga om skolformen. Skall den nyanställde utbildas till offertingenjör t. ex., bör han kunna språk och man väljer då i regel en läroverksingenjör.

Men det räcker inte alltid med bara ett bra skolbetyg. En tekniker måste också ha god praktik inom det fack han studerar. För att bli en god arbetsstudieingenjör t. ex. måste man ha mångårig erfarenhet som verkstadsarbetare före ingenjörsexamen. Detsamma gäller för konstruktörer, verkstadsingenjörer, ja, för alla slag av ingenjörer. En byggnadsingenjör måste ha motsvarande praktik som byggnadsarbetare. Detta kan tyckas vara självklara saker, men det finns faktiskt många unga män, som tror att det räcker med några månaders bänkarbete på en verkstad eller liknande.

En annan faktor som man måste räkna med är åldern. Det finns verkstadsarbetare, som under stora ekonomiska umbäranden och med uppoffrande av all sin fritid efter fyra års kvällsstudier tagit sin ingenjörsexamen för att finna, att de är för gamla för att få anställning som nybakade ingenjörer. Redan en ålder av 26—27 år för en institutingenjör är för hög, så vida inte betyget är ovanligt bra. Men den som står på en verkstad hela dagen har knappast krafter kvar på kvällen för att göra några toppprestationer.

Många verkstadsarbetare som studerar till ingenjörer lägger kanske ned alla sina besparingar på studierna och tröstar sig med att blir de bara ingenjörer får de snart igen det utlagda kapitalet. Då blir det en chock för dem, när de blir erbjudna en lön, som ligger betydligt under vad de förtjänat på verkstaden. De tänker inte på att som verkstadsarbetare var de erfarna med kanske högsta timpenning, medan de som ingenjörer är nybörjare och blir betalda därefter. De har emellertid ofta en möjlighet att kunna avancera inom företaget. Det är nämligen rätt vanligt att firmor rekryterar sina konstruktörer bland de egna verkstadsarbetarna.

Är det fråga om en tekniker med erfarenhet inom facket blir i regel den anställd, som både har det bästa skolbetyget och den bästa erfarenheten. Därmed menas inte en som kan visa på en lång rad av anställningar — en »Hoppjerka» vill ingen ha — utan en som har åtminstone 4—5 års anställningstid vid varje företag.

Det kan många gånger vara svårt att välja fack. Just nu finns det ett stort behov av teletekniker, men vi vet inte hur det ser ut på den fronten om en tid. För några år sedan fanns det ett visst behov av flygtekniker, och massor av unga pojkar började läsa flyg- och motorteknik. För närvarande är det emellertid överskott på sådana ingenjörer och de får i många fall söka sig in på andra banor.

Ofta ligger det romantiska drömmar bakom valet av fack. Man ser sig själv i andanom som ingenjör i vit rock och med en räknesticka i handen eller som arbetsledare för ett gäng arbetare. Många tror att för att bli arbetsledare fordras endast att man går igenom en arbetsledarkurs. Dessa kurser anordnas emellertid främst för dem, som redan är arbetsledare och som anser sig behöva en del teoretiska kunskaper som ett komplement till de praktiska erfarenheterna. För att bli en god arbetsledare räcker det heller inte bara med yrkeskunskap. Det fordras framförallt vissa personliga egenskaper, bl. a. förmåga att leda och att ta ansvar, ett lugnt och behärskat sätt osv.

Att här diskutera olika skolreformer skulle föra för långt. I största allmänhet kan man säga att det på längre sikt inte kommer så mycket an på vilken skola man har gått i. Det är först och främst de personliga egenskaperna och anlagen som är utslagsgivande.

John Björkman

DEN SKALL PRYDA SIN PLATS!

David Helldén

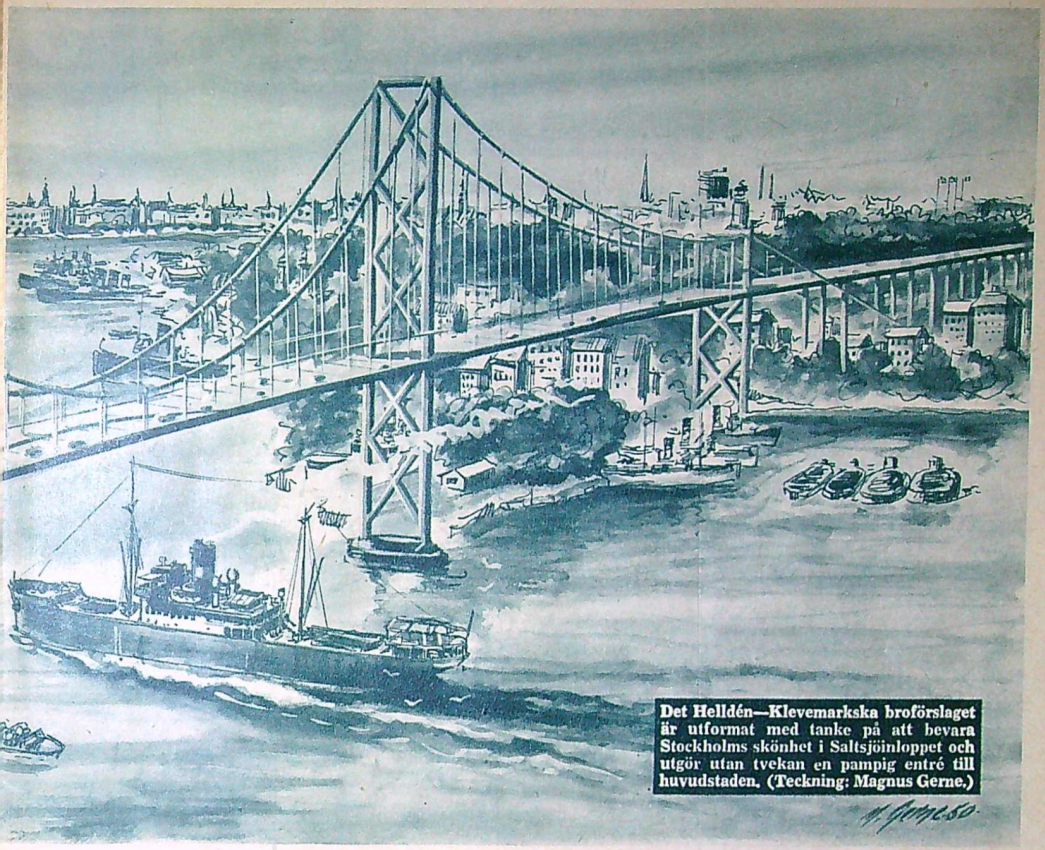
En 774 meter lång hängbro blev segrande förslag i den stora internationella tävlingen om ny trafikled mellan Södermalm och Östermalm i Stockholm. Bakom den vinnande idén står civilingenjören Per Olow Klevemark och arkitekten David Helldén från Stockholm, som i en specialartikel för Teknikens Värld motiverar sin utformning av Österleden.

P. O. Klevemark

Stockholm är en vacker stad. Dess vatten vidgar sig ibland till vida fjärdar, trängs ibland ihop till smala sund med strida strömmar. Skönheten är sannerligen värd att bevaras och detta ger stadsplaneraren mycket arbete och nödvändiggör dyrbara trafikleder om det vackra skall skonas. Det är inte svårt att förstöra en bit av skönheten (ex. Strömbron), men det är ofta till synes hopplöst att tillfredsställa trafikens krav utan att förstöra estetiska värden.

Ty trafiken har oavvisligen krav; propparna i storstadens blodkärl måste bort för att staden skall leva ett sunt liv, och en Österled är nödvändig om den snabbt växande staden skall fungera. Den måste dras genom stockholmarnas älsklingsplats Södra Djurgården, över eller under Valdemarsuddeprinsens kärleksfullt skildrade Saltsjöinlopp, över eller under den inte mindre omhuldade Djurgårdsbrunnsviken.

Där satt vi med tävlingsprogrammets



Det Helldén—Klevemarkska broförslaget är utformat med tanke på att bevara Stockholms skönhet i Saltsjöinloppet och utgör utan tvekan en pampig entré till huvudstaden. (Teckning: Magnus Gerne.)

fordringar och gjorde våra utkast på kartan med bävan i hjärtat för den 36 meter breda bron, som skulle upp till 42 meters höjd över Saltsjön för att lämna fri passage även åt stora lastfartyg, eller med en vemodig tanke att måhända behöva stoppa ned alltsammans i en tunnel med taket minst 13 meter under vattnet i farleden.

Kraven var att man skulle sammanföra Ringvägen, Värmdövägen och Folkungagatan till en trafikled, som skulle ge anslutningar med Strandvägen, Valhallavägen och hamnområdet vid Värtan, och denna led skulle ha särskilda banor för spårvagnar, bilar, cyklar och fotgängare.

Efter diverse studier med inritade broar på fotografier och vandringar inom de berörda områdena var vi för vår del på det klara med, att en hängbro över Saltsjön inte allenast var godtagbar, utan till och med skulle kunna bli ett plus i stadsbilden, och hade då bl. a. bågbroarna Västerbron och Tranebergsbron i tankarna. Bäst fann vi ett broläge öster om Beckholmen, med Åsöberget på Söder som naturlig startplats för trafikleden.

Sedan gällde det fortsättningen norrut mot Östermalm, och här valde vi en tunnel ungefär från Skansens danshana till Strandvägens slutpunkt vid Nobelparken, där tunneln går upp i dagen i två riktningar, dels mot Strandvägen vid Djurgårdsbron, dels mot Oxenstiernsgatan—Valhallavägen öster om gamla Göta livgarde. Tunneldelen under Djurgårdsbrunnsviken, där endast 3,5 meters vattendjup behövs för båtarna, beräknas kunna gjutas av betong inom fångdammar som håller vattnet borta under byggnadstiden. Tunneln föreföll oss vara enda lösningen på problemet att passera Södra Djurgården på ett skonsamt sätt mot den vackra naturen.

Här är att märka, att enbart bilar och spårvagnar förs från hängbron in i den 4,5 meter höga tunneln, som åt norr grenar sig i en spårvägstunnel med mynning vid Gotthem och fortsättning i det fria förbi Nordiska Museet och över Djurgårdsbron på befintliga spår, samt i den ovan nämnda biltunneln under Djurgårdsbrunnsviken med körbanans lägsta punkt 10 meter under vattenytan. Cyklisterna och fotgängarna får nämligen lämna huvudleden redan vid brons övergång till bergtunnel på Skansens södra sluttning, och erhåller ramper ner till Djurgårdsvägen, som de sedan följer genom grönskan fram till Strandvägen.

För en bilist innebär det ingen större otrevnad att färdas i en modern tunnel, som får ljusa väggar och blir så välbelyst, att bilarnas strålkastare aldrig behöver tändas. Vid tunnelmynningarna märker ögat knappast övergången mellan olika ljusförhållanden tack vare särskilda belysningsanordningar, som motverkar bländningen. En viktig sak är även att få biltunneln bra genomluftad, så att koloxiden i bilarnas avgaser avlägsnas, och förslaget innehåller i sådant syfte tre ventilationsbyggnader med fläktar, som ombesörjer insugning av friskluft och utblåsning av den skämda luften.

Efter det estetiska och trafikmässiga skisseringsarbetet grep vi oss an med beräkningarna av Österledens trafikkapacitet. I programmet angavs, att de framtida trafikmängderna på Österleden skulle röra sig om 30.000 motorfordon och 10.000 cyklar per medeldag, vilket svarade mot en dimensionerande trafikintensitet om 4.200 motorfordon och 1.250 cyklar per maximitimme sammanlagt i båda riktningarna. Dessa siffror grundade sig bl. a. på antagandet, att befolkningen i Stor-Stockholm skulle öka från nuvarande 900.000 till omkring 1.300.000, samt att bilbeståndet skulle komma att stiga från 50 till 80—100 bilar per 1.000 invånare.

Det stod genast klart att enkla rundkörningsplatser inte alls kunde fördela de ansenliga trafikmängderna mellan Österleden och anslutningsvägarna. Den trafikmaskin vi utbildade på Åsöberget kunde ganska lätt inpassas i terrängen, och resultatet blev en med planskilda korsningar förstärkt rundkörningsplats med

(Forts. på sid. 4.)

NYA FARTVIDUNDER UTLOVAR ATLANTREKORD

Av Kapten Bengt Ohrelius

Från USA rapporterades för någon tid sedan att racerbåtsexperten Gar Wood — välkänd för sina fartrekord på sjön — konstruerat en farkost, som »kan komma att revolutionera atlanttrafiken».

Gar Wood lär ha arbetat på sin konstruktion i 28 år. »Venturi», som skapelsen heter, är byggd enligt principen »två fartyg i ett», en teori som åtskilliga prövat tidigare på många olika sätt och i många olika syften. Ett experimentfartyg, »Castalia», sjösattes redan 1874.

Den närmaste förebilden till Gar Woods farkost är emellertid den av infödingarna i Söderhavet använda dubbelkanoten. Som teckningen visar har »Venturi»-typen ett högst originellt utseende. Det kraftiga däcket vilar på två flatbottnade skrovhalvor med de bukiga »utsidorna» vända mot varandra. »Venturi» har ett deplacement på 120 ton, längden är 57,5 m, bredden 12 m, och däcket ligger drygt 6,5 m ovanför vattenlinjen. När fartyget ligger stilla är djupgåendet akterut 0,91 m och förut 0,76 m! Den luft, som pressas in i tunneln mellan de båda skrovhalvorna lyfter emellertid skrovet, och vid 26 knop är djupgåendet reducerat till 0,68 m akterut och 0,15 m förut. Luftkudden i tunneln lär samtidigt kunna dämpa fartygets rörelser i sjön.

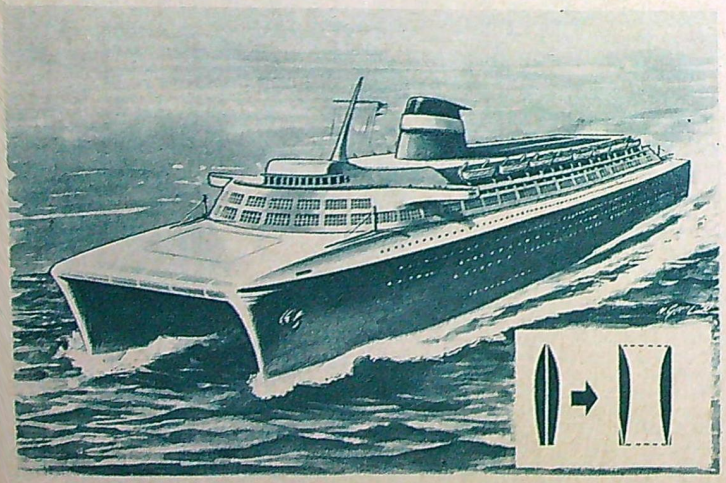
»Venturi» har fyra dieselmotorer med sammanlagt 4.800 hk. Aktionsradien uppges till 3.000 distansminuter och maximifarten är 26 knop.

Gar Wood har höga tankar om sin konstruktion. Han anser det nämligen möjligt att bygga ett 16.000 tons fartyg enligt Venturi-teorin, en atlantfarkost som skulle bli 305 m lång och 49 m bred. Inte mindre än 4.000 passagerare skulle kunna medföras ombord och med 120.000 hk skulle farten bli 36 knop. Som jämförelse kan nämnas att den brittiska atlantångaren »Queen Mary» på 81.000 ton endast kan ta 2.000 passagerare och göra 32 knop med 200.000 hästkrafter.

Åtskilliga skeppsbyggare runt om i världen har skakat på huvudet åt Gar Woods konstruktion. Expertisen anser bl. a. att luftströmmen i tunneln under ett stort fartyg inte har någon luftverkan. Eftersom fartyget har två skrov, måste man också räkna med ett större vattenmotstånd. En annan fråga är hur ett fartyg av »Venturi»-typ kan komma att klara sig i ordentlig sjöhävning på Atlanten.

Gar Woods möjligheter att revolutionera atlanttrafiken förefaller alltså inte särskilt stora. Däremot har det amerikanska storrederiet »Liberty Lines» i dagarna offentliggjort vissa planer, som tycks vara betydligt mera verklighetsbetonade. Enligt uppgift planerar nämligen rederiet att bygga två snabba jättefartyg på 105.000 ton med plats för 7.500 passagerare.

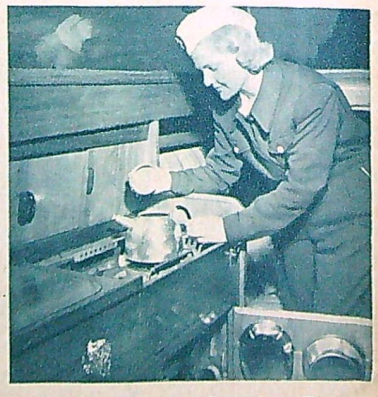
(Forts. på sid. 4.)



Atlantfartyg av den här typen vill Gar Wood bygga. Inte mindre än 4.000 passagerare skulle ett sådant fartyg kunna ta! Infällt principen för skrovet i genomskärning.

Rorkulten på »Elly» kan läggas om och båten styras från akterkanten i sittrummet.

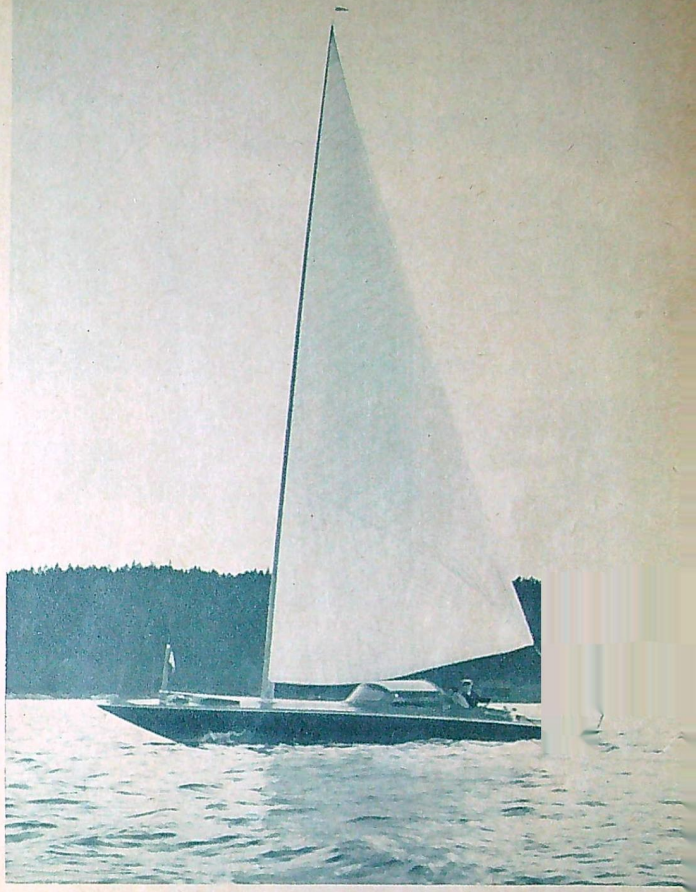
En nyhet för Sverige är länspumpen av pedaltyp (med foten på), hitom en pump med vilken man trampar upp vatten till pentryt.



Köket på »Elly» är faktiskt en dröm för en »sjöjungfru», tycker fru Mariann Kinell. Tvåläglgt Primuskök, rostfri diskho med rinnande vatten och gott om utrymme.

Ljungströmsbåten har förstås inga stag och ett mantåg underlättar däckspromenaden.

»Elly s» ägare, direktör Erik Benson, demonstrerar här den verkliga nyheten; första exemplaret av Ljungströms skotvinsch.



Skall amerikanarna falla för den här båtkonstruktionen? Här ser vi »Elly» i karakteristisk pose klyva Askrikefjärden vid Lidingö. En enkel riggkonstruktion, ett rent däck och ett skrov med ras och linjer som ger intryck av racerfart även när skapelsen är stilla. Mod. 1951.

Fru Kinell dukar medan civilingenjör Sture Balsberg tar igen sig i den trivsamma salongen där det är högt i tak. Bordet kan svängas och dessutom flyttas till sittbrunnen.

HÄR VIMLAR DET AV SEGELFINESSER

Av Yachtkonstruktör Lage Eklund

Skall Ljungströmbåten äntligen bli en schlager i segelvärlden? Många konservativa seglare skakar fortfarande tveksamt på huvudet, men Eskilstunadirektören Erik Benson svarar ett oreserverat ja och skall till yttermera visso försöka slå ett slag för den märkliga båtkonstruktionen i Amerika. Dit har han begett sig i dagarna med ett nytt, hyperelegant exemplar av en Ljungströmsseglare som faktiskt bör ha möjligheter att kittla seglarvänner av alla kategorier. Här fattas inga finesser! känner man sig böjd att utbrista när man går ombord på »Elly» som »ambassadörexemplaret» döpts till.

Principen för Fredrik Ljungströms uppfinning som kom till på 30-talet är ju kort och gott den att segelbåten byggs i spantsektioner i halvcirkelbågform och förses med en roterande, ostagad mast. Härigenom förenklas skrovets byggnad betydligt beroende på att bordläggningen kan utföras av parallella ribbor i stället för sågade, breda bord, något som ger onödigt mycket spill vid tillverkningen.

(Forts. på sid. 31)

VI STÖRTDÖK MOT RYSSTANKS

Från en T-33, den tvåsitsiga skolversionen av det ensitsiga jaktplanet F-80 Shooting Star, fick LIFE-fotografen D. D. Duncan nyligen tillfälle att ta en del märkliga bilder vid en raketattack mot de nordkoreanska försvarsanläggningarna. Här citerar vi Duncans egen skildring av flyganfallet.

BRANDBOMB, typ »NAPALM»

FÖR ATT FRAMSTÄLLA BOMBER AV »NAPALM»-TYP, BLANDAS BENSINEN MED EN KEMISK FÖRTJOCKNINGSVÄTSKA, SOM GÖR ATT BENSINEN FÅR EN KONSISTENS A LA GELÉ. DÅ BOMBEN TRÄFFAR SITT MÅL, KLIBBAR DEN GELÉAKTIGA BENSINEN FAST PÅ MÅLET OCH ANTÄNDER DETSAMMA ★ BOMBEN ANVÄNDES FRAMGÅNGSRIKT AV AMERIKANSKA OCH AUSTRALISKA FLYGET I KOREA, DÄR BOMBEN VISAT SIG SÄRSKILT EFFEKTIV MOT STRIDSVAGNAR, TYP T 34.

Jag fick mitt uppdrag efter 36 timmars fullkomligt skyfall som gett fienden möjlighet att samla sig och bygga upp koncentrerade försvarsanläggningar. Gruppchefen, överstelöjtnant Bill Samways från Pasadena i Kalifornien, skulle bli min pilot. Jag utrustades med hjälm, fick en fallskärm, syrgasmask och blev ordentligt fastsurrad i min sittplats. Jag hade fått noggranna instruktioner om hur jag skulle rädda mig ur cockpiten i händelse av att vi blev träffade och hur jag skulle reglera tillförseln av syrgas under stigningen. Samways förbjöd mig att röra dubbelkommandospaken vad som än hände. Senare kom jag under fund med att trots att jag var i perfekt form, så hade jag svårt att stå ut med alla stötar, törnar och påfrestningar som jag utsattes för då planet slängde, vände och dök under själva attacken. Överstelöjtnant Samways fick klarsignal per radio, huven även min cockpit fälldes ner och planet startade.

Jag hade hört sägas att ett reaktionsplan är ljudlöst för den som befinner sig inne i cockpiten, men det är inte sant. När Samways drog på gasen kändes det som om jag satt tätt intill en brandsirén, och en sådan är som bekant föga lågmäld. Jag fick en känsla av att vara tryckt mot en raket i full fart.

På några sekunder var vi ett par tre tusen meter upp i luften och Japan var långt bakom oss. Samways lade planet tätt under vingarna på de andra planen, och jag kunde se de två 5-tumsraketerna under vardera vingen.

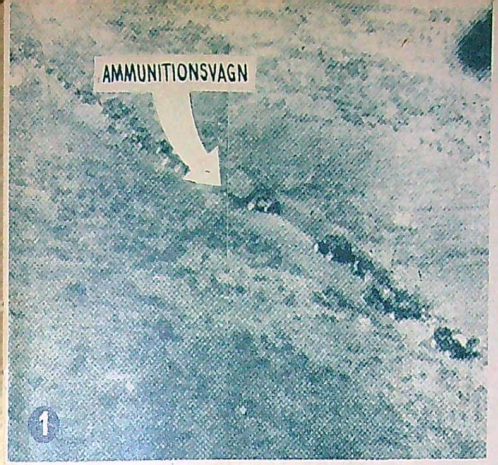
Så snart vi kommit i luften märkte jag att det där med ljudet var sant. Det försvann. Bortsett från den oerhörda fartkänslan, hade vi lika gärna kunnat stå stilla på marken. All vibration var borta.

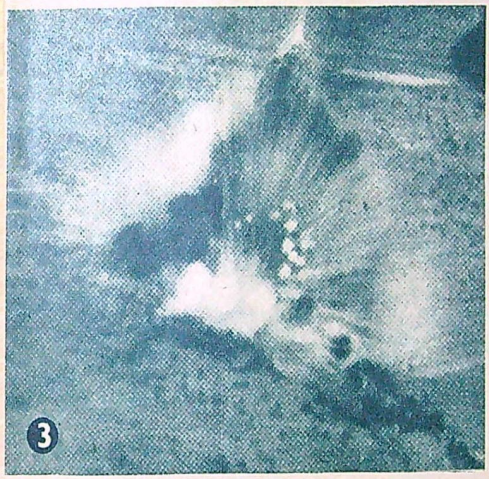
Efter en stund skar vi genom kanten av molnformationerna över Korea. Då vi kom in i molnvärlden sänktes hastigheten till 800 km/t — och även en lekman kunde börja göra sig en liten föreställning om hur fort det gick. Frosten började breda ut sig över huven och jag fick tillfälle praktisera en av mina nya lärdomar: jag vred på värmeledningen. Jag var mycket stolt över att jag vridit på rätt knapp, det fanns många att välja bland och ett misstag hade kunnat betyda att vi aldrig mer återvänt till Japan.

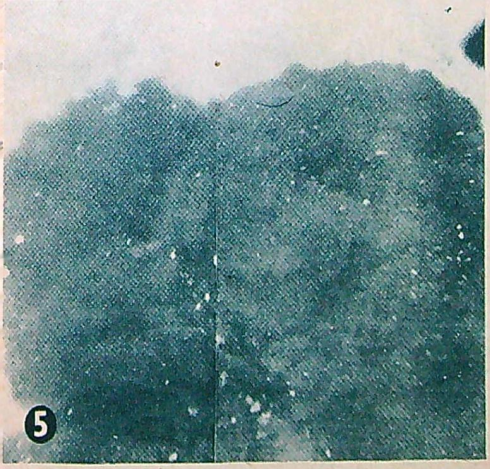
En mängd röster surrade i min hjälm, för vi stod nu i radiokontakt med spaningsplan av typ L-5 som flög runt målområdet och organiserade flyganfallet. Betecknande nog lystrade vår eldledare till anropet »Trollsländan». Han var en sydstatspojke som aldrig tycktes bli upprörd vare sig han rapporterade en stor sammandragning av fiendetanks eller gav besked om att en jaktplanspilot just hoppat med fallskärm ur sin brinnande maskin som skjutits i brand från marken.

Överstelöjtnant Samways som startat först hade haft genomgång med de andra fyra piloterna. Det hade bestämts att varje

(Forts. på sid. 34.)

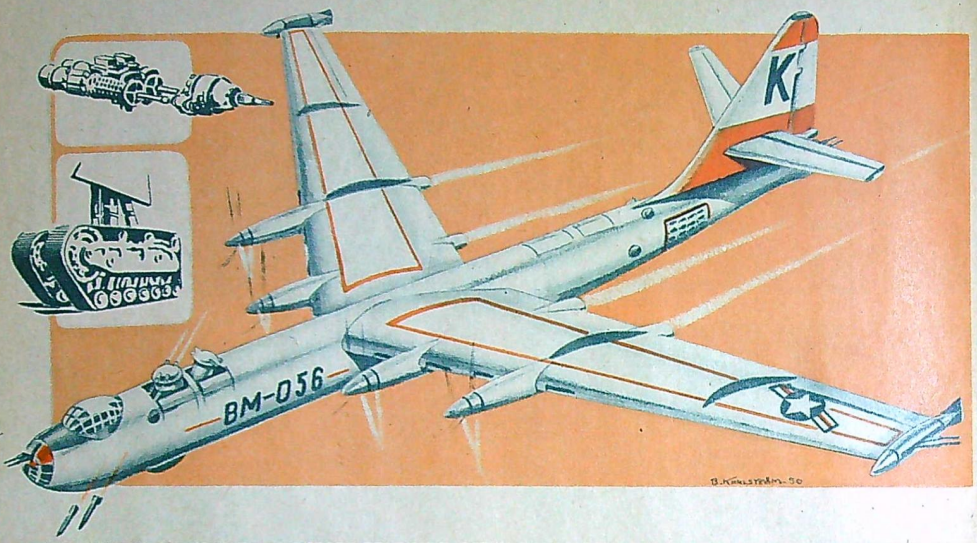






DE FÖRSTA BILDER SOM TAGITS AV EN RAKETATTACK MED EN F-80 SHOOTING STAR. MÅLET ÄR EN AMMUNITIONSVAGN I EN NORDKOREANSK BILKOLONN SOM TRÄFFADES OCH FLÖG I LUFTEN. DE SISTA BILDERNA ÄR TAGNA NÄR PILOTEN FLÖG GENOM RÖK OCH SPLITTER. (BILDERNA HÄMTADE UR LIFE.)

AMERIKAS TRUMFKORT NR 2



SÅ HAR TÄNKER SIG TEKNIKENS VÄRLDS TECKNARE, BJÖRN KARLSTRÖM, DET AMERIKANSKA ATOMBOMBPLANET CONVAIR B-36 I DEN NYA UPPLAGAN MED PROPELLERTURBINER OCH RAKETKANONER, INFÄLLT: ÖVERST PROPELLERTURBINEN ALLISON T-40 OCH DÄRUNDER »LARVFOTSLANDSTÄLLET».

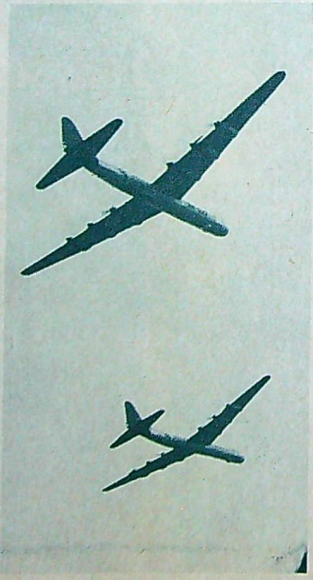
Det strategiska bombplanet Convair B-36, som näst atombomben är USA:s främsta vapen, har hittills kostat åtskilligt mer än en miljard dollar. För dessa pengar har man fått inte bara den kanske förnämsta fredsbevarande faktorn i det s. k. kalla kriget, man har också fått ett bombplan, som från stor höjd och i relativ säkerhet för nutida reajakt kan bomba praktiskt taget varje del av det tänkta fiendelandets hela område från egna baser. Och det är som bekant B-36:an som kan frakta atombomben.

Att detta stadium inte kan råda mer ungefär ett år till, är emllertid amerikanarna fullt på det klara med. Utvecklingen på jaktflygets område går snabbt och redan nu finns flera jaktplantyper under utprovning som effektivt kan *operera* på höjder över 12 kilometer, dvs. på B-36:ans normala flyghöjd.

Frågan om en ersättare för B-36 har länge varit aktuell (under 1951 beräknas sammanlagt fyra flottiljer vara fullt uppsatta).

Den ursprungliga avsikten var att man snarast helt skulle övergå från B-36 till *B-52* — en åttamotorig readriven skapelse som håller på att konstrueras hos Boeing, men eftersom detta plan inte kan vara klart för serietillverkning förrän 1955, ser man sig tvungen att också söka andra utvägar.

Under den diskussion som pågått i Washington har krafter varit i rörelse för att slopa hela den strategiska bombningen i dess nuvarande form och i stället koncentrera sig på utvecklingen av *robotvapen för strategiskt bruk*. Man har därvid bl. a. omtalat att det amerikanska flygvapnet vid en experimentbas i New Mexiko f. n. utprovar två typer av reaktionsdrivna strategiska robotar med en räckvidd av inte mindre än 8.000 km. Dessa robotar, som lär vara konstruerade för hög hastighet på bekostnad av bomblasten, uppges ha byggts av respektive Northrop- och Martinfabrikerna. Drivkraften är i båda fallen en vanlig Allison reamotor. Toppfarten anses föga understiga ljudets hastighet.



Minst 100 B-36:or av 170 beställda har redan expedierats till det amerikanska flygvapnet.

Ett tredje förslag med mycket stora chanser att bli realiserat går ut på att ytterligare modernisera B-36:an, som genom installation av fyra reaktionsmotorer utöver de normala sex kolvmotorerna för inte så länge sedan fick sin toppfart höjd från ca 600 till dryga 700 km/t.

Valet mellan de tre alternativen torde sannolikt bli en kompromiss. Det är emellertid fullt klart att arbetet på B-52, som ett slag hotades av total nedläggelse, kommer att fullföljas, åtminstone fram till prototypstadiet. Två plan har beställts.

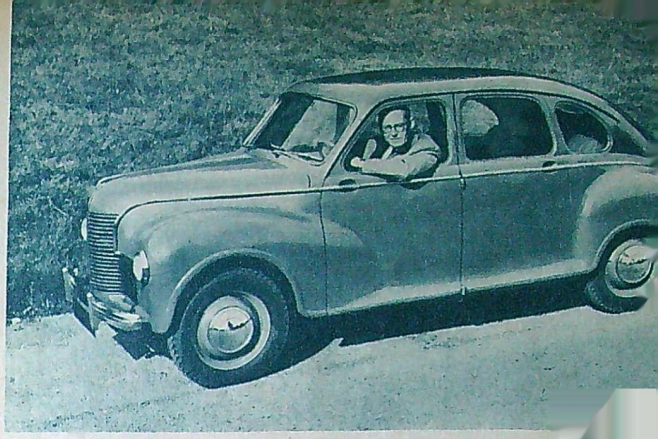
Vad den ytterligare moderniseringen av B-36 beträffar, anser Convair-fabrikens konstruktörer att de skulle kunna höja hastigheten till sensationella 880 km/t och topphöjden från 13,7 till 16,7 km, dels genom att installera nykonstruerade »överljudspropellrar», dels genom att öka vingens pilform.

Utöver dessa förändringar har man i sommar experimenterat med en ny form av defensiv beväpning. Enligt dessa planer skall den nuvarande beväpningen, som omfattar 16 st 20 mm automatkanoner, bytas ut mot sex motordrivna radarmanövrerade torn med vardera två raketkanoner. Ett rakettorn skall monteras i nosen, två på kroppens översida, ett på vardera kroppssidan samt ett i stjärten. Några närmare uppgifter om raketerna har ännu inte offentliggjorts, men det anses inte osannolikt att missilen Hughes MX-904, som väger 34 kg och är konstruerad som s. k. jaktrobot, kommer att användas. MX-904 är konstruerad för en fart av Mach's tal 2,5.

★

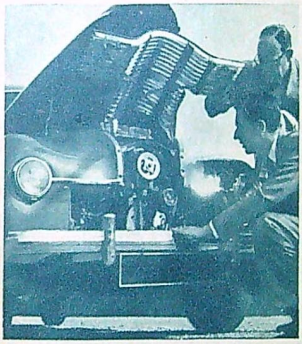
Jowett Javelin, en engelsk vagn med något av fransk-tysk utformning, har utsatts för en duvning av TV:s bil-expert civilingenjör Bertil Björkman, som här summerar sina intryck.

★



Jowett Javelin har modernt yttre utan överdrifter, litet »överhäng» båt[illegible] baktill och alla sittplatser mellan axlarna. England är vagnen 6-sitsig, [illegible]

Framvagnen är bred och rymlig, sikten är utmärkt tack vare den böjda vindrutan med sidstolpar som är höga och måttligt grova.



Motorn ligger långt fram och är lättåtkomlig trots modernt utformade framflyglar. Nosgallret på bilen kan man lätt ta bort.

Rymligt bagagerum med inbyggd verktygslåda. Reservhjulet är dolt under bakvagnen och lossas behändigt med hjulmutternyckeln.

EN DUBBELNATU[illegible]

Det är nu tre år sedan Javelin presenterades som Jowetts efterkrigsvagn. Firman är välkänd i England sedan många år för sina robusta små bruksvagnar, alltid med »flata» motorer. Men i Sverige var Jowett ett nästan okänt namn tills Javelin kom hit.

Javelin är en mycket modern bil, ja, man skulle kunna tro att den härstammade från Tyskland eller Frankrike och inte från det konservativa England. Den är en vagn med dubbelnatur. En fridsam vardagsbilist, som tilltalats av dess ovanliga rymlighet och måttliga bränsleförbrukning — en angenäm och inte särskilt vanlig kombination — kan köra sin Javelin i stadstrafik och med 70 à 80 km landsvägsfart i åratal utan att misstänka någon ulv i fåraklädern. Vargnaturen visar sig först om föraren får verkligt bråttom, ty då avslöjar familjekaretan egenskaper som de flesta bilägare inte är villiga att betala för, men i det här fallet fått så att säg köpet — glänsande stabilitet och bra [illegible] ning vid högre farter, stor körsäkerhe[illegible] och över sladdningsgränsen — som l[illegible] högt — och en med hänsyn till m[illegible] och karosseristorleken förvånande [illegible] hastighet.

Framför allt måste Javelin säga[illegible] ypperliga åkegenskaper. Den varken n[illegible] eller svajar vid några farter och kränger blott lagom för att varna för[illegible] att inte alldeles glömma centrifugalkra[illegible] i kurvorna. Urusel vägbana märks k[illegible] past i vagnen och kräver ingen minsk[illegible] av farten. Man åker lika bekvämt i [illegible] sätet som i framsätet och de våld[illegible] maste ojämnheter i vägen — t. ex. där [illegible] färdiga asfalten tvärt börjar eller s[illegible] i ett vägarbetesdistrikt — framkalla[illegible] och blott en, behärskad nigning.

(Forts. på sid. 3

Data för Jowett Javelin:

Typbeteckning: Javelin Saloon.

Tillverkare: Jowett Cars Ltd, Idle, Bradford, Yorkshire, England.

Generalagent: Östra och norra Sverige: AB Motortillbehör, Stockholm. Södra och västra Sverige: Alpen & Gundersen AB, Göteborg.

Pris: 10.750 kr inkl. värmeledning och leveranstrimning. Saloon de Luxe kostar 11.750 kr.

Bilskatt: 110 kr pr år.

Karosseri: Självbärande, helt av stål med svetsade fogar. Fem sittplatser, bagagerum i bakänden, åtkomligt genom lucka utifrån. Fyra dörrar, tre fönster på vardera sidan, alla dörrfönster hissbara.

Motor: 4 cyl., motliggande två och två, 72,5×90 mm, slagvolym 1,486 liter, 50 hk vid 4.100 varv/min, motsv. 33,6 hk pr liter slagvolym. Vattenkyld med pump, fläkt och termostat. Vipparmsstyrda toppventiler, hydrauliska självjusterande ventillyftare. Bythara våta cylinderfoder. Två förgasare, batteritändning.

Kraftöverföring: Bakhjulsdrift, enkel torrlamellkoppling, tvådelad kardanaxel med mellanlager. Fyra växlar, ettan 18,9, tvåan (synkr.) 11,6, trean (synkr.) 7[illegible] fyran (direkt, synkr.) 4,86. Rattvä[illegible] spak.

Bromsar: Girling »hydromechanical» f[illegible] hjulsbromsar, hydrauliska fram, me[illegible] niska bak, handbromsen verkar me[illegible] niskt på bakhjulsbromsarna.

Styrning: Justerbar snäcka, ratten på n[illegible] ger eller vänster sida, 3 rattvarv me[illegible] lan fulla framhjulsutslag, vändcirkeln [illegible] diameter 9,9 m åt höger, 9,6 m åt vänste[illegible] mätt vid yttersidan av framhjulsdäcke[illegible]

Fjädring: Fram separatfjädring med tvär[illegible] gående länkar, bak stel axel, torsion [illegible] fjädrar och hydrauliska stötdämpare [illegible] teleskoptyp fram och bak.

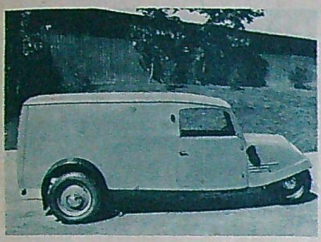
Elanläggning: 12 volt.

Mått: Axelavstånd 2,59, längd 4,27, bred[illegible] 1,55, höjd 1,54 m. Ringdimension 5,25[illegible] 16 tum.

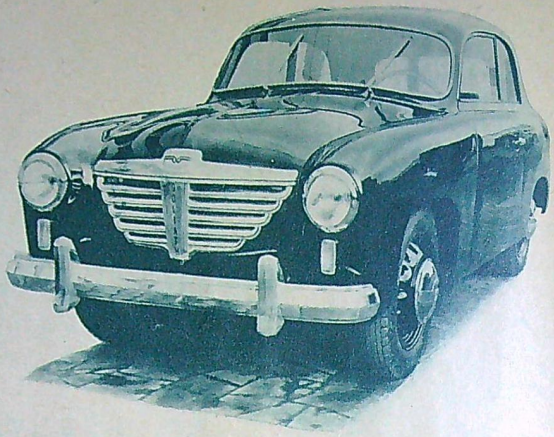
Vikt: Tjänstevikt (körklar med förar[illegible] 1.080 kg, vagnvikt pr sittplats (körkla[illegible] 201 kg.

Prestandafaktorer: Effekttal 46,2 hk p[illegible] ton tjänstevikt, kolvhastighet pr 1.0[illegible] varv/min 3 m/sek, fart pr 1.000 varv/m[illegible] på fyran 24,7 km/t, på trean 16,4 km.

Här är en av de trehjuliga lastmodellerna.



Bilen har fyra växlar fram och en back.



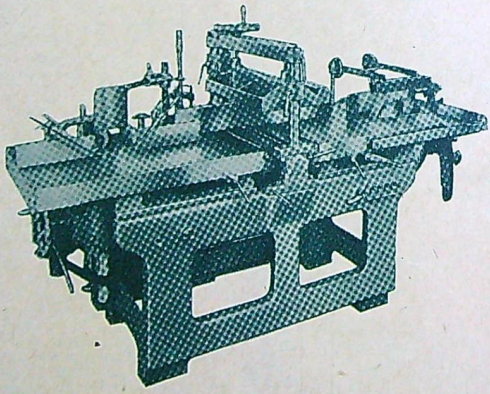
Goliaths personvagn är fyrsitsig. Den väger 780 kg, är 415 cm lång och 157 cm bred.

En liten Goliath

Goliath heter en ny bekantskap för den svenske småbilsälskaren. Bilen tillverkas i Tyskland och presenteras för första gången i Sverige på S:t Eriksmässan av AB Nyköpings Automobilfabrik. Bilen har en tvåcylindrig tvåtaktsmotor med en cylindervolym på 688 cm³ och som utvecklar 25 hk vid 4.000 varv. Goliath är framhjulsdriven och fyrväxlad. Individuell framhjulsfjädring, hydrauliska bromsar, en bränsleförbrukning på ca 0,68 liter/mil och en topphastighet på 102 km/t är något av vad bilen har att bjuda. Goliath finns också i en trehjulig lastversion. Denna har en tvåcylindrig tvåtaktsmotor på 14,5 hk och en cylindervolym på 396 cm³. Smörjningen sker genom oljeblandat bränsle. Ett flertal skåp- och lastmodeller finns att välja på som tar en nyttolast på upp till 750 kg.

Värdefullt formverktyg

Kirksite heter en metallegering uppbyggd på zinkbas som importeras till Sverige av G. A. Lindberg & Co, Stockholm. Kirksite används för gjutning av formverktyg. Legeringen har mycket stort återvinningsvärde, ca 98 procent per omgjutning, vilket gör att verktygen kan omgjutas obegränsat antal gånger med endast 2 procent slaggförlust. Fläkten ovan är pressad med ett Kirksiteverktyg.



Sex maskiner i en

En ny kombinationsmaskin för snickerier är en av nyheterna från Stenbergs Maskinbyrå AB, Stockholm. Maskinen innehåller både rikthyvel, planhyvel, cirkelsåg, fräsmaskin, borrmaskin och putsmaskin. I motsats till tidigare kombinationsmaskiner har typ KFT, som den kallas, försetts med tre elmotorer varigenom inga remomläggningar fordras för omställning mellan de olika delmaskinerna. Hyveln och sågen drivs av en gemensam motor. Denna är försedd med två kilremskivor intill varandra. Den ena eller den andra kopplas till motorn med hjälp av klokopplingar med ett handtag på maskinens framsida. Motorerna manövreras med tryckknappar. Den elektriska utrustningen utförs för 50-periodig växelström, 220 eller 380 volt.

KAN HANTERAS HUR SOM HELST

En av de största motornyheterna på årets S:t Eriksmässa är den tyska lättviktaren "Imme", som Teknikens Värld utsände medarbetare Sven Salonius provkört på skiftande vägar i Sydtyskland.

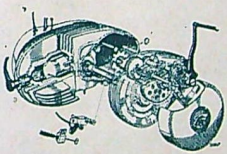
»Imme» vet inte av några hinder. Färden går lika komfortabelt och lätt på en slät autostrada som över stenar och timmerstockar.

Man behöver inte vara diplomerad motorakrobat för att kunna behärska »Imme» i rena terrängåkningen.

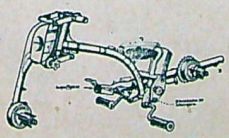
Immenstadt i augusti.

Jag har under några soliga sommardagar färdats på lättviktare kors och tvärs genom det naturskönа Bayern i sydligaste Tyskland, från trakterna kring Bodensee i väster till passionsspelens Oberammergau och olympiastaden Garmisch-Partenkirchen i öster. Det har varit dagsetapper på omkring 20—30 mil på mestadels dåliga, sönderskjutna och av stridsvagnar nerkörda autostrador, på slingrande alpvägar och ibland på steniga och smala stigar där inget motorfordon tidigare satt sina spår. En långfärd med motorcykel är inte precis någon sinekur för den som inte dagligen använder sin maskin, men trots att jag endast hade en liten lättviktare på 100 cm³ och därtill var otränad, har inte denna tripp tagit mer på krafterna än en åkning i promenadtakt från Stockholm till Södertälje. Värk i ryggen, ömma handleder eller knän och andra krämpor som brukar vara vanliga efter en ansträngande färd på urusla vägar har jag inte haft minsta känning av. Men så är också mitt tillfälliga fortskaffningsmedel, den tyska lättviktaren »Imme», en sjusärdeles maskin som i fråga om fartkomfort och framkomlighet är en av de märkligaste fordon som rullat på två hjul. Det är otroligt vad denna lilla tvåtaktare förmått prestera med sina futtiga 4,5 hästkrafter. Den har villigt klättrat upp för backar där de flesta stora motorcyklar skulle vägrat att förflytta sig, den har bokstavligen talat flugit över stock och sten i rena skogsterrängen och hållit farter på bortåt 60—70 km/t på vägar där bilarna måst krypa fram för att inte förvandlas till skrothögar. Ändå har det aldrig varit fråga om någon maskinkrossning utan jag har hela tiden färdats med en fart som känts angenäm och komfortabel och givit möjligheter till att njuta av de hänförande vyer som här öppnar sig för en motor-

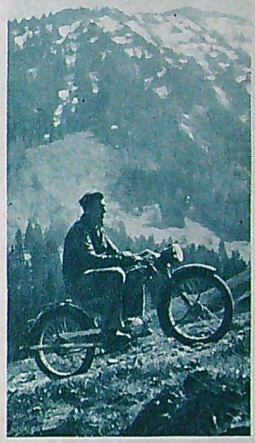
(Forts. på sid. 33.)



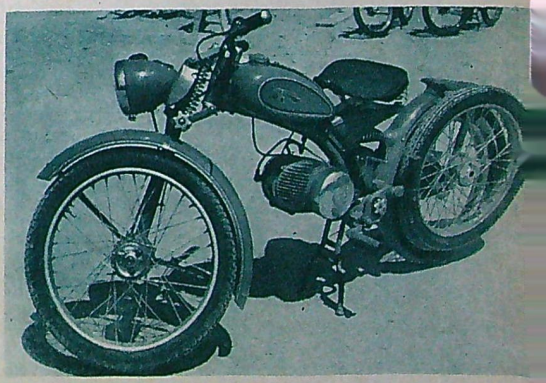
Den liggande tvåtaktsmotorn ger 4,5 hk. I början på nästa år kommer »Imme» med en 125 cm³-motor.



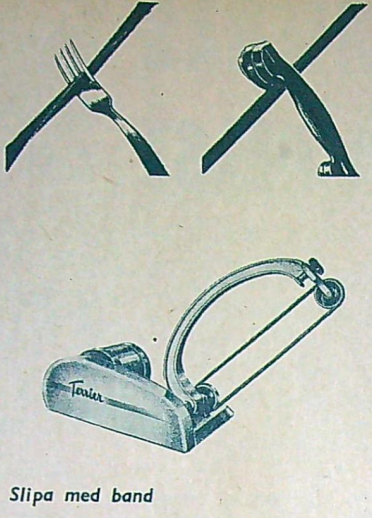
Hjulupphängningen är osymmetrisk och ramen genialisk i sin enkelhet. Fjädringen är fantastisk.



Backe upp och backe ner klättrar den lilla maskinen med förbluffande smidighet. Den klarar lediglt stigningar på över 30 grader.



»Imme» liknar i inget avseende en vanlig motorcykel, utom i det att den har två hjul. Den kan som synes också medföra reservhjul.



Elektriskt ångelement

Ett nytt elegant elektriskt värmeelement presenteras av Kåce-element, Stockholm. Det har ånga som värmegivande medium och innehåller endast 0,5 liter vatten. En kopp vatten i månaden är allt som man sedan behöver fylla på. Elementet har en värmeyta på 1,8 m² och en effekt på 500 watt. Med en strömställare kan det regleras för hel-, halv- eller kvartsvärme. Strömåtgång vid full effekt ½ kw i timmen. Pris 160 kr.

Slipa med band

Terrier heter en liten men produktionskraftig bandslipmaskin som utställs av Wanco AB, Stockholm. Maskinen levereras i en komplett enhet med motor och kilrepsdrift, allt monterat på gemensam bottenplatta. Maskinen är kraftigt dimensionerad och genomgående kullagrad. Den lämpar sig för slipning och gradning av föremål i de mest skiftande former och av de flesta material såsom järn, stål, trä, plast m. m. Bandspänningen är reglerbar under gång.

Slipshållare

Slipshållare uppenbarar sig i de r tande former och utseenden. Gu-Nett här och den kostar 4:75. Den är tillv bonad björk och hängs upp på vägger krokar. Hållarna är tillverkade av rc Det finns tre olika hållare att välja p oknutna och en för knutna slipsar sar halsdukar. En liten ask av plast som mellan hållaren och väggen är avsed reda på kragknapparna.

Bättre scooterkomfort

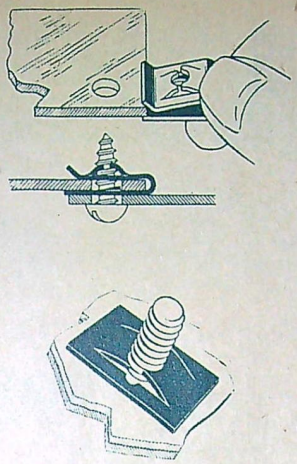
Konstruktören till den sensationella lättviktaren »Imme» (se sid 17) är en herre som inte har någon respekt för gammal tradition inom motorcykeltekniken. Han har satt i system att göra allting annorlunda än andra och det märkliga är att han också tycks ha framgång i allt han företar sig. Efter succén med »Imme» finns det all anledning att hålla ett öga på den unga konstruktören som snart sagt kläcker fina idéer på löpande band.

Hans senaste konstruktion, scootern »Till», finns just nu att beskåda på S:t Eriksmässan i Stockholm där den tillsammans med sin något äldre broder »Imme» tilldrar sig motorexpertisens stora intresse. Även i fråga om scootern har Norbert Riedel ställt alla gamla konstruktionsprinciper på huvudet genom att använda en ram som endast består av ett rör. Hjulupphängningen är ordnad på samma sätt som på »Imme» och bakhjulets svingarm fungerar samtidigt som avgasrör. Framhjulet har denna gång teleskopfjädring men bakhjulsfjädringen är av helt ny typ, vilket möjliggör en rätt avstämning av fjädringen antingen man kör ensam eller har en passagerare på »bönpallen». På ett så litet fordon som en scooter är det mycket svårt att avväga fjädringen så att den får den rätta styvheten vid olika belastningar. Den blir oftast antingen för hård för en person eller för mjuk när man är två. Riedel har löst problemet genom att montera in dubbla fjädrar av vilka den ena kan frigöras genom ett enkelt handgrepp. Om man kör med passagerare tar reservfjädern upp den ökade belastningen och möjliggör den bästa komforten vid alla väglag.

Motorn är densamma som på »Imme», en 100-kubikare på 4,5 hk. Kraftöverföringen sker inte med kugghjul som på de flesta andra scooters utan med en helt inbyggd kedja, vilken ger större elasticitet än kugghjulen. Kopplingen är flerskivig och löper i olja och kopplingsreglaget sitter på styrstången.

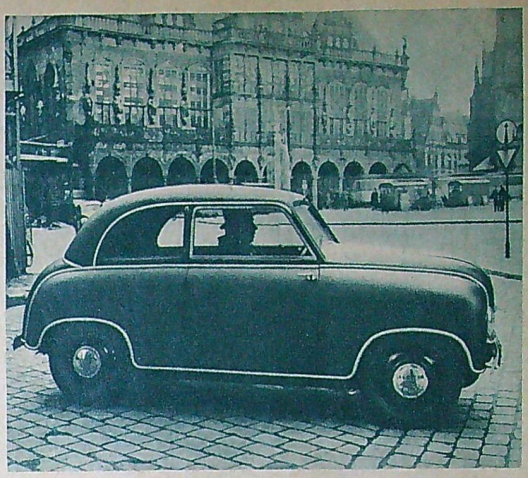
Kylluften tas under »chassiet» där motorn ligger helt öppen. På det sättet slipper man visserligen fläkten, men samtidigt finns ju stor risk att damm och smuts tränger in i maskineriet. Även om de vitala delarna skulle vara väl inkapslade är det dock knappast nyttigt att hela motoraggregatet ligger så oskyddat som det gör. Frågan är också om kylluftillförseln blir tillräckligt effektiv för den högvarviga motorn. Toppfarten ligger på 65—70 km/t.

»Till» är inte så olik den italienska Ve ramen och fjädringen uppvisar mång intressanta finesser. Toppfarten är ca



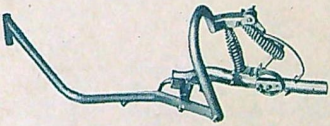
Självlåsande muttrar

Självlåsande element konstruerade för speciella monterings- och hopsättningsarbeten kallar Simmonds Aerocessories Ltd, Stockholm, muttrar och clips av märket Speed. Dessa ersätter vanliga muttrar och låsbrickor och går dessutom snabbare och enklare att montera. Typ SNP (nederst) används i samband med plåtskruv eller maskingängad skruv och lossnar inte genom vibrationer. Typ SNU (överst) trycks i läge och kvarhålls med spännverkan.

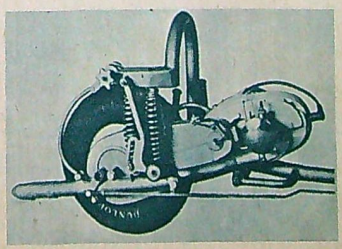


Äntligen en folkvagn

I dessa tider då marknaden tycks vimla av »folkvagnar» som inte är några folkbilar är det roligt att se att en stor fabrik verkligen gör ett allvarligt försök att lösa problemet med en liten prisbillig vagn. Borgward-Werk i Tyskland har nyligen släppt ut en vagn som mycket påminner om de första DKW-bilarna som fick en så oerhört popularitet före kriget. Vagnen heter Hansa Lloyd och har en tvåtaktsmotor på endast 300 cm³ och karossen är byggd helt i plywood med konstläderklädsel. Vikten är endast 400 kg och toppfarten ligger på omkring 75 km/t. Vagnen representeras i Sverige av Wulf & Co och kommer att säljas för det facila priset av 4.800 kr.



Ramen består av endast ett rör. Den bakre svingaxeln fungerar samtidigt som avgasrör. Bilden visar tydligt det nya fjädringsarrangemanget med tvillingfjädrarna av vilka den ena frikopplats för solokäkning. Om man kör med passagerare vrids den bakre fjädern så att den kommer att stå parallellt med den andra och tar upp den ökade belastningen. Enkelt och genialt.

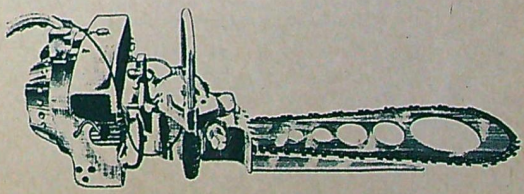


Bakhjulsfjädringen inställd för körning med passagerare. Bilden visar även den helt inbyggda kraftöverföringen med en kraftig duplexkedja.

Enmans motorsåg

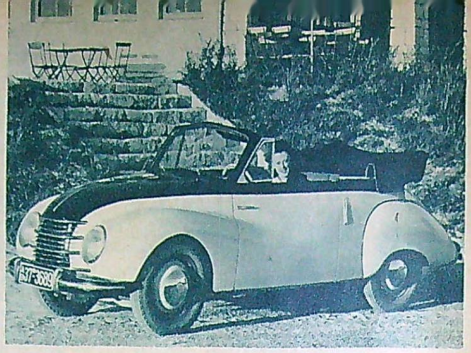
En helsvensk enmans motorsåg, avsedd för både fällning, kapning och kvistning bär namnet Be-Bo. Kraftkällan utgörs av en 125 cm³ tvåtakts motor som ger 4 hk. Cylindern är av aluminium med inpressat foder. Vevaxeln är kullagrad. Kraftöverföringen sker med en konisk växel och sågsvärdet kan vridas i vilket läge som helst genom ett enkelt handgrepp. Kopplingshandtaget är av typen

»död mans grepp» så att om man ställer ifrån sig sågen stannar sågkedjan automatiskt. Be-Bo väger ca 15 kg och säljs av Gust. Holm & Co AB, Göteborg.

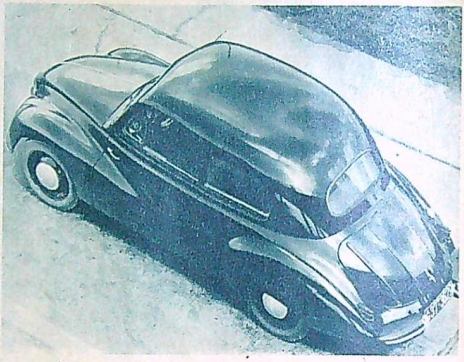


Be-Bo är tillverkad av ca 80 procent lättmetall och har magnapulsstart.

Den nya DKW Meisterklasse har fått en strömlinjeformad rymlig stålkaross. Motorn är en tvåcylindrig tvåtaktare på 23 »hästar».



DKW byggs även som kabriolet, men priset kommer med säkerhet att ligga ganska högt. Man kan dock inte klaga på elegansen.



Från denna vinkel är vagnen vackrast att se på. Tack vare det långa bakpartiet har bagageutrymmet kunnat göras mycket stort.

DKW ÄR HÄR IGEN — OMGESTALTAD

DKW har bildat skola inom bilindustrin och fått många efterföljare under åren. Nu har det populära märket själv gjort en uppmärksam come back med en helt ny modell som kommer att kosta omkring 7.000 kronor. Teknikens Världs utsände medarbetare Sven Salonius har provkört den nya vagnen i Tyskland — nu finns den f. ö. också att beskåda på S:t Eriksmässan.

INGOLSTADT *i augusti.*

När de tyska bensinförråden började sina under krigets sista skede och varje droppe måste reserveras för de absolut viktigaste militära ändamålen kunde man trots allt fortfarande se en och annan civil DKW puttra fram på gator och landsvägar som om ingenting hänt. Motorerna gick visserligen lite hackigt, men det hade mindre betydelse — att vagnarna över huvud taget rullade var märkligt nog bara det. Man undrade allmänt hur det kom sig att just så många DKW-vagnar fått bensintilldelning, några andra privatbilar såg man nämligen sällan till. En analys av »soppan» gav emellertid en sällsam förklaring: här fanns de flesta kända brännbara vätskor, företrädesvis thinner, terpentin, dieselolja och koltjära i olika proportioner varierande från fall till fall, men inte en droppe bensin eller motorolja!

Detta är bara ett exempel på DKW:s enastående driftsäkerhet och oömma konstruktion som gjort vagnen så populär över hela världen. Enbart i Sverige finns det fortfarande omkring 9.000 DKW-vagnar i trafik och av dessa har många gått både 10.000 och 20.000 mil utan att åren lagt sordin på det pigga motorljudet.

Efter kapitulationen stod samtliga fabriksanläggningar som tillhörde Auto-Union-koncernen på demontagelistan och av de forna DKW-fabrikerna i Berlin och Sachsen återstod snart endast tomma och delvis förstörda fabrikshallar. En del av kapitalet lyckades man dock i sista stund rädda till västzonen, men det dröjde ända till 1949 innan Auto-Union återuppstod, först i form av en centraldepå för reservdelar. I brist på andra utrymmen fick man hysa in sig i en kasern i den lilla garnisionsstaden Ingolstadt, men när man äntligen fått tak över huvudet började utvecklingen gå framåt med rasande fart. Endast några månader efter »inflyttningen» i de gamla logementen, häststallarna och hömagasinen levererades de första DKW utbytsmotorerna och nästan samtidigt kom också de första bilarna, små skåp- och lastbilar med 750 kg lastkapacitet. Efter ytterligare en månad levererades de första lättviktsmotorcyklarna.

Personvagnen lät emellertid vänta på sig. I början på detta år byggdes visserligen en och annan bil, men tillverkningen var mycket hantverksmässig och drevs mer i prestige- än i affärssyfte. Under

(Forts. på sid. 28.)

OM TIO ÅR FÅR JAG KÖRKORT!

Visst kör han omkull då och då, *John Kjaergaard* från Skive i Danmark, men vilken racermotorcyklist gör inte det även om han är en gammal, säker förare. John har inte hållit på i gamet mer än två år och är han bara sju, så han har framtiden för sig. För racerförare tänker han bli så fort han blir gammal nog att få licens. De planerna har inte ens en svår vurpa kunnat ändra — en vurpa där John med ett avbrutet styre i händerna bestämde sig för en kurs medan motorcykeln tog en helt annan.

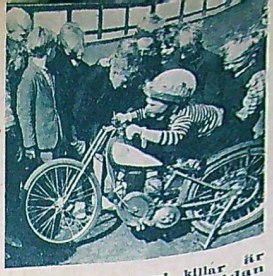
Nej, olycksrisken bekymrar inte John ett dugg, men den bekymrar i stället myndigheterna. Det är väl därför de har satt minimiåldern för att få tävlingslicens så hög att den tiden ter sig så oändligt avlägsen för en motorsinnad pojke som just har börjat skolan.

Men uppvisningar i samband med motortävlingar och fester får John göra och det gör han med verklig inlevelse. 50—60 km/t är hans specialbyggda maskin god för och var säker på att de resurserna utnyttjas.

»John-special» heter maskinen och konstruktör är den lille fartjägarens far, mekanikern *Henry Kjaergaard*. Den är byggd av delar till olika motorcyklar och konstruerad som en speedwaymaskin fast i mindre format. Annars skulle inte John nå de olika reglagen och pedalerna.

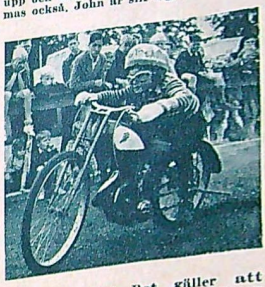
Den yngste medlemmen i familjen Kjaergaard är bara två månader, men han skall få lära sig köra motorcykel redan när han fyller tre år — om han vill. I så fall har John lovat lillebror sin specialmaskin mot att han själv får en riktig speedwaybåge.

Reportage: SMS.



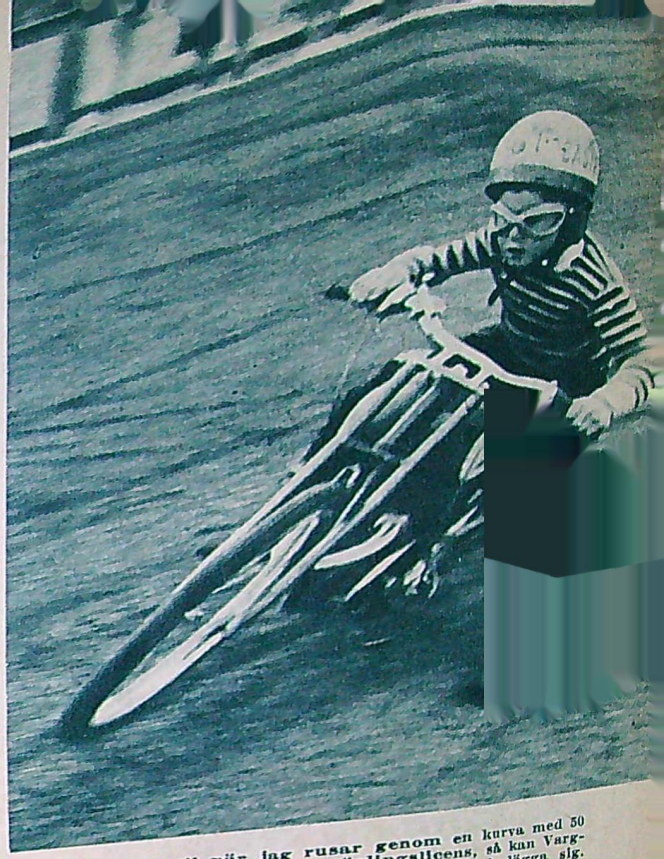
Jo, det här förstår ni killar är gasreglaget och på vänstra sidan sitter handtaget för clutchen.

Men det är inte bara att sätta sig upp och köra. Maskinen skall trimmas också. John är sin egen »mek».

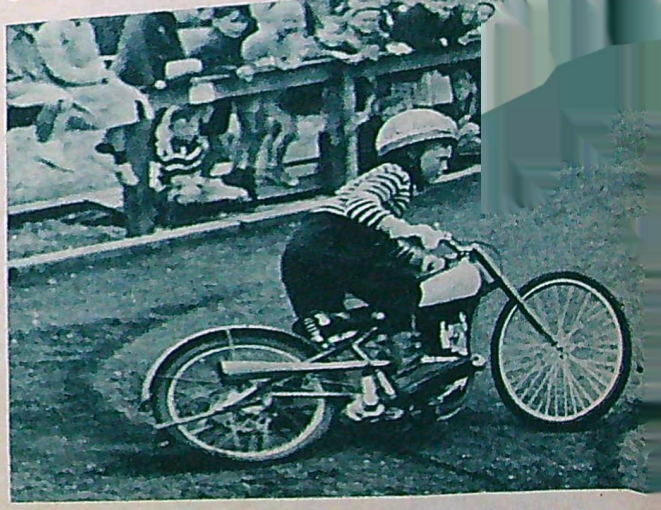


Starten har gått. Det gäller att kunna riva i väg ögonblickligen och det börjar John att kunna.

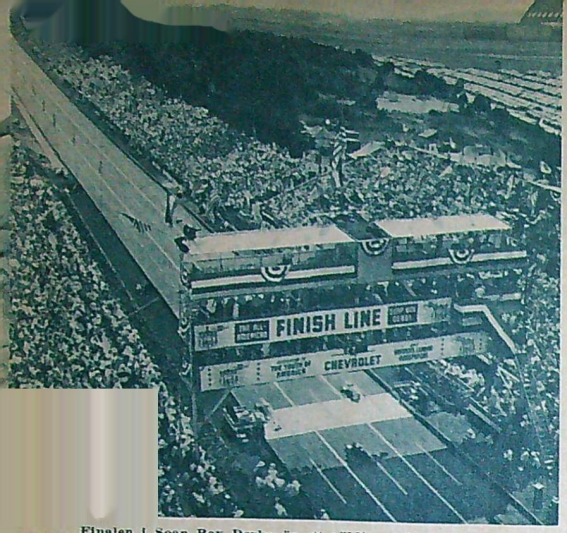
Det är inte bara överste Hasselroths motorakrobater som kan behärska en motorcykel. Balansen perfekt.



Sådan är min stil när jag rusar genom en kurva med 50 km/t. Vänta bara när jag får tävlingslicens, så kan Vargolle och de andra farbröderna gå hem och lägga sig.



Uppvisningsloppet är fullbordat. En precis stoppsladd får avsluta det hela. Den ungdomliga publiken är begeistrad men avundsjuk. Tänk den som hade en sådan »knarr»!



Finalen i Soap Box Derby är ett väldigt publikevenemang och en oförglömmelig upplevelse för den pojke som får ställa upp.

VILKEN "TVÅLASK" RULLAR FORTAST?

Det är varje amerikansk pojkes dröm att kvalificera sig till finalen i Soap Box Derby — jättetävlingen för hemgjorda träracerbilar utan motor.

60.000 åskådare hade samlats i Akron, Ohio, USA, då finalen i det trettonde SOAP BOX DERBYT gick i mitten på augusti med segrarna från 150 städer som deltagare.

Vad är då Soap Box Derbyt? Ja, »soap box» betyder tvålask och det rör sig om hemmabygda »racerbilar», sådana som det förekommit tävlingar med även i Sverige. Farten får dessa bilar genom banans sluttning och det gäller alltså att ha dem så vältrimmade som man någonsin kan få dem.

I de lokala tävlingarna deltog i år inte mindre än 50.000 pojkar i åldern 11—15 år och där var de uppdelade i två klasser, 11—12-åringar samt 13—15-åringar. Segrarna i de två klasserna fick sedan göra upp om vem som skulle få hedersuppdraget att representera i Akron. Sammanlagda åskådarsiffran beräknas till 4.000.000 och vid sidan av Chevrolets bilfabrik är det de lokala tidningarna som står bakom evenemanget.

Få idrottstävlingar har sådan obeskrivlig charm som dessa pojkars uppgörelser på den sluttande 300-metersbanan, vilket är förklaringen till de väldiga publiksiffrorna. Där finns sprudlande pojkhumör,

(Forts. på sid. 32.)

Vid starten av varje heat radas bilarna upp på startlinjen med nosen vilande mot stopplattor, som fälls ner av startern.

Motorcykeltips:

BESTÄM TÄNDNINGSLÄGET

Vid arbete med tändningssystemet på en mc-motor är man inte riktigt tillfreds med metoden att medelst ett tunt papper konstatera då brytarspetsarna »går isär», allra helst då dessa sitter svåråtkomligt.

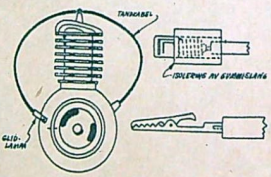
För att slippa denna enligt min åsikt både besvärliga och något osäkra metod, beslöt jag pröva en s. k. stroboskopisk metod, ofta använd inom laboratorier m. m. för studier av rörliga maskindelar. Metoden är så billig och enkel, att var och en med fördel kan använda den.

Ingenjör Åke Hägerström visar här hur man kontrollerar tändningen med en glimlampa. Anordningen kan man göra själv.

Man skaffar en glimlampa av godtycklig typ (t. ex. Luma typ LG 4) samt en mjuk välisolerad kabel (gärna tändkabel) av ca 50 cm längd. På lampsockelns centrumkontakt löder man fast ena ändan av kabeln, som i sin andra ända förses med en s. k. krokodilklämma eller en kabelsko, som lätt kan apteras på tändstiftets centrumelektrod. Vidare bör man nog för att undvika det obehag »tändstiftsstötar» kan orsaka isolera lampsockeln med en bit kraftig gummislang av passande dimension.

Om man nu kopplar sladden till tändstiftet och fattar om lampkolven eller sockelns gummiisolation och ser till att sladden inte trasslar in sig i kickstartpedalen eller andra liknande delar, kan man starta motorn i vanlig ordning. För varje tändningsimpuls som tändstiftet får blinkar lampan till ett kort ögonblick, vilket vid inte alltför högt varvtal på motorn uppfattas som en darrning i ljusintensiteten. Belyses nu motorns svänghjul med lampan, förefaller detta stå stillas, då det vid varje tändning har samma läge, och lampan under mellanperioden är släckt.

Ytterbelysningen bör givetvis vara svag för att ljuset från glimlampan skall kunna göra sig gällande. Detta innebär dock inte att man måste arbeta på natten eller i någon mörk källarlokal.

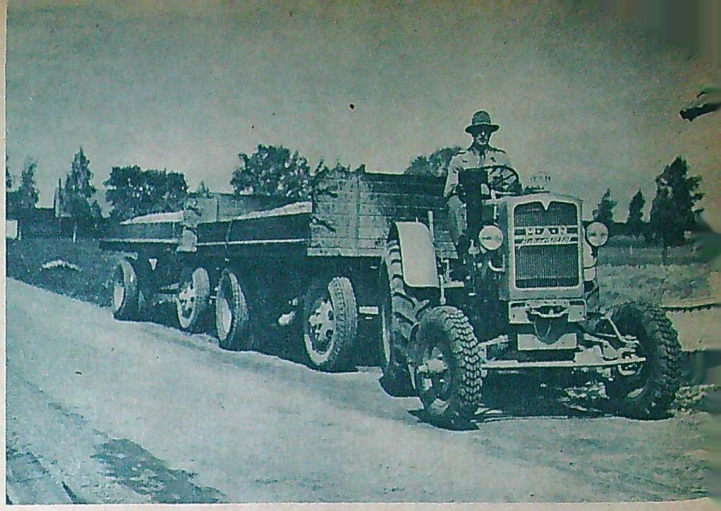


Skissen t. v. visar kopplingen av glimlampan samt markeringen på svänghjulet och motorblocket. T. h. ses isoleringen av lampan. Kan göras av en gummislang.

Tändningskontrollen tillgår så att man medelst mätsticka (via tändstiftshålet) på vanligt sätt inställer det kolvläge, där tändning skall ske, och därefter medelst blyertspenna eller ritspets gör ett märke, dels på svänghjulet och dels på motorblocket. Dessa märken placeras så att de sammanfaller med varandra vid korrekt tändningsläge.

Då man nu under drift enligt föregående kan få svänghjulet att »stå stilla» genom att belysa detsamma med den till tändstiftet kopplade lampan, innebär detta, att om tändningsläget är som det skall, kommer de två märkena (på svänghjul och motorblock) att stå mitt för varandra. Sker tändningen lite för tidigt hinner

Forts. på sid. 28

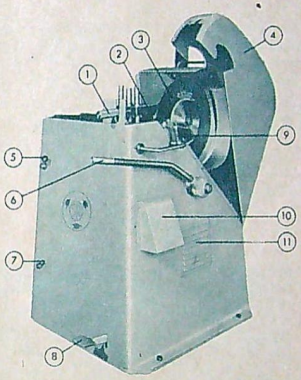


Fyrhjulsdriven traktor

En fyrhjulsdriven traktor hör inte till vanligheterna. Nilsons Maskin AB, Sundbyberg, har emellertid nyligen fått in en sådan från Tyskland av märket MAN. Den har en fyrcylindrig motor på 30 hk. Bränsleförbrukningen uppgår till 180 gram/hästkrafttimme enligt prov vid Statens Maskinprovningar i Ultuna. Motor, bakkropp och bakaxelns lagringar är sammanbyggda. Framaxeln är pendlande och fjädrande upphängd. Traktorn kan levereras med åtskillig specialutrustning.

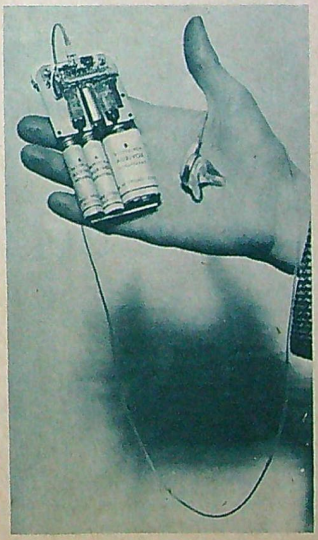
Snabb kapare

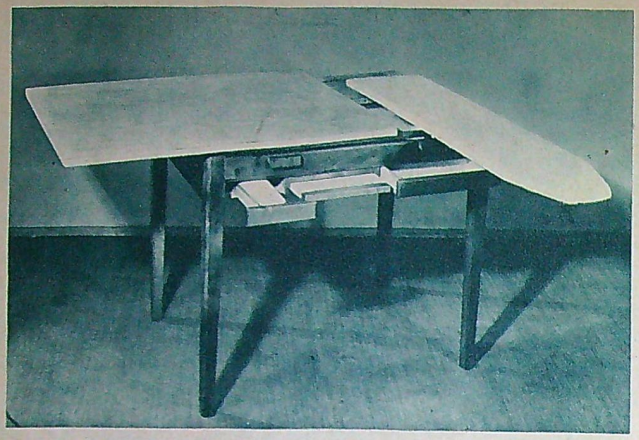
Firma Axlator, Stockholm, säljer en snabbkapmaskin för torrkapning av metaller av olika slag. Maskinen är som standard försedd med en 15' hk trefasmotor som driver kapskivan med kilrep. Materialet förs in i maskinen och spänns fast med ett fotmanövrerat klämstycke. Med en handspak trycks sedan kapskivan mot och genom materialet. Maskinens olika detaljer är: 1) inställningshandtag för klämstycke, 2) klämstycke, 3) kapskiva, 4) uppfälld skyddshuv, 5) stjärntriangelomkopplare, 6) kaphandtag, 7) motorskydd, 8) fotpedal för manövrering av klämstycket, 9) ställbart längdanslag, 10) uttag för slipstoft och 11) ventilöppning.



För döva öron

En ny svenskbyggd hörapparat som presenteras av Aurivox AB, Stockholm, kommer säkerligen att hälsas med glädje av många hörselskadade. Den är fullt i klass med de bästa utländska hörapparater men kostar endast 235 kronor. Den är till formatet inte större än att den kan bäras i en västficka. Apparatens övre del innehåller en 3-rörs förstärkare med ton- och volymkontroll, en kristallmikrofon belägen innanför ljudspringorna på framsidan, samt anslutningskontakter för sladden till hörtelefonen. Miniatyrrören är av märket Raytheon, två med beteckningen CK512AX och ett CK525AX. Apparaten drivs av tre inbyggda batterier. För att man skall kunna kontrollera batteriernas funktionsduglighet finns ett litet enkelt mätinstrument i ett medföljande etui.



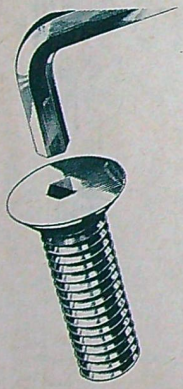


Mångsidigt köksbord

De många möjligheternas köksbord presenteras på S:t Eriksmässan av Gunnar Nettelfors, Stockholm. Det innehåller bakbord, strykbräda, ärmstock, skärbräda och knivlåda. Bordsskivan är 90×68 cm. och kan utökas med en extraskiva som förvaras i bakbordet till 140 cm längd. Strykbrädan är 110 cm lång och 25 cm bred och stoppad med filt. Den är hopfällbar och skjuts in under bordsskivan när den inte används. Ärmstocken förvaras hopfälld t. v. på bordets framsida. Den är också stoppad med filt och dras ut och placeras på bordsskivan eller var man nu vill. Bordet är tillverkat i björk med bonat underrede. Bordsskivan är av fanér. Försäljningspriset kommer att röra sig omkring 85 kronor.

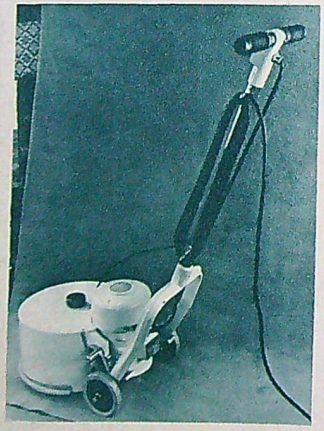
Snabbräknare

Contex heter en liten behändig additionsmaskin som Stellan Berg AB, Stockholm, demonstrerar på S:t Eriksmässan. Den är tillverkad i ett lätt, termoplastiskt material och väger endast ca 1 kg. Det mekaniska maskineriet arbetar nästan ljudlöst. Anslaget är mjukt och behagligt och siffrorna förs upp i totalverket utan handtag, totaltangent eller tomslag. Maskinen är mycket snabb.



Sexkantskruv

Skruvar med invändigt försänkt sexkanthål har på senare tid alltmer börjat konkurrera med den gamla vanliga spårskruven. G. A. Lindberg & Co, Stockholm, visar på S:t Eriksmässan en uppsättning skruvar med sexkanthål av märket Unbrako. Skruvarna är tillverkade av seghärdat kromnickelstål och har en så hög draghållfasthet som 148 kg per mm². Särskild skruvnyckel används.

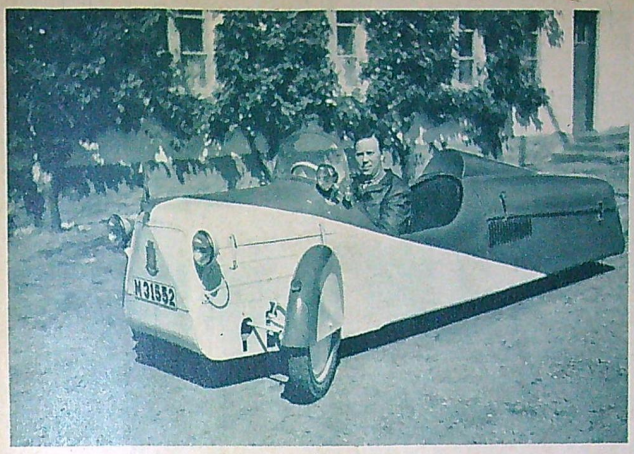


Skurar och bonar

Skur- och bonmaskinen Tole visades på S:t Eriksmässan av Toleransbolaget, Älvsjö. Maskinen är konstruerad för att effektivt och snabbt rengöra eller polera stora golvytor. Strömbrytaren sitter på handtaget varifrån regleringen av vätskan också sköts. Utbytet av borstar för de olika arbetstempona sker med ett enkelt handgrepp. Motorn är på ⅓ hk, borstytan 7 dm² och vikten ca 30 kg.

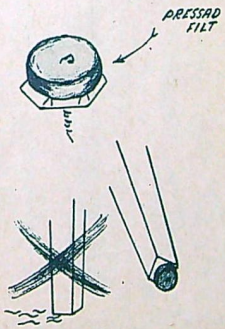
Stenciltryck

Här är en enkel metod att duplicera inbjudningskort, reklamlappar o. d. Genom att paraffinera ett vanligt papper får man en billig stencil. Sedan gör man en stämpel som förses med en färgdyna av tyg. Dynan prepareras med stencilfärg. Genom att skriva på stencilen med skrivmaskin med färgbandet ur funktion lossnar paraffinet på de ställen där papperet berörs av typerna. Återstår att trycka. *Henry Kero.*



T-ford och motorcykel blev ny bil

Bilar och motorcyklar av typen HPD (= hopplockade delar) börjar nu bli allt vanligare sedan mängder av gamla fordon kastats på skrothögen när tillgången på nya blivit bättre. Ovanstående flotta vrålåk har byggts av garageförman *Ove Rosdahl* i Trelleborg och heter Evo Special, och nog är den special alltid. Motorn är en modifierad och upptrimmad 14 hästkrafters Husqvarna av den fina årgången 1926, framaxeln härstammar från en T-Ford och växellådan har en gång tillhört en 1.200 cm³ Harley Davidson. Ramen är gjord av stålrör och karossen av vanlig karosseriplåt. Den trehjuliga vagnen har en toppfart på inte mindre än 105 km/t, vilket möjliggör medelfarter på 6—70 km/t på hyggliga vägar. Sitsarna är ordnade i tandem och bagageutrymmet sitter längst fram. 800 timmars arbete.



Möbeltass

Nu behöver man inte längre vara rädd för att sätta repor i golvet när man skall flytta möblerna. Möbeltass heter en liten praktisk sak som tar bort den risken. Det är en liten knapp av pressad filt med fäste av lättmetall. Knappen skruvas enkelt och behändigt fast under benet på stolen, bordet eller vad det nu är för möbel. Den lilla knappen eliminerar också allt buller. Pris 30 öre st.

Tub i vattenglas

Ibland kan det vara absolut omöjligt att få av locket på en färgtub som har torkat en tid. Det sitter som berg och resultatet av ens ansträngningar blir oftast att tuben går av. Det finns emellertid ett absolut osvikligt hjälpmedel. Man kan placera tuben upp och ned i ett glas med vatten där den får stå en stund. Vattnet blöter då upp den färg som har torkat fast locket.

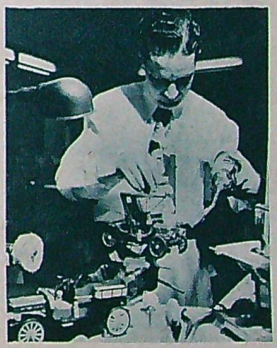
Åke Bardack.

Att löda i aluminium är lätt med det nya bränslet »Prepo». Här löds ett handtag fast på ett aluminiumfat.

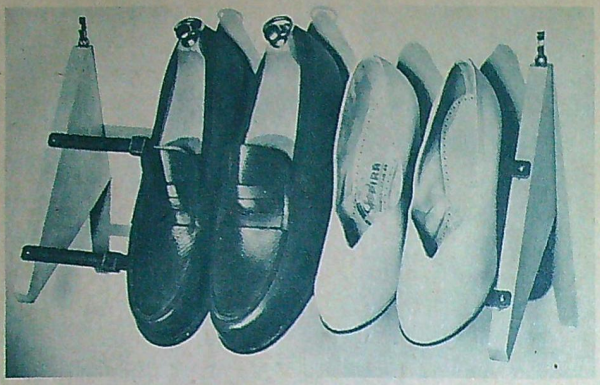
Blåslampsbränsle

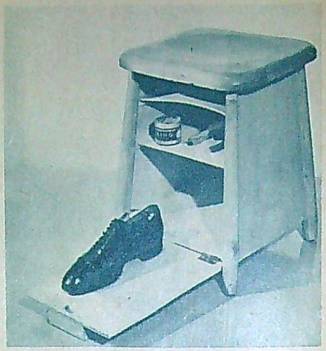
Ett nytt bränsle har släppts ut på den amerikanska marknaden. Det kallas Prepo och är sammansatt av petroleum-kolväte och har självtryck. Det är alldeles giftfritt och saluförs i behållare i form av en liten handblåslampa. Det tänder ögonblickligen med en tändsticka sedan man vridit om en liten ventil och avskaffar all påfyllning, pumpning och andra för en blåslampa karakteristiska egenskaper. När tanken är tom kastar man bara bort den och fäster en ny vid munstycket. Brännttiden på full tank är fyra timmar.

Det är lätt att tända en brasa med Prepo. Värmen i lågan uppgår till ca 1.000 grader och även det hårdaste trä tänds efter en eller ett par minuter.



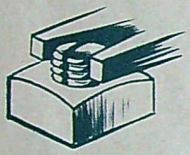
Även till små knåparbeten är Prepo bra. Här löds lamporna fast på en liten modell av en Maxwellbil från 1910.





Skohylla och putstaburett

Någonting nytt på skofronten presenteras på S:t Eriksmässan av Gunnar Nettelfors, Stockholm. Det ena är en praktisk skohylla som fästs på väggen med x-krokar. Den är ställbar i bredder från 42 till 80 cm. Det andra är en skoputsningstaburett med plats inuti för alla putsgrejorna. När man skall putsa skorna sitter man på taburetten och håller foten på en nedfälld sida. Skohyllan kostar 4:75 och taburetten kommer att gå på ca 17 kr när den blir färdig att släppas ut i handeln.



Rostad skruv

En fastrostad skruv kan vara svår att lossa. Här är ett knep. Såga först en djup ränna i skruvens övre ände som teckningen visar. Knip sedan igen skruven med en tång. Rosten i gängorna lossnar då och muttern kan lätt skruvas av.

K. E. Gustavsson.

Lack i kontakten

Alla vet hur lätt skruvar och muttrar i elektriska stickkontakter vill lossna. Detta kan lätt avhjälpas. Man droppar lite lack över skruvhålen som teckningen visar. Sedan sitter skruven och muttern där den skall.

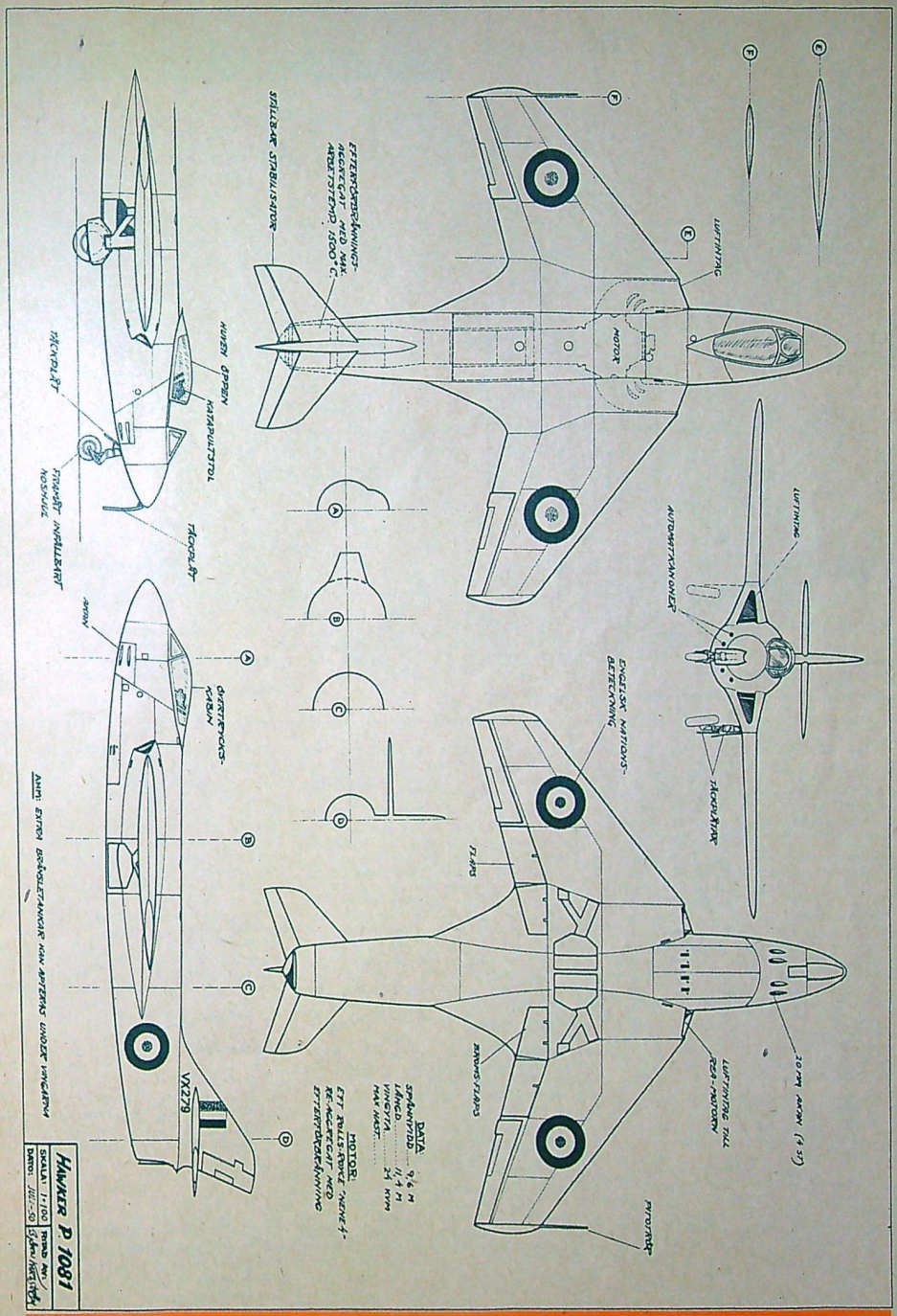
K. E. Gustavsson.

Nya linjer i trädgården

För någon tid sedan efterlyste TV ny stil på trädgårdsmöblerna och vi presenterade en del egna förslag. Rögle Industrier AB, Rögle, tycks ha varit inne på samma linje och på S:t Eriksmässan visar de några nya typer. Möblerna är helt enkelt monterbara och man kan plocka i hop dem till ett par olika modeller. De båda typerna på teckningarna ovan är samma möbel men hopsatt på olika sätt. Och hopsättningen går på ett par sekunder utan skruvar eller andra fästanordningar. Möblerna håller ihop ändå. De är tillverkade av bok, impregnerade och ytbehandlade samt försedda med rostskyddade skruvar. De kallas »Columbus» och uppsättningen ovan t. v. bestående av två kombinerade vilstolar-fåtöljer, en kombinerad vilsoffa-fåtöljsoffa och ett ställbart bord kostar 122 kronor.

Hopfällbar trappa

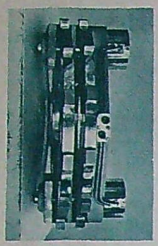
Firma Sieber-Trappan, Stockholm, har ett flertal olika vindstrappor på sitt tillverkningsprogram. Alla modellerna har det gemensamt att de tar mycket lite plats. Modellen ovan förvaras hopfälld i ett skåp i väggen när den inte används. Den levereras komplett med karm och dörr. Karmbredden är 60 cm och trappans höjd 240 cm som passar till de vanligaste våningshöjderna. Priset är 100 kronor.



HAWKER P. 1081 Skala 1:100

Copyright:
Teknikens Värld och Björn Karlström

NY FLYGHJULSBROMS



Dunlop-bromsen har två hårdförkromade kopparringar i stället för bromstrummor och backar.

Den nya konstruktionen ger en effektivare bromsning och har en bra värmeavledande förmåga.

Dunlop presenterade på flygutställningen i Bryssel bl. a. en nykonstruktion i fråga om bromsar för flygplan. Den skiljer sig i princip från de konventionella bromstyperna med bromstrummor och bromsbackar därigenom att den i stället utgöres av två hårdförkromade kopparringar försedda med bommar för infästning i hjulet. Ett yttre och ett inre ringpar är fästade till hjulen och roterar med dessa, medan en med två hydrauliska bromscylindrar försedd stödplatta är fästad vid landställsbenet. Vid vardera kolven i bromscylindrarna är en genomgående tapp fästad och till denna tapp är anslutna tre bromsbelägg, vilka vid bromsning pressar mot ringarnas såväl inner- som yttersidor. Förutom den effektiva bromsning som därvid uppnås, är konstruktionens värmeavledande förmåga åtskilligt större än hos konventionella bromssystem. D. H. Comet, Canberra och Ambassador är bl. a. försedda med detta nya system.

Åke Liljeberg

Fråga oss om motorcyklar!

Fråga: Kan TV upplysa mig om var man kan få köpa vevstake m. fl. reservdelar till en Blackburn mc-motor mod. 29 500 cm³ t. v.

A. M.

Svar: Hör med Flerons i Malmö, som har ett omfattande reservdelslager. Skulle den firman inte kunna hjälpa er torde enda möjligheten vara att kontakta någon stor engelsk reservdelsfirma, t. ex. Pride & Clarke Ltd, 158, Stockwell Road, London, S. W. 9, England.

Fråga: Finns BSA 250 cm³ och vem säljer i så fall denna modell?

Hur mycket?

Svar: Några BSA 250:or har inte importerats i år och sannolikt kommer det heller inga inom den närmaste framtiden. BSA C 11, som modellen heter, säljes liksom övriga BSA-modeller av AB Fleron i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Fråga: Finns BSA Bantam Competion och James Competition att köpa?

Mc-fantast

Svar: Ingen av dessa modeller importeras f. n.

Fråga: Finns Norton 500 och 350 cm³ att köpa i Sverige och vem är i så fall återförsäljare i Stockholm?

Bågen

Svar: Oss veterligt säljs Norton inte i Stockholm annat än av generalagenten Firma Artur Nyström i Trollhättan, som säkert står till tjänst med alla önskade upplysningar om Norton.

Fråga: Jag har en Saroléa motorcykel med motornummer 305213 och undrar om TV kan upplysa mig om den är en 500 eller 600:a samt om årsmodellen. Vore även tacksam för data m. m. på de nya modellerna av Saroléa.

Saroléa, Norge

Svar: Såvitt vi lyckats lista ut är er maskin en 500 Super Sport av 1939 års modell, men det är svårt att med så knapphändiga upplysningar ge ett absolut tillförlitligt besked. Saroléa har närmare beskrivits i TV 17/1949, som kan erhållas från tidningens exp.

Fråga: 1) Har Monark med CZ-motor varit införd i TV. 2) Hur hög är topphastigheten? 3) Vad kostar och var kan man köpa elektriskt signalhorn med torrbatteri samt hastighetsmätare med skalbelysning till Husqvarna motorcyklar?

Ej prenumerant

Svar: 1) Nej. 2) Ca 80 km/t. 3) Signalhorn kostar 23 kr och hastighetsmätare 72 kr. och kan erhållas hos närmaste Husqvarnarepresentant.

DKW ÄR HÄR IGEN . . .

Forts. från sid. 20

tiden arbetade DKW-ingenjörerna för högtryck med den »riktiga» efterkrigsvagnen och i maj presenterades den för första gången. DKW hade gjort sin come back!

TV:s medarbetare var en av de första som fick provköra prototypen till den nya vagnen, en elegant strömlinjeformad kupé med stålkaross. Det är visserligen för tidigt att bedöma en ny vagn endast på grundval av de första handgjorda provexemplaren, men så mycket är säkert att man även i fortsättningen utan förbehåll kan tyda bokstäverna DKW som Das Kleine Wunder (det lilla underverket). Däremot måste man med sorg i hjärtat konstatera att DKW inte längre är samma »hela folkets bil» som före kriget. De många nya finesserna och det flotta utförandet har höjt priset avsevärt, och det kommer enligt uppgift att ligga omkring 7.000 kronor för kupémodellen.

DKW Meisterklasse F 89 P, som den nya vagnen heter, är i själva verket en helt ny bil som tränsett tvåtaktsprincipen inte har mycket gemensamt med sin föregångare. Karossen är rymlig och erbjuder god komfort för fyra personer och baktill finns ett stort utifrån åtkomligt bagageutrymme. Bromsarna är hydrauliska, fjädringen har förbättrats och det typiska motorljudet har nästan helt försvunnit. Stödd på sin nära 30-åriga erfarenhet från tvåtaktsmotorer har fabriken ytterligare förbättrat den pålitliga tvåcylindriga 700-kubikaren, bl. a. genom ett nytt topplock i lättmetall, vilket ökat effekten till 23 hk. Detta har tillsammans med den strömlinjeformade och i vindtunnel utprovade karossen ökat hastigheten samtidigt som bränsleförbrukningen minskat. Toppfarten är nu över 100 km/t, och vid provkörningen på autostradan pendlade hastighetsmätaren ofta på 110 km/t och hade säkert kunnat krypa ännu några pinnhål högre utan att körsäkerheten blivit äventyrad.

På förkrigs-DKW:n var motorn placerad bakom framaxeln men på den nya modellen sitter den framför framaxeln. Därigenom har man kunnat flytta sitsarna längre fram och fått större utrymme för passagerarna samtidigt som tyngdpunkten flyttats längre fram med bättre stabilitet som resultat. De flesta nya tyska vagnar har ypperlig vägegenskaper och DKW utgör inget undantag. Den säkra styrningen och väghållningsförmågan sammanhänger i första hand med frontdriften och den individuella hjulupphängningen med svingaxlar. Samtliga hjul har oljestötdämpare av teleskoptyp.

Bland finesserna märks vidare inbyggt värmesystem och plats för radio i instrumentpanelen. De första serievagnarna kommer att vara försedda med den gamla växelspaken å la dörrhandtag i mitten på instrumentpanelen, men så småningom är det meningen att ersätta denna med rattväxel.

För tillverkning av den nya DKW:n har en helt ny fabrik byggts upp i Düsseldorf och serieproduktionen kom så smått i gång redan i juli. Under detta år kommer dock inga vagnar att exporteras — man vill tydligen först se hur de går i det egna landet. Det brukar ju i regel vara nödvändigt att göra några små modifikationer och justeringar innan den slutgiltiga serieversionen är klar i detalj och den verkliga massproduktionen kan sättas i gång på allvar. Det skall dock inte dröja längre än till början av 1951 förrän de första nya DKW-vagnarna kommer till Sverige. När det gäller fördelningen av de nya bilarna har generalagenten, Phillipssons Automobil AB, erbjudit alla gamla DKW-ägare förtursrätt att få byta ut sina trotjänare mot den nya Meisterklasse.

BESTÄM TÄNDNINGSLÄGET . . .

Forts. från sid. 22

inte svänghjulets index fram till motsvarande fasta och vice versa. Om tändningen är ojämn, t. ex. på grund av dåliga kontaktytor hos brytarspetsarna »hoppar» hjulets index omkring det fixa läge det annars intar oberoende av om tändningsläget är korrekt eller inte.

Denna metod är givetvis lika enkel att använda vid motorer med flera cylindrar och oberoende av om det gäller två- eller fyrtaktsmotorer. Att märka är dock att man vid flercylindriga motorer givetvis får undersöka en cylinder i taget och dessutom förse svänghjulet med ett märke för varje cylinder.

Åke Hägerström

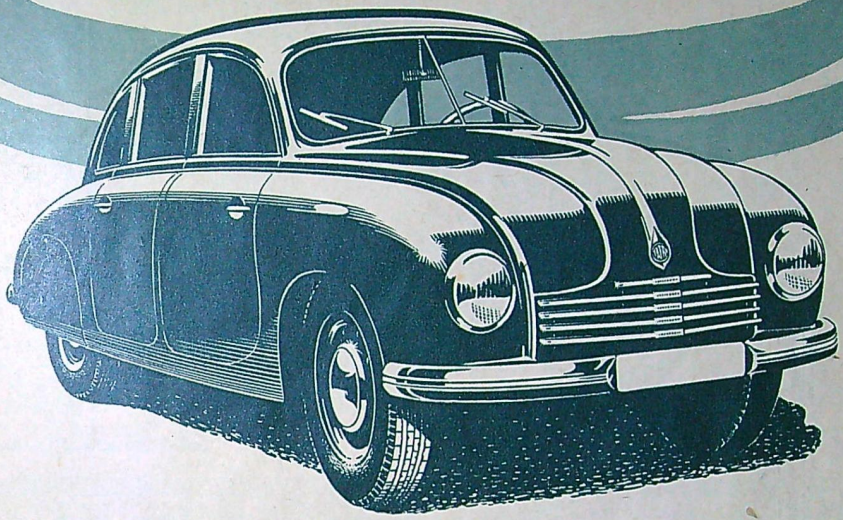
Blomkruksfat

har det länge varit brist på. Nu börjar det bli något rikligare tillgång. Emellertid är det ofta oglaserat gods, som släpper igenom fuktighet; ömtåligt underlag skadas lätt. Enklast tätas faten genom att undersidan stryks med färglöst zaponlack.

*

Vid slipning med sandpapper uppstår lätt en så stark friktionsvärme att vi kan brännа oss på fingrarna. Och dessutom kan slipningen bli ojämn. Enklast och bäst för slipningsarbetet är att vira sandpapperet runt en flat träkloss, helst i storlek 80×120 mm. Vid rundade ytor utbytes träklossen mot en läderbit. Om det skall vara riktigt bra, lägger vi en filtbit mellan sandpapperet och klossen.

TATRAPLAN



”bilen som är före sin tid”

Namnet TATRAPLAN nämns med respekt i expertkretsar. — Den bjuder på många nyheter. Dess eleganta exteriör är en fröjd för ögat. Den vackra karossen med sin karakteristiska stjärtfena och stilrena linjer — resultatet av årslånga vindtunnelexperiment — ger vagnen minsta möjliga luftmotstånd och högsta stabilitet.

TATRAPLANS luftkylda 4-cylindriga motor om 52 hkr möjliggör marschfarter på över 100 km. tim.

TATRAPLAN är modernt utrustad med hydrauliska bromsar, rattväxel, 4-växlad, synkroniserad på 2:an, 3:an och 4:an, centralsmörjning och automatisk klimator för varm- och kalluft. Inredningen är modern och sober.

Generalagent:

LINDBLADS MOTORAKTIEBOLAG

Birger Jarlsgatan 41, Stockholm. Tel. Gruppnummer 23 07 95

LEO FALK

AV BJÖRN KARLSTRÖM

HÄR VIMLAR DET AV SEGELFINESSER . . .
Forts. från sid. 11

Masten är roterande och manövreras med spel från styrplatsen, vilket gör att man kan öka och minska segelarean allt efter behag. Bärgning och sättning av segel går på en bråkdel av den tid som går åt för dylikt arbete på en konventionell båt. Segelarean (43,5 m²), som på kryssen består av två segel ovanpå varann, utgår från läsidan på masten vilket ger den bästa aerodynamiska utformningen. På länsen slås seglen ut som en fallskärm och ger då en dubbelt så stor yta med mycket god dragkraft.

Spelet för masten är försett med vev och sitter i närheten av styrplatsen varför rorsmannen ensam kan sköta såväl styrning som revning.

Ja, detta var om Ljungströmbåten i allmänhet och nu till »Elly» i synnerhet. Hon är utrustad med en ny skotvinsch — som är Ljungströms senaste uppfinning och som »Ellys» än så länge är ensam om —, vilken är så lättmanövrerad att rorsmannen nu också kan sköta skotningen själv på ett sensationellt lättsamt sätt. Enbart den detaljen torde komma låta tala om sig i seglarkretsar och bli ett diskussionsämne av första ordningen.

»Elly» är byggd på lamellimmade spant av furu, vilka ligger så tätt att de utgör en inre bordläggning; ytterbordläggningen är gjord av mahogny och skruvad till spanten. Däcket är av konsthartslimmad mahognyplywood överdraget med i lim fastsatta tunna, smala teakribbor som ger däcket ett ytterst elegant utseende. Däcket saknar f. ö. däcksbalkar i vanlig bemärkelse.

Överbyggnaden är extremt strömlinjeformad och försedd med en hel frontruta av böjt plastglas och stora sidorutor. Sikten har härigenom blivit mycket god och gör det möjligt att i dåligt väder styra båten inifrån med en förlängd rorpinne. Sikten över däcket förbättras också tack vare det negativa språnget på båten.

»Ellys» inredning är av samma förnämliga klass som exteriören och mottot har här varit »praktiskt och elegant men inget effektsökeri». Längst förut finns en reservfällkoj, we, tvättställ och färskvattentank. Här finns vidare utrymme för segel, trossar och bogankare, det senare av Danforth-typ. Förpiken ventileras genom en s. k. Doradeventil i däcket och avskiljs från salongen med skott som försetts med en dörr för genomgång.

Förut i salongen finns det två klädskåp och ett separat skåp med backar för skjortor o. d. Två bekvämа längsgående soffor vars ryggstöd utgörs av fällkojar med Dunlopillodynor är salongens sovplatser. Mellan kojerna apteras på rör ett svängbart fällbord vilket även kan flyttas till sittrummet. För att utestänga fukt är bordläggningen invändigt klädd bakom kojerna med lösknäppbart nylontyg, på vilket är påsytt fickor för stuvning av diverse smågrejor.

Under däcksöverbyggnaden där man har full ståhöjd är om styrbord placerat ett en meter långt kartbord och under detta finns ett kylskåp. Om babord finner man pentry, där samtliga skåp är försedda med slingerlister för porslin och matbestick. Salongen upplyses med dels direkt och dels indirekt ljus. Sittrummet som har mycket god plats för besättningen kan med ett enkelt handgrepp omändras till sovhytt med två kojer, vilka är stuvade under de längsgående tofterna. Kojerna är helt överdragna med plastkapell. En suflett av plast med två fasta, fällbara bågar ligger stuvad akter om sittrumssargen och kan spännas upp på några sekunder.

Från sittrummet manövreras inrullning av den 15 m höga trämasten samt skotningen av seglet. Även manövreringen av motorn sköts från rorsmannens plats. Med en 7 hk Albin 02 gör båten en fart på 6,5—7 knop. Motorn tar f. ö. ingen som helst plats i sittrummet utan är helt gömd under akterdäcket.

»Elly» är byggd på Oskar Schelins varv i Kungsör (Schelin själv svarar bl. a. för en länspump av pedaltyp som är helt ny för Sverige) och är när detta läses på väg till USA för att i första hand demonstreras i Boston och New York. Det är direktör Bensons förhoppning att amerikanarna skall bli intresserade av den snabba och välseglande Ljungströmsbåten och blir de det skall han omgående sätta i gång med serietillverkning. Något allvarligt försök att exportera segelbåtar till Amerika har inte gjorts tidigare och det är möjligt att den eleganta »Elly» därför blir en lämplig upptakt.

Lage Eklund

Foto: Dagens Bild

EN DUBBELNATUR . . .
Forts. från sid. 15

Styrningen går lätt vid alla hastigheter men är ändå tillräckligt lågt växlad för effektiva parader vid oväntade kast på vinterhala vägar. Bromsarna får gott betyg, de är välgraderade för normalt bruk och kräver måttligt pedaltryck. Motorn är tystgående, fast inte ljudlös, och ett vant öra uppfattar att det är fyra och inte sex eller åtta cylindrar under huven.

Accelerationen är mycket bättre än motorstorleken låter

Forts. på sid. 33

Nyhet för hösten

— för alla fritidsstuderande

GRATIS! Ni får omgående och utan kostnad denna nya broschyr genom kupongen här nedan.

- Nu har det kommit: det nya och intressanta kursprogrammet för NKI — den fria skolan, som Ni kan börja vid i höst.
- Ni kan välja den kurs som passar just Er i det största kursprogrammet för korrespondensstudier i Norden.
- Ni läser fritt och otvunget när Ni har tid och lust — ingen försöker påverka Edra studiers inriktning. Det är Ni själv, och endast Ni, som bestämmer vad, när och hur Ni skall studera.
- Ni har tillgång till NKI-skolans fria studieservice, som bl. a. innefattar en kurs i konsten att studera fortare och bättre.

Läs om den fria skolan och studera vid den fria skolan — studieformen för fria, moderna människor. Klipp och sänd kupongen i dag!

KLIPP UT I MARGINALEN →

KLIPP UT I MARGINALEN

Sänd utan kostnad det nya kursprogrammet »Den fria skolan» och specialprospekt för det jag markerat med X. Anteckna mig även som gratisprenumerant för ett år på tidskriften »På Fritid».

- ☐ Ingenjörsutbildning
- ☐ Arbetsledarkurser med psykologi
- ☐ Tekniska fackstudier
- ☐ Nya kurser för flyget
- ☐ Moderna språkkurser
- ☐ Högre handelsutbildning
- ☐ Fullständig handelsskola
- ☐ Företagsekonomiska kurser
- ☐ Real- och studentexamen med tidsvinst
- ☐ Teckning och målning
- ☐ Vill Ni bli folkskollärare?
- ☐ Sociala studier
- ☐ Polismannakurser
- ☐ Ungdomsledarkurser

Namn .....

Adress ..... TV 17/50

(Denna kupong kan postas utan kuvert och frimärke.)

LÖSEN

Kan avlämnas till postbefordran ofrankerat AP § 52:2

Till

NKI-SKOLAN

STOCKHOLM 12

Katalog nr 5 för 1950

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

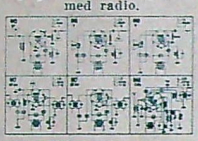
TORE HAGLUND & Co.
Modellflygindustri
HOFORS • Telefon 820

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

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

KOPPLINGS-HANDBOKEN

bästa hjälpmedel för alla, som syssla med radio.



Innehåller fullständiga schemor med alla kopplingselement och data för så gott som samtliga amerikanska och europeiska rör. Ca 850 olika schemor.

Pris kronor 6:95

Hos Eder bok- och radiohandlare eller direkt från

AB BEVA-TEKNIK • LINKÖPING

DJUPFRYST Stega rakblad. Nyhet med alla tiders skärpa. Rekv. omg. prov. 25-öres rakblad i lyxförpackning med cellophan om såväl kapslar som kartong. Skyltkartong om 100 blad endast kr. 4:50, 500 st. kr. 20:—. Returrätt. Rekv. omg. fr. F:a Cesar, Fack 50, Kumla. Ordertelefon 711 86.

Stil och kvalitet

kännetecknar allt från

EJES MÖBLER AB

Brogatan 24, Halmstad. Tel. 51 54

Gustafssons Bryggeri,

Sandarne,

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

— Tel.: Söderhamn 62 16 —

DEN SKALL PRYDA SIN PLATS!
Forts. från sid. 4

linorna är på Södersidan införda och fastgjorda i Asöberget och på Djurgårdssidan har de förankrats i en betongplåda, som till större delen ligger under vattnet och vilar på en trappstegsformigt utsprängd berghotten, så att den kan motstå de väldiga dragkrafterna i hängbrons linor.

Från brons horisontella del över farledens mitt har brobanan en längdriktning av 1 på 25, vilket är ungefär lika med Västerbron. Där brobanan inte uppbärs av hängstag, vilar den på stålkonstruktion på pendelpelare. En sådan pelarunderstödd del leder trafiken mellan hängbron och inslaget i Skansenberget, och enligt vårt förmenande passerar man här över Djurgårdsvägen på den ur estetisk synvinkel minst känsliga delen, en god bit bortom Skansens huvudentré och Djurgårdsstaden, och med brobanan delvis gömd i den lummiga grönskan 15 meter över marken.

Kostnadsberäkningen av österledsförslaget slutade på 138,6 miljoner kronor och man har då även räknat med alla erforderliga anslutningsvägar, såsom Ringvägens framdragning från Katarina Bangata, Värmdövägens nya sträckning från Henriksdal på en 42 meter hög bro över Danvikskanalen samt Folkungagatans anknytning i tunnel genom Asöberget.

Hängbron torde i runt tal kosta 40 milj. kr och detta blir ungefär 55.000 kr per längdmeter för den sammanlagt 774 meter långa bron. Biltunnlarna med plats för två körfiler i varje riktning bör med uppfartsramperna inräknade kunna byggas för 45 milj. kr till ett längdmeterspris av 40.000 för undervattenstunneln av betong och 15.000 för bergtunneln. Spårvägstunneln i berg under Skansen blir betydligt billigare och kostar nog inte mer än 2.000 kr metern, medan de 36 meter breda viadukterna på pelare går löst på 20.000 per längdmeter.

Till den höga slutsumman bidrager en del fastighetskostnader och ventilationsanläggningarna. De senare kostar sannolikt ett par milj. att bygga och förse med maskinell utrustning, och den årliga driftskostnaden för ventilationen, bl. a. personalens löner och elektriska strömmen, belöper sig nog till närmare en halv milj. kr, vilket med 4 eller 5 procents ränta ger ett kapitalvärde på i runt tal 10 milj. kr, som är inräknat i den nämnda slutsumman.

Vill man skydda något så vackert som Djurgårdsområdet genom att bygga tunnlar kostar det också en hel del som framgår av dessa siffror. Vi tror emellertid att det är värt offret.

Hur hängbron verkar i stadsbilden får man en god uppfattning om av teckningen på sid. 8—9. För den som vill vandra omkring i staden och försöka se hängbron på sin plats, kan några måttuppgifter vara till hjälp. Brobanans högsta punkt kommer 46 meter över vattenytan i farledens mitt och vid Stadsgårdskajen och Beckholmens östra del 40 meter över vattnet eller lika högt som Fåfängan eller ett 13-våningars hus. Trafikplatsen invid Asöbergets östra sida ligger på 32 meters höjd, vilket är fem meter lägre än bergets högsta punkt. På Djurgårdssidan går bron in i Skansenberget på 20 meters höjd; Djurgårdsvägen ligger här på 5 meters höjd och Sollidenplatån 200 meter åt väster på 35 meters höjd över vattnet.

En intressant fråga är trafikledens sårbarhet vid luftanfall. Hängbrons vitala delar — de smala tornen och bärlinorna — är svåra att träffa, och brobanan bör jämförelsevis lätt kunna repareras efter ett bombnedslag. En undervattenstunnel löper nog större risker att förstöras, eftersom en träff i närliggande vattenmassor torde kunna åstadkomma så starkt vattentryck, att sprickor uppstår i tunneln och vattnet strömmar in. Hur därmed i detalj förhåller sig är oss dock obekant, men vi avstår för vår del från att föreslå tunneln som luftskyddsrum!

David Helldén och P. O. Klevemark

VILKEN »TVÅLASK» . . .
Forts. från sid. 22

en rasande tävlingsgnista, en moderlig omvårdnad om bilarna och en teknisk syn på finesserna som till och med kan ge garvade bilkonstruktörer ett och annat att tänka på.

Reglerna för detta jätteevenemang är naturligtvis ytterst noggranna. Den första kräver att deltagaren själv skall ha byggt sin bil. Han får bara ta emot råd av äldre och inte lägga ned mer än 20 dollar (ungefär en hundralapp) på material. De flesta köper hjul och axlar för 11 dollar och en styrinrättning för 1:75. Sedan återstår det bara 7 dollar för allt annat!

En grundregel säger också att fordonet plus förare inte får väga mer än 250 pound (113,4 kg) och bilen får inte vara mer än 2 m lång, 1 m bred och 7 dm hög. Hjulen skall ha 7—9 dm omkrets och hjulbasen skall vara minst en meter. Svetsning och lödning får inte förekomma.

Tävlingsbanan i Akron är exakt 297,3 m lång och höjdskillnaden 18 m. Hastigheten närmar sig här 50 km/t och tiden tas elektriskt varjämte man »naturligtvis» använder målkamera. Över själva mållinjen är för resten en läktare i tre våningar uppbyggd för tävlingsledningen, press, radio och television. Så nog blir grabbarna uppmärksammade alltid.

Så detaljerade som reglerna är har tävlingsledningen naturligtvis ett väldigt bryderi med att besiktiga ekipagen och ta ställning till alla protester mot att pojkarna inte själva byggt sina bilar.

Hårom året kom det ett femtiotal brev som talade om att den 11-årige finalisten Clifton Hardesty från White Plains inte byggt sin racer själv. Och den såg då sannerligen också ut att vara byggd på en fabrik. Men unge Clifton bestred.

Tävlingsledningen anmodade honom att skriva ned en förteckning över allt material som han använt. Och det gjorde han ned till den minsta lilla sprint. Sedan tog man ut 11-åringen i en verkstad för att pröva hans tekniska kunnande. Man försökte lura honom genom att räcka honom en träfil när han bad om en stålfil och så vidare, men Clifton bara skrattade och rättade farbröderna. Han var allright, men så visade det sig också att han ända sedan han var sex år nära nog bott i sin fars amatörverkstad hemma i källaren.

Besiktningen äger rum onsdag—torsdag före tävlingsdagen och är det då någon som ramlar igenom ser hemmatidningens representant till att tvåan genast blir eftertelegraferad. Så hände det en gång Chicagos finalist. Tvåan i Chicago hade emellertid under sommaren sin racer hos sin farmor i Illinois och själv var han ute på bilsemester med sina föräldrar i Michigan. Man lät sig dock inte förföras av det. Racern hämtades till Akron med en snabbgående truck och statspolisen i Michigan uppmanades att hålla utkik efter familjen. Det gjorde den, och så på söndagen hade Chicago en representant med på startlinjen.

Ett speciellt problem är naturligtvis vikten. På tävlingsdagen vill man ligga så nära de 250 pounden som möjligt. Somliga får banta de sista dagarna och somliga får lägga in alldeles kolossalt med mat! En grabb som själv vägde hela 150 pound hade fått bygga sin kärra av aluminium och det tunnaste fanér som kunde bära honom. Vid invägningen stannade vågen på idealiska 249,9.

Vad är det då som gör en racer till en vinnande racer? Ja, det kan inte ens bilkonstruktörerna, som alltid övervarar tävlingen, säga. Väsentliga faktorer är strömlinjeformen, avvägning av tyngdpunkten, fjädringen och ett alltigenom gott hantverk.

Grabbarna har sedan sina idéer själva. 1946 års vinnare hade smörjt in både bilen och sig själv med någon sorts valla för att få så jämn yta som möjligt och Freddy Derks från Springfield, som prövat sin kärra i en vindtunnel, hade dragit någon sorts parallell mellan att svart absorberar värme och att hans bil måste gå fortare om den var kolsvart . . .

Att allt detta med pojkarnas tekniska begåvning intresserar amerikanarna förstår man och de behandlas också som kungar under sin vistelse i Akron (Chevrolet har pengar . . .). Vid stationen möts de av en musikkår och förs i öppen vagn med motorcykeleskort till Mayflower Hotel. Och i år fick de också skaka hand med själva Jack Dempsey som tillsammans med den riktiga racerstjärnan Wilbur Shaw och Hollywoods Jimmy Stewart gjorde ett uppvisningslopp före tävlingarna.

Bertil Jihde

EN DUBBELNATUR . . .
Forts. från sid. 31

förmoda. Med full användning av växellådan när man 50, 80 och 100 km fart på resp. 7, 14 och 25 sek., när vagnen har tre personer ombord. Men även om man avstår från att exercera med växelspaken måste vagnen beteckna som kvick och den är relativt smidig på direkt växel i stadstrafik. Synkroniseringen på tre av de fyra växlarna är f. ö. till stor glädje i trafikköer och rattväxelspaken är bland de bästa i sitt slag vi handskats med, rejäl och fast i rörelsen.

I England sägs Javelin vara sexsitsig — tre personer får plats i framsätet, tre i baksätet. De stränga svenska bestämmelserna tillåter bara en person bredvid föraren och man har därför ypperligt armbågsrum vid ratten. Dessutom har man ovanligt bra utsikt, därför att vindrutan är bred och sidostolparna smala och höga. Javelin passar därvidlag högväxta svenskar precis. Även i baksätet har man god utsikt tack vare stora fönsterytor, och utrymmet för benen är ovanligt väl tilltaget för en 1½-litersvagn. Takhöjden är snarare över än under genomsnittet, och detsamma gäller för utrymmet i bagagerummet, som inte är bortplottrat med instuvade reservhjul och verktyg. Hjulet är finurligt dolt under bakvagnen och verktygen »bor» i en nätt inbyggd låda. Bådadera kommer man åt utan att först lasta ur bagaget.

Motorn ligger långt fram i vagnen och är i stort sett lättåtkomlig, därför att inte bara motorhuven av alligatortyp utan också kylargallret kan fällas upp.

Ingenting är fullkomligt, och det måste konstateras att pedalerna i den högerstyrda Javelins förarsäte sitter en smula förskjutna i förhållande till rattpelaren. Vid vänsterstyrning är pedalanordningen mera normal. Det dröjer en stund innan fötterna instinktivt hittar rätt. Instrumenteringen i standardvagnen är enkel för en vagn i denna prisklass och en del ägare saknar nog oljemanometer och ampèremätare. På de Luxe-modellen finns emellertid dessa instrument, här placerade i en smakfull instrumenttavla av ädelträ. Den modellen har också klädsel i äkta skinn, fällbara armstöd och många andra utrustningsfinesser.

Tekniskt sett kan man utnyttja Javelins fartegenskaper utan ängslan för att »köra ihjäl» den villiga motorn. Vid 12½ m/sek kolvhastighet rullar vagnen med 104 km/t på fyran och 69 km/t på trean. Stegen mellan växlarna förefaller att passa de flesta bilister väl, men för mera sportbetonad körning finner nog en och annan tvåans och treans utväxlingsförhållanden i underkant. Vid behov kan man dra upp vagnen till 75 à 80 km fart på trean, under det att toppfarten tycks ligga vid 125 à 130 på fyran.

Jowett Javelin är ovanligt rymlig samt kvick och snabb för sin motorstorlek, utan att det märks på bensinräkningarna. Kör- och åkegenskaperna är tilltalande, i vissa avseenden ypperliga, och de ger vagnen full körsäkerhet ända till fartskalans topp. Det är ett fint betyg åt en skickligt konstruerad bil, som förefaller lika lämplig för troget vardagsbruk som för extra snabba färder på alla slags vägar.

KAN HANTERAS HUR SOM HELST . . .
Forts. från sid. 17

cyklande turist. När jag för första gången konfronterades med detta lilla underverk till motorcykel betraktade jag apparaten nog mera som kuriositet än som ett verkligt fortskaffningsmedel. »Imme» har utseendet emot sig, det kan inte hjälpas. När man ser maskinen från sidan verkar det som om det fattades något på den. På den plats där man blivit van att se motorn finns ett stort tomrum och delarna förefaller att hänga ihop lite hur som helst. Man behöver dock inte mer än sätta sig i sadeln för att snabbt bli tagen ur sin villfarelse och efter en provtur är man definitivt »Imme»-frälst.

Att cykeln inte ser ut att hänga ihop riktigt beror på den originella ramen som består av endast ett rör samt på hjulupphängningen som är osymmetrisk och gjord efter samma princip som landstället på ett flygplan. Men det är just dessa detaljer som skänker maskinen dess fantastiska balansegenskaper. Trots sin tjänstevikt på endast 58 kg går den som på räls även över dåliga vägbanor, vilket inte eljest brukar vara fallet med lättviktare. Den enbenta parallellogramgaffeln är absolut sidostabil och maskinen ligger sig mjukt i en jämn och elegant sväng bara man kränger den en aning. Det originellaste av alltsammans är emellertid bakhjulsupphängningen. I stället för gaffel har »Imme» ett grovt rör som är lagrat i nedre delen av ramen. Framtill sitter röret fast i motorns avgasutlopp och bär hela motoraggregatet och baktill bildar den hjulets svingarm. Därigenom blir en stor del av hjulets vikt avbalanserad med påföljd att man får en liten fjädrande massa, vilket i sin tur medför en ypperlig fjädringsförmåga. Genialiskt i sin enkelhet. Därtill kommer maskinens låga tyngdpunktsläge och hjulens långa fjädringsslag som ger god följsamhet på alla vägbanor.

Forts. på nästa sida

Ny handbok för mc-ägare!

DEN MODERNA
MOTORCYKELN

Med en kort orientering om motorcykelindustri och motorcykelsport av N. Tengberg

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

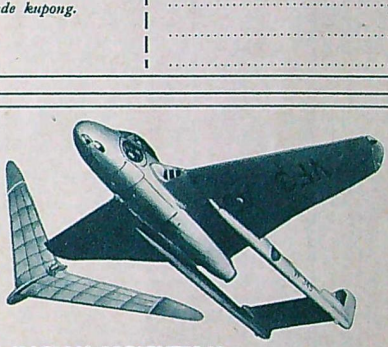
UR INNEHÅLLET:

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

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

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

KUNGS*bokhandeln*
Böcker i 3 våningar
Kungsgatan 26 • Stockholm • Tel. 23 28 15
Sänd DEN MODERNA MOTORCYKELN mot postförskott ..... ex. häft. ca 10:—, ... ex. inb. ca 14:—.
.....
.....
..... TV 17



SIGURD ISACSON PRESENTERAR

'VAMPIRE' och 'FLYGVINGEN'

till glädje för alla Jetex-ägare!

JETEX-BYGGSATSERNA är av en helt ny typ och har tillkommit för att landets tusentals Jetex-ägare skall kunna utnyttja de sensationella reaktionsmotorernas rika möjligheter. I varje sats finns rikligt med balsaflak m. m., samt två **kompletta ritningar** i full skala med handledning. Du kan bygga endera av dessa — vilken typ Du vill — eller konstruera om dem efter egna idéer, och materialet passar ändå.

FLYGPLAN-SATSEN

består av en sensationell ritning till vårt snabba »Vampire»-jaktplan som reaktionsdriven flygande modell! Spv. 46 cm (skala 1:25). Dessutom jätteritn. till en stor reaktionsdriven »Flygande Vinge» med 70 cm spv. Denna högintressanta konstruktion har mycket goda flygegenskaper. Rikligt med balsaflak, ribbor, papper, emblem etc. för endera av dessa plan.

Passar för Jetex »100» eller Jetex »J:r».

Ingenjör SIGURD ISACSON, Lidingö
Sänd mot postförskott + porto:

.... Jetex FLYGPLANSATS..	5:90
.... STOR tub ÖRN-cement ..	0:90
.... Jetex RACERBATSATS .	5:90
.... Jetex »Junior»-motor	9:75
.... Jetex »100»-motor ...	19:—
.... » »200»-motor ...	29:—
.... » »350»-motor ...	38:—
.... JETEX-prislista	0:10

Namn .....
Adress .....
..... TV 17

Ingenjör SIGURD ISACSON LIDINGÖ

TEKNIKENS VÄRLDS varumarknad

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

TILL SALU

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

VITA MÖSS, trevliga djur, 1:— kr st. Bur 2:— kr. Frakt extra. Djurfarmen, Trädgårdsgatan 7, Eksjö.

SKIVVÄXLARE-byggsatser. Mycket lättbyggda Kr 98:50. Grammofonmotorer m. m. Returr. Jibe, Dala-Näggeby.

BÄNKBORRMASKINER för hobbyverkstan, idealisk för nöggranna, mindre borrningsarbeten. Begär prospekt. V. Norin, Box 731, Alvsbyn.

DIVERSE

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

Kungsängens Kemiska Tvätt

Kungsängsgatan 23 • Tel. 382 52, 406 60

U P P S A L A

Utför allt som till branschen hörer Förstklassigt och under garanti

Rekommenderas!

Fri från finnar

och kvisslor med Medical Cream utarbetad och rek. av läkare. Huden blir oftast fast, jämn och vit efter få dagar. Sen 12 år garanti: resultat eller pengar återe. Finnes bl. a. å apotek. 4:50 + porto.
GARBONELLY, Avd. TV, Stockholm 29

En radannons under TEKNIKENS VÄRLDS Varumarknad kostar 1:50 per rad.

Man kör så mjukt och behagligt att det faktiskt känns som om hela maskinen vore gjord av gummi.

Motorn är en högvarvig och kortslagig tvåtaktare som i sin enkelhet bjuder på många intressanta detaljer. Redan den originella utformningen av motoraggregatet gör att man har lite svårt att se var det egentligen börjar eller slutar. Allt har byggts in i ett kompakt äggformat block och skulle inte tändstiftet längst fram förråda »innanmätet» skulle man knappast kunna gissa vad som döljer sig under de längsgående kylflänsarna i det rena skalet. Nu finner man där i alla fall en liggande encylindrig motor med plan kolv och vändspolsystem. Slaglängden är endast 52 mm och diametern 97 mm vilket ger en cylindervolym på noga räknat 99 cm³. Växellådan är hopbyggd med motorn och har tre hastigheter och växlingen sker bekvämt genom en lätt vridning på vänstra handtaget samtidigt som man kopplar ur. Man kan för resten växla direkt också, ty kugghjulen snurrar ständigt med och inkopplingen av ett nytt växelläge sker genom ett sinnrikt kulsystem som automatiskt griper om den axel som driver de kugghjul som ger den önskade utväxlingen.

På grund av det höga varvtalet som motorn hela tiden måste arbeta med — toppvarvet är hela 5.800 v/min — rekommenderar fabriken tändstift med värmevärde 175. Det förefaller dock som om detta trots allt skulle vara i lägsta laget under långkörningar sommartid då motorn har benägenheten att bli ganska varm om man måste köra längre sträckor på de lägre växlarna. Motorn skulle säkert må bättre av något hårdare stift, t. ex. 225:ans.

På grund av det höga varvtalet måste man växla i god tid och snabbt för att motorn inte skall tappa orken. I början tycker man kanske att den låter lite illa när den rusar upp i toppvarv, men den är byggd för att spinna på ganska fort, och bör därför få göra det också. En hel del av det inte alltid så angenäma motorljudet får dock skyllas på ljuddämparen som nog inte är alldeles tillfredsställande. Fabriken arbetar emellertid febrilt för att avhjälpa denna nackdel och så småningom får vi kanske se en »Imme» som verkligen motsvarar sitt namn (Imme betyder nämligen bi).

Fabriken uppger toppfarten till 75 km/t och det stämmer ganska bra. Med en lätt förare i sadeln kan hastighetsmätaren krypa ända upp till 85 km/t och maskinen känns fortfarande lika säker som vid normal marschfart. Tack vare den goda accelerationsförmågan och de eminenta vägegenskaperna är det ingen svårighet att hålla medelfarter på omkring 60 km/t även på tämligen dåliga vägar, och det bör ju räcka för en 100-kubikare.

Det är snart två år sedan ingenjör **Norbert Riedel** presenterade sin genialiska skapelse »Imme». Inom loppet av halvtannat år har han i det idylliska bayerska samhället Immenstadt byggt upp en motorcykelfabrik vars namn i dag nämns med samma respekt som de gamla kända fabrikerna. »Imme»-maskinerna har också redan hunnit skörda vackra lagrar på internationella tävlingsbanor i hård konkurrens med betydligt större maskiner.

I Sverige representeras maskinen av ÅB Krensler i Stockholm, men licensvärigheter har hittills försvårat importen. Genom sin förmåga att kunna ta sig fram på vägar som är ofarbara för alla andra fortskaffningsmedel skulle »Imme» i vissa fall innebära en stor hjälp för t. ex. skogvaktare och lantbrevbärare i vårt lands avkrokar.

VI STÖRTDÖK MOT RYSSTANKS . . .
Forts. från sid. 12

plan först skulle bombardera sitt mål och sedan komma in igen för en raketattack. De andra skulle inte bry sig om oss, om vi inte blev träffade. I så fall skulle de försöka fördröja kastandet av vingtankarna tills de var säkra på att dessa tankar inte skulle kunna hamna på oss. Allt annat vilade i Bill Samways händer.

»Trollsländan» talade om att han hittat något extra för oss: tanks och lastbilar som föregick den nya kommunistoffensiven söder om Suwon.

De fyra planen störtade ner genom molntäcket och Samways lade sig tätt bakom ledaren — så nära att jag tyckte vi var fastbundna vid avgasröret. Vi följdes åt så exakt att det var omöjligt att tro att inte dessa båda plan manövrerades av en enda man.

Plötsligt gick vi ur molnen och där nere låg fält och berg utbredda. På hela detta vidsträckta panorama var det endast en liten punkt som betydde något. Det var en by och vid kanten av den fanns en liten träddunge just vid vägen och bland träden låg en tank och tryckte. Vi hade en hastighet på 950 km/t, men det visste inte jag.

Jord och himmel, liv och död överväldigade mig och kom mig att trycka mig närmare och närmare golvet på cockpiten och att känna kalla kårar efter ryggraden. Jag började svettas men inte på vanligt vis utan kallsvetten rann över hela kroppen i fullkomliga strömmar, som blötte ner mina kläder och fallskärmen och drev upp brännande tårar i ögonen. Jag började mumla för mig själv »rör inte spaken, rör inte spaken». Så småningom släppte förlamningen och jag vågade resa på huvudet och såg glittrande pärlor av en ljusgul vätska som rann ner på min knän och säkerhetsbältet. Fler pärlor hoppade ner från min mun och näsa och jag kommer ihåg att jag tänkte att »de är mycket vackra och säkert värdefulla, men de borde nog stannat kvar inne i mig. Någonting måste ha gått sönder». Men jag var inte sjuk utan det var helt enkelt min kropp som protesterade.

Samways följde ett av de andra planen och »Trollsländan» pratade för sig själv när han såg tanken explodera. Vid andra anfallet hade vi otur. Samways gick så nära att jag inte kunde se de andra planens vingspetsar, men raketerna hakade upp sig och gav ingen eld. När vi var på väg upp igen dundrade de i stället i väg in i en bergvägg. Planet nummer 3 utsåg en lastbil som var gömd på en sidoväg till mål. Han väntade på oss en sekund men var rädd att bilen skulle rädda sig in i skogen och gick därför över i anfallsposition och förpassade bilen till en annan värld. Nummer 4 skulle just börja då Samways flög om honom. Han svepte in över målet, denna gång en beväpnad bil. Hans raketer gav eld.

Vid sista attacken just innan jag skulle sjunka ner på golvet kastade jag en blick i backspegeln för att se vad Samways gjorde, men i stället såg jag ett ansikte som jag inte kände igen. Ögonen stod ut, kinderna hade djupa fåror och hela ansiktet var formlöst som på ett lik som just draggats upp ur en flod. Det var jag själv, och från den stunden var jag lamslagen och kunde inte röra min kamera.

När vi svepte in över vårt eget landningsfält tittade jag ut på vingarna och på de kullliknande tankarna på vingspetsarna, sedan på Bill Samways och till slut på de små fläckarna på mina knän, som nu torkat och inte hade någon färg. Jag kände att jag under en kort tid varit i en annan värld, en värld som jag aldrig frivilligt skulle återvända till.

När planet tog mark var jag mycket glad.

JÄTTEKATALOGEN

är försenad. Börjar distribueras i juli. Innehåller ca 2000 detaljer.

Erhålles mot insändande av kr. 1:25 i frimärken.

WENTZELS
Apelbergsgatan 48 Stockholm C

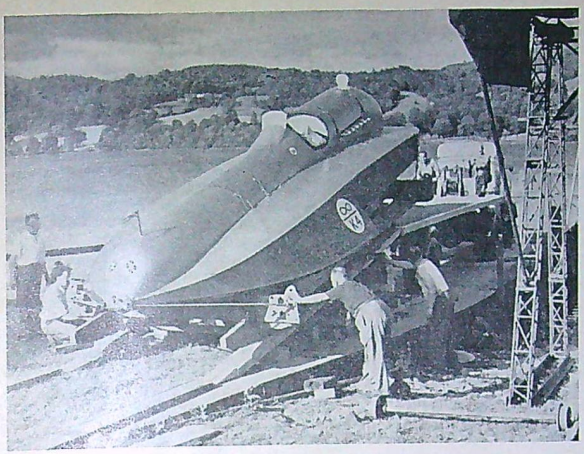
ÖRNSKÖLDSVIKS STADS TEKNISKA SKOLA, ÖRNSKÖLDSVIK

Statsunderstödd. Teknisk utbildning på 2½ år. Maskin-, elektro-, husbyggnads- och kemisk teknisk fackavdelning. Begär prospekt.

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

MASKINTEKNIK och **TELETEKNIK**, 3-årig dag- och 5-årig aftonskola. Ingenjörs-, verkmästare- och förmansexamen från folkskola eller realexamen. **Låga levnadskostnader**, c:a 100 kr billigare per månad än i Stockholm och Göteborg. **Aftonskoleelever få arbete i Köping genom närmaste arbetsförmedling.** Nytt läsår 1 sept. **Begär vår studiehandbok!**

Murmästaregatan 9 A • Köping • Telefon 13 16
INGVAR LILLIEROTH, Civilingenjör, Rektor
Aberopa denna tidning!



RUSTAR FÖR REKORD

Donald Campbell, son till den store fartkungen, skall axla sin faders fallna mantel och göra ett försök att återerövra hastighetsrekordet till sjöss till England. På bilden ses båten, Blue Bird II, glida ner på sin specialbyggda slip från transportvagnen för att sjösättas i Coniston-sjön där den unge Campbell tränat en längre tid för attacken mot det nya amerikanska rekordet.

FRÅGA OSS OM FLYG

Fråga: 1) Vore tacksam om TV kunde publicera en förteckning över de olika flygplantyperna vid vårt flygvapens flottiljer (F 1—F 21). 2) Data och prestanda för dessa. 3) Om möjligt hur stort antal som finns av varje typ.

»Putte»

Svar: 1) F 1, J 30; F 3, J 22; F 4, J 26; F 6, A 21; F 7, B 18B; F 8, J 28B; F 9, J 28B; F 10, J 21R; F 11, S 31, S 18 och S 14; F 12, J 21A; F 13, J 28A; F 14, B 18B; F 15, J 21A; F 16, J 26; F 17, T 18B; F 18, J 22B samt F 21, S 26 och S 18. Av »saknade» flottiljer ovan är F 2 radarskola, F 5 Krigsflygskolan i Ljungbyhed, som är utrustad med plan av typ Sk 25 och Sk 16, F 19 vakant (f. d. frivilligflottiljen i Finland) samt F 20 Flygkadettskolan, vars flygplanpark utgörs av Sk 16 och J 26. 2) Data och prestanda för dessa typer har flerfaldiga gånger meddelats i TV, bl. a. i Typspalten. Data och prestanda för J 30 Mosquito återfinns nedan. 3) Hemligt.

Fråga: Kan jag få veta vilken motorutrustning och vilka prestanda följande flygplantyper har: 1) Tp 46 Dove, 2) Saab-90 Scandia, 3) Douglas DC-3 samt 4) Airspeed Oxford.

I. Edling

Svar: 1) Två 330 hk D. H. Gipsy Queen 70. Toppfart 357 km/t, marschfart 280 km/t, stighastighet 229 m/min, topphöjd 5.600 m och flygsträcka (med 700 kg betalande last) 800 km. 2) Två 1.825 hk (med vatteninsprutning) Pratt & Whitney R-2180 Twin Wasp. Max. marschfart 455 km/t, stighastighet 410 m/min, topphöjd 7.500 m, teoretisk räckvidd 2.390 km. 3) Två 1.200 hk Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp. Toppfart 368 km/t, marschfart 270 km/t, stighastighet 345 m/min, topphöjd 7.000 m, teoretisk räckvidd 2.450 km. Två 355 hk A. S. Cheetah 10. Toppfart 301 km/t, marschfart 250 km/t, stighastighet 293 m/min, topphöjd 5.900 m.

Fråga: 1) Vilka data och prestanda har Saab J 29? 2) Finns J 29 i bruk vid någon jaktflottilj och i så fall vilken? 3) Hurudan beväpning har Saab J 21? 4) Finns J 22 ännu i bruk på någon flottilj och i så fall vilken? 5) Vilken är flygvapets beteckning för de Havilland Mosquito? 6) Vilka data och prestanda har denna typ (den version som används i Sverige)?

»Mr X»

Svar: 1) Följande uppgifter är kända om J 29: spännvidd 11,22 m och vingyta 23,97 m². Den beräknade toppfarten är 1.050 km/t. 2) Nej. 3) Några svenska uppgifter om J 21:ans beväpning finns inte. Enligt den engelska The Aeroplane omfattar den fyra 13,2 mm ksp och en 20 mm automatkanon. 4) Ja, bl. a. vid F 18 i Tullinge. 5) Mosquito heter i Sverige J 30. Några svenska uppgifter om planet, som i England betecknas Mosquito Mk 19, finns inte. Jane's All the Worlds Aircraft ger dock följande uppgifter. Motorer: två 1.260 hk Rolls-Royce Merlin 25. Data och prestanda: spännvidd 16,52 m, längd 13,57 m, höjd 5,3 m, vingyta 42,2 m², tomvikt 8,2 ton, flygvikt 9,7 ton, toppfart 646 km/t, topphöjd 11.000 m.

Fråga: 1) Hur många DC-3 har ABA och vad är deras registrering? 2) Har ABA flera Ju 52: or kvar? 3) Vad är skillnaden mellan protypen av Saab Scandia (E-BCA) och serieplanen?

»KB, Danmark»

Svar: 1) ABA har f. n. sju DC-3:or, men planerar försäljning av ytterligare. Sju har redan sålts i Sverige och i utlandet. De sju flygplanen har följande registrering: SE-BAA — BAB, — BAC, — BBH, — BBM, — BBO samt — APG. 2) Nej. 3) Under det att prototypen Saab-90A är försedd med två 1.450 hk Pratt & Whitney R-2000 Twin Wasp-motorer, är den betydligt snabbare serieversionen av Scandia utrustad med två P & W R-2180 Twin Wasp om 1.825 hk vardera (med vatteninsprutning). Därtill kommer en mängd andra förbättringar, bl. a. nya fyrbladiga reversibla Hamilton Standard propellrar av splitterny typ.

Fråga: Vilka data och prestanda hade det ryska bombplanet TB-3 i fråga om spännvidd, längd, toppfart och marschfart?

»Insulano»

Svar: TB-3 har 36 m spännvidd, 21 m längd, en toppfart av 300 km/t och en marschfart av 210 km/t.

REPUBLIC F-84 THUNDERJET

Amerikanskt jaktplan

Tillverkare: The Republic Aviation Corporation, Farmingdale, Long Island, New York, USA.

Thunderjet konstruerades i direkt samråd med USAAF Air Material Command och den första prototypen flög den 28 februari 1946. Dess prestationsförmåga var så tillfredsställande att USAAF beslöt att göra ett försök att slå det då existerande hastighetsrekordet. Den andra prototypen iordningställdes och flögs över den fastställda banan vid Muroc i september samma år, men den högsta hastigheten som uppnåddes var »endast» 977, 6 km/t vilket i och för sig var nytt amerikanskt hastighetsrekord, men 8 km/t långsammare än gällande världsrekord, satt av Gloster »Meteor».

Efter några modifieringar heter typen numera F-84E och är ett helmetallflygplan med luftintag i nosen och symmetriskt »kägel»-formad flygkropp. Bakre delen av flygkroppen kan med en enkel operation borttagas och tillåter motorbyte på endast 50 minuter.

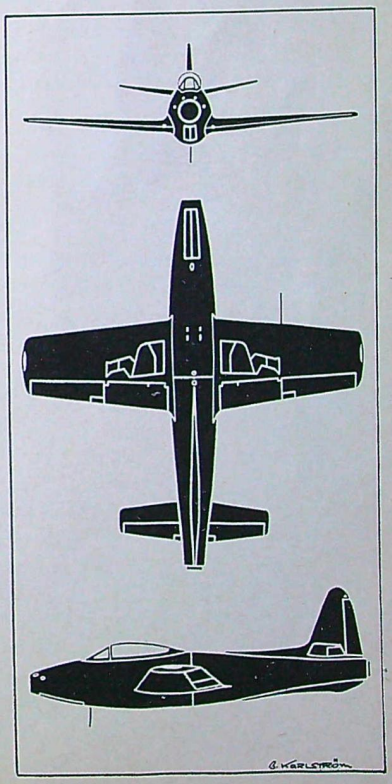
Bränsletankarna i vingarna. Kastbara extratankar på vingspetsarna. Förarplatsen är försedd med katapultstol.

Huvuddimensioner: Spännvidd 11,1 m, längd 11,4 m, höjd 3,9 m.

Motor: Ett Allison TG-180 (J-35A-17) reaktionsaggregat med axialkompressor. Statisk dragkraft 2.270 kg.

Prestanda: Maxhastighet »över» 960 km/t på 0 m höjd. Maxhastighet 930 km/t på 9.200 m höjd. Topphöjd 13.800 m. Stridsmässig flygsträcka 1.360—1.600 km.

Beväpning: Sex 12,7 mm akan (fyra i nosen och två i vingroten) samt åtta 63,5 kg raketprojektiler under vingarna.



DECKARE

som ger spännande underhållning

John Dickson Carr

DÖRREN LÅST INIFRÅN

En ny sinnrik variant på det slutna rummets problem — tre självmord, som kanske alla var mord, har dr Fell att klara upp i sitt livs kanske knepigaste kriminalfall.

»Han har lyckats med det otroliga.» (ST)

8:25

Agatha Christie

KONSTIGA HUSET

Agatha Christies 49:e deckare visar hennes fenomenala förmåga att ständigt förnya sig — i denna spännande historia om ett gåtfullt giftmord visar hon att hon är genrens okrönta drottning.

»Inte en död punkt i boken.» (MT)

6:—

David Dodge

DEN LÅNGA FLYKTEN

En snabb thriller om privatdetektiven Al Colbees jakt efter en viss mystisk mr Parker, en jakt, som gick från Mexiko City till Santiago där den så småningom fick ett lika våldsamt som överraskande slut.

»Verkligt lyckat.» (DN)

7:—

Kenneth Millar

DE TRE VÄGARNA

Psykologisk thriller av en ny amerikansk författare — tycker Ni om Raymond Chandlers deckare är den här boken precis vad Ni vill ha.

»Tar struptag på läsaren.» (SvD)

8:50

BONNIERS