

TEKNIK FÖR ALLA

31 MAJ—14 JUNI

12

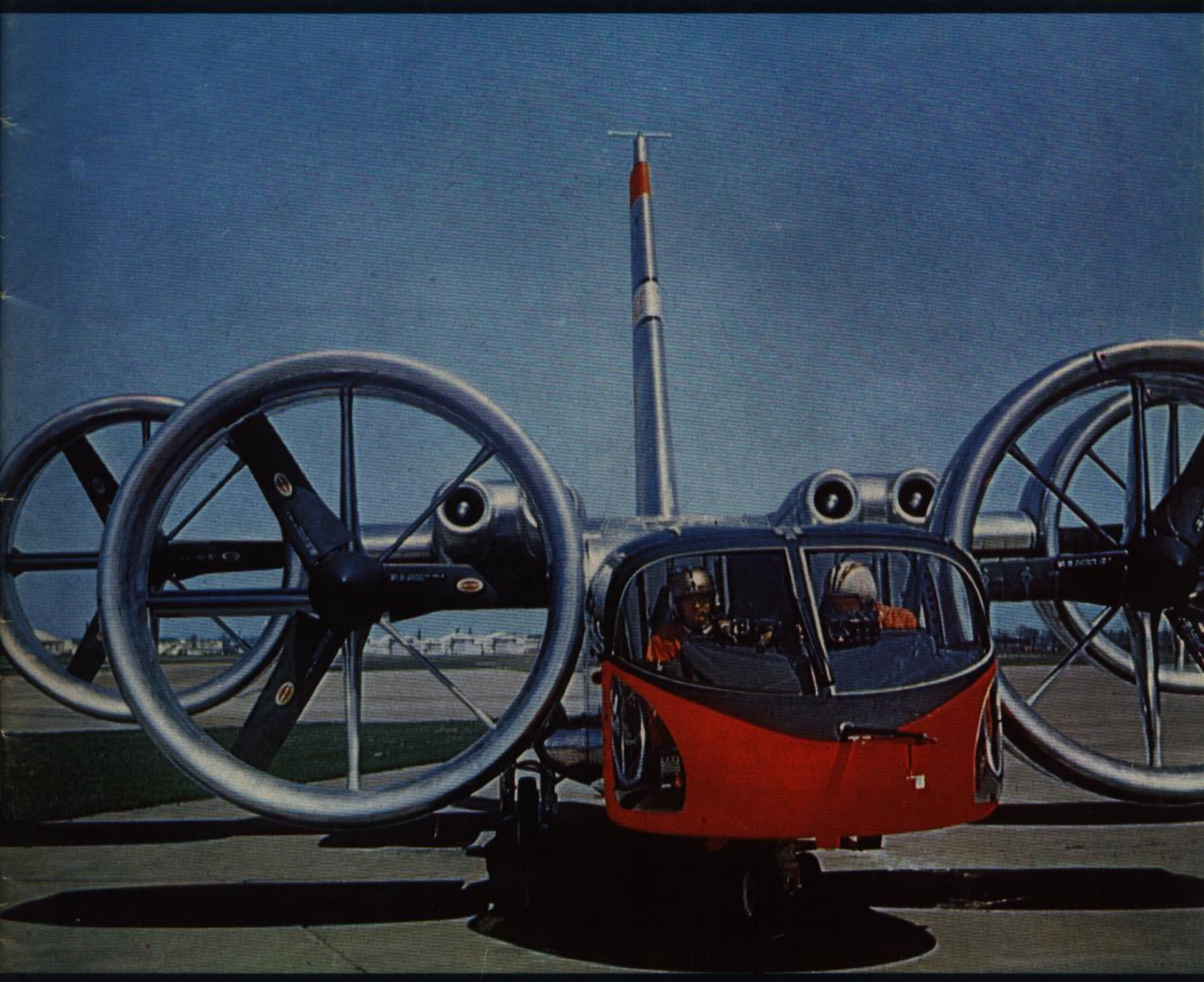
1967

PRIS 1:75 INKL OMS

I DANMARK 3:50 INKL OMS

I NORGE 3:50

I FINLAND Fmk 1:95



flygspecial: VTOL, GYROKOPTER **test: CORTINA GT**

DRÖMFÄRD MED BÅT

båttest: NORSPEED 15



På land ger Stalwarth ett överväldigande intryck genom sin stora höjd. Till höger ett av utloppen från vattenturbinerna som används vid framdrivningen i vatten. Klaffarna används för att vrida strålen och på så sätt styra hela vagnen. Vattnet tas in genom gallerförsedda intag i sidorna innanför hjulen.



Då vagnen tar sig fram i vatten ter den sig närmast som ett förhistoriskt monster på väg upp ur det våta elementet. Eventuellt inläckande vatten kan snabbt länsas ut av en högeffektiv pump. För att minska risken för läckor har man dock inga dörrar i egentlig mening utan dessa har ersatts av två vattentäta takluckor på förarhyttens tak.

En engelsk soldat med tjänst i NATO-styrkorna någonstans på andra sidan kanalen längtade hem under en permission och lyckades övertala ett befäl att han skulle få ta sin lastbil hem. Befälet gav sitt tillstånd mest på skämt, då han aldrig trodde att mannen menade allvar med sin fråga, men soldaten gav sig iväg över stranden och ned i vattnet.

Efter några timmar på Engelska kanalen mötte han en färja vars något förvånade besättning — man hade tidigare aldrig mött en lastbil till havs — övertygade soldaten om att det var säkrast att vända tillbaka åt det håll han kom ifrån. Han lade sig därför i färjans kölvatten och då den lade till vid kajen körde han uppför en brant slänt och fortsatte så landsvägen tillbaka till utgångspunkten...

Text BJÖRN SVALLNER

LASTBILEN

Som ni säkert förstår var det inte någon vanlig lastbil soldaten körde utan en amfibiebil med oanade prestanda. Den går under namnet Stalwarth och byggs av den engelska firman Alvis som sedan mycket lång tid är specialister på terrängfordon av olika slag.

Man hade redan tidigare ett utomordentligt chassi med sexhjulsdraft som man använt i ett flertal olika typer av pansarbilar. Man tog det som utgångsmaterial då man skulle konstruera en amfibiebil som var betydligt mera båt än tidigare förekommande modeller — utan att därför förlora bilegenskaperna på land.

Ingenjörerna hos Alvis är vana vid okonventionella lösningar, varför man gjorde en hel del radikala angrepp mot problem som hopade sig. Var skulle man exempelvis göra av propellrar och



SOM GICK TILL SJÖSS!

roder för att de inte skulle skadas vid körning i terräng?

Problemet löstes raskt genom att man helt enkelt slopade den detaljen och ordnade drivningen i vatten genom att bygga in två vattenturbiner som suger in vatten genom intag i bilens sidor, varpå de sprutar ut det bakåt genom svängbara munstycken och på så sätt ger bilen fart genom vattnet genom jetverkan. På så sätt blev man av med såväl propellrar som roder. För att backa fäller man ned en klaff i vattenströmmen — precis på samma sätt som jetplanen bromsar vid landningar genom att länka av jetstrålen framåt med en liknande klaff.

En bil har dörrar. Dörrar betyder problem med tätningen — alltså bort med dörrarna! Istället installerade man två vattentäta takluckor i förarhytten,

medan flakets sidor behölls öppningsbara för att möjliggöra någorlunda bekväm lastning och lossning. Under flaket och under vattentäta luckor ligger så bilens hjärta, en Rolls Royce-motor på 220 hästar som via en femväxlad låda driver på alla sex hjulen och om man så önskar också de båda vattenturbinerna.

Bilen ger utan tvekan ett överväldigande intryck då man ser den, då dess dimensioner är minst sagt enorma. Intrycken av en åktur är även de svåra att definiera. Man behöver inte välja väg — bilen tar sig fram överallt. Vill man ned i vattnet behöver man inte välja en fin sandstrand utan en hög med sprängsten går lika bra.

Stalwarth har svarat för åtskilliga imponerande bedrifter, varav endast en ska nämnas här. Den har sjösatts från

ett landstigningsfartyg ute till havs, kört i land sin last, varpå man återvänt till landstigningsfartyget — och kört ombord via lastrampen igen! Tidigare har man inte ens vågat tänka på den möjligheten, då inga fordon — speciellt då hjulfordon — kunnat ta sig uppför den branta och mycket hala plåtbryggan som oupphörligen gungar i takt med fartyget.

Sedan någon tid används Stalwarth även inom det svenska försvaret, eftersom Marinen skaffat ett antal vagnar som nu används för transporter i farvattnen, där varken båtar eller hydrokoptrar kan ta sig fram.

Skulle ni alltså se en lastbil i kromosomformat mitt ute på en öde kobbe i havsbandet — bli inte förvånade, det kan vara, eller rättare sagt det är, en Stalwarth i aktion. □