

Ily módon elérhető, hogy a különböző távolságon lévő célok más-más időkülönbséggel térve vissza a műszerhez, a róluk nyert jel a távolságbeosztás skáláján más-más helyen mutatkozik, vagyis a műszerrel át tudjuk tekinteni a hatótávolságában lévő visszaverő felületek egész seregét.

Az időmérés minden radartípusnál katódsugárcső felhasználásával történik, mely az ily gyorsan lefolyó elektromos jelenségek kimutatására egyedül alkalmas.

A katódsugarat elektromos vagy mágneses tér útjából kitéríti.

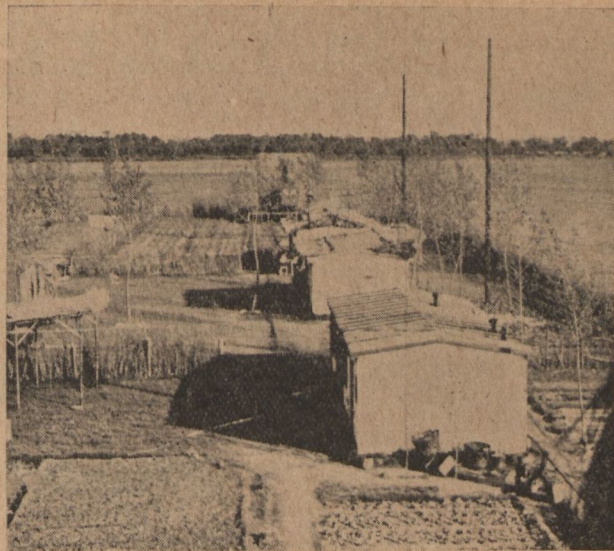
A katódsugár a vízszintes kitérítő lemezpár által függőleges, a függőleges lemezpár által vízszintes irányban eltolható. Minél nagyobb feszültséget vezetünk ezekre a lapokra, annál nagyobb annak kitérő hatása.

Ha a katódsugár lengését gyorsítjuk, bizonyos határon túl a szem már nem látja az ernyőn megjelenő katódsugárnak, mint pontnak a mozgását, csak egy egybefolyó vonalat.

A műszer által kibocsátott energianyaláb a műszer antennarendszere által irányítva, kötegelve van. Legnagyobb az energia a sugáryaláb közepén, a műszer elektromos tengelyében, itt lesz tehát legnagyobb a visszaverődés is. Az oldalirányzás tehát ú. n. „maximumba való irányzás” elve alapján folyik le.

Ha a kibocsátott energianyalábba repülőgép kerül, először csekélyebb energiájú mezőbe jut, majd fokozatosan halad a legnagyobb energiájú mező, a sugáryaláb közepe: a műszer elektromos tengelye felé. Itt kapja a cél a legtöbb energiát, itt a legnagyobb tehát a visszaverődés is. A cél tehát akkor van helyesen megirányozva, ha a célról nyert impulzus a legnagyobb. A műszerkezelő a műszerrel jobbra-balra kszáló mozgást végezve, azon a ponton állapodik meg, ahol a visszavert impulzus maximális nagyságú. Tájolt műszer mellett a cél oldalszöge így leolvasható.

Egy Sas-telepen általában két darab Sas-műszert helyeztünk el. Ennek célja az üzembiztonság és az egyszerre több irányban nagy távolságon való légtérellenőrzés volt. A legelső, légvédelmi riasztórendszerben már résztvevő Sas-telep 1943 novemberében Sári községnél (Pest m.) került felállításra, a második,



Magyar radar-telep.

két javított kiadású műszerrel Lovasberény (Fehér m.) község határában volt. A telepek egymással, a Budapesten elhelyezett légvédelmi sziklaközponttal, valamint a német műszerekkel ellátott egyetlen vadászirányító telepünkkel (Dunapentele) és a meginduláskor három darab, szintén német tűzérési lokátorral (Csepel, Kis-Svábhegy, Megyer állásokban) közvetlen R7a rádióösszeköttetésben állt.

A Sári-i telepünket a mellékelt kép szemlélteti.

A telep állandó légtérellenőrzést végzett, így a készütségi szolgálatot végző tiszti és légénységi körleteket is a telepen kellett elhelyezni.

Sifter László

A „Győzelem” nevű új szovjet gépkocsi

Az utolsó években Moszkva utcáin mind gyakrabban új, csinos és áramvonalas gépkocsik közlekednek, melyeken „Győzelem” (Pobjeda) feírás látható.

A GAZ—20 jelzésű gépkocsi a közismert „M—1” mintájú kocsik közé tartozik.

Ennek ellenére az új kocsi mégis minden tekintetben eltér elődjétől. A gorkiji gyár által előállított új gépkocsihoz a réginek egyetlen alkatrészét se használták fel. A „Győzelem” nevű gépkocsi tervezését a gorkiji „Molotov”-gyár mérnökei — a Sztálin-díjat nyert Liebhart A. A. főtervező irányítása mellett — már a nagy Honvédelmi háború előtt befejezték ugyan, de sorozatgyártásukra csupán a háború győzelmes befejezése után került sor.

A „Győzelem”-kocsi ötüléses. Elődjétől főként abban különbözik, hogy kerete nincs. Az elülső rész a motorral együtt két rövid lengőtengeyen függ, melyek csapszegekkel vannak a kocsikás aljához erősítve. Az új kocsi alváza áramvonalas, szolid és egyszerű kivitelű. A keret elhagyásával azonban sikerült a gépkocsi magasságát 135 mm-rel csökkenteni, a régebbi (vagyis az „M—1”) típusú kocsihoz viszonyítva. Az alsó és felsőváz egymáshoz való hegesztése folytán pedig az ülések válhattak szélesebbekké. Az elülsőt sikerült 300 mm-rel, a hátsót 90 mm-rel növelni annak dacára, hogy a kocsi általános szélessége 75 mm-rel csökkent. Az elülső rugók spirálisak, míg a hátsók lemezesek s félelliptikusak.

Az új kocsi legalsóbb részé-

nek magassága a földtől kisebb ugyan, mint az „M—1” típusnál, de lényegesen több, mint a külföldi személykocsiké. Az új kocsi motorja négyhengeres, 50 lóerejű. Üzemanyagfogyasztása megközelíti a kistípusú kocsikét: 100 km-ként átlag 10—12 liter, vagyis 4—5 literrel kevesebb, mint az „M—1”-gyé. Más gépkocsitól eltérőleg a motortömb alumíniumból készül. Legnagyobb sebessége 110 km/ó. A fékek folyadéknyomósak (hidraulikusak), mind a négy kerékre egyidejűleg hatók. A kézifék azonban csupán a hátsó kerekekre hat. A kocsikás kényelmes is ebben rádiókészülék, valamint melegítő is elhelyezhető.

A „Győzelem”-kocsival az orosz gépkocsigyártás igen magas teljesítményt ért el.