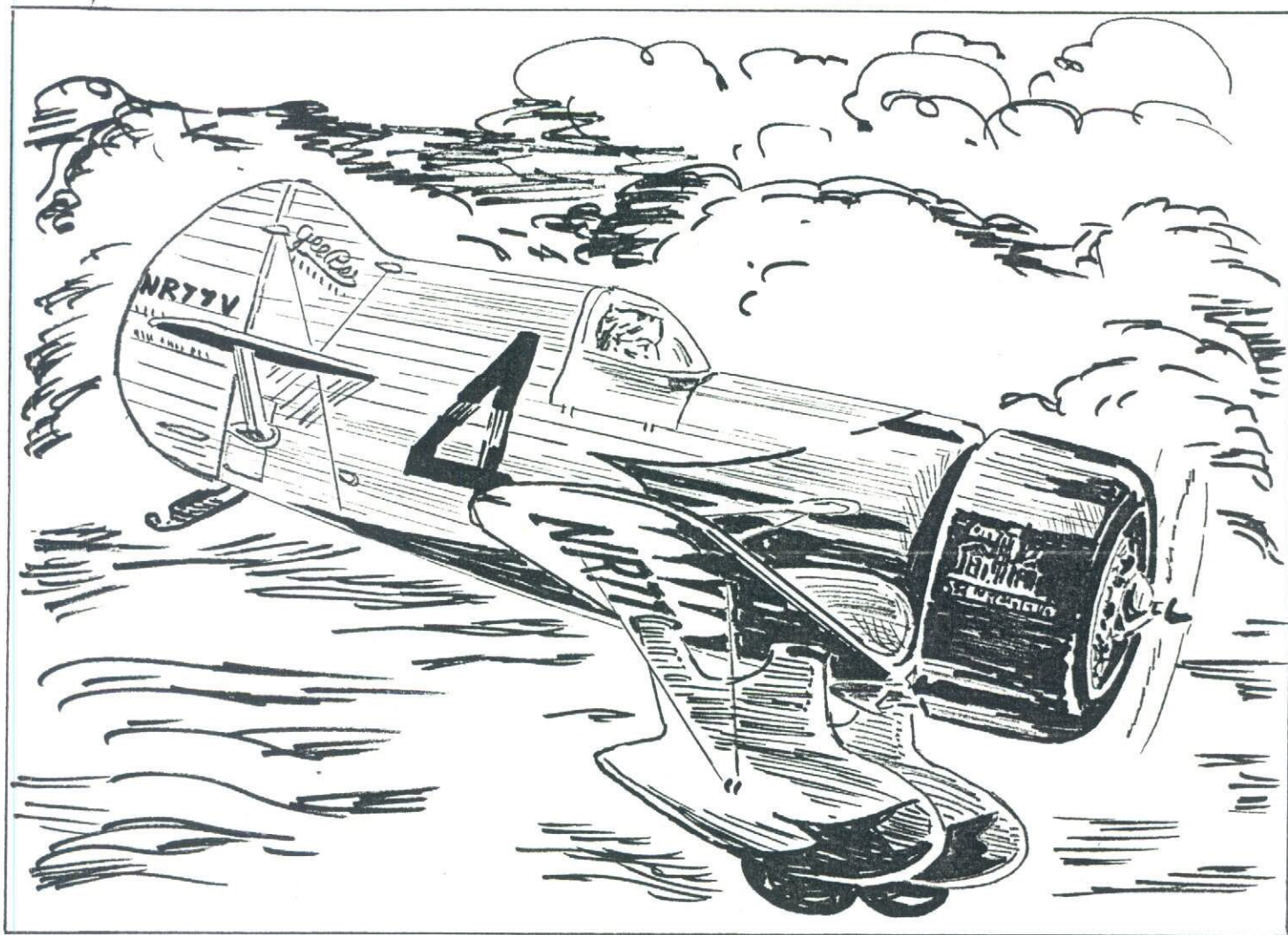


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



INNEHÅLL:

MODELLFLYGET I SVERIGE 1939

SVENSKA F-MODELLER

ALWYN GREENHALGH'S MODELLMUSEUM

AMY & JIM MOLLISON

Nr 2. 1975



"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet"
 Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro
 Tel 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16 - 1.

Redaktören tycker

- att trots att sommaren står för dörren och många i solvärmen lägger sina modellbyggen på hyllan en tid så bör dock de sista tagen med sandpapperet och det sista penseldraget över japanpapperet göras så
- att Du kan komma på "Oldtimertävlingen" den 2 - 3 augusti!
- att ett par brev om svenska F - modeller kräver en inventering av de svenska motormodellerna på 40-talet. Ove Pettersson och Sten Persson, som skrivit dessa brev, har var sin "Bananen"-modell på gång!
- att p.g.a. det omfattande ritningsmaterialet, bl.a. TFA-ritningarna som Ove Pettersson ställt till förfogande, måste den på första sidan utlovade fortsättningen på artikelserien "Modellflyget i Sverige" utgå.

Oldtimer-sällskapet

Nya medlemmar:

Herbert Hartman, Skälängsgatan 13A, 723 36 Västerås
 Bo Jansson, Ödegårdsgatan 14, 582 57 Linköping
 Acke Johansson, Box 1721, 791 00 Falun
 Lars Larsson, Pl 4343, 460 30 Sollebrunn
 Eugén Lundberg, Box 3067, 195 03 Märsta
 Sune Persson, Box 145, 731 00 Köping
 Erik Sund, Rindövägen 12, 185 00 Vaxholm
 Carl-Göran Sundstedt, Vindhemsgratan 32, 752 27 Uppsala
 Bengt Svensson, Eriksövägen 19B III, 185 00 Vaxholm
 Per Södersten, Sleipnervägen 3, 136 42 Handen
 Henry Åkermark, Storgatan 33, Kättilstorp
 521 00 Falköping

Återinträdda medlemmar:

Jan-Erik Andersson, Ringgatan 4E, 260 70 Ljungbyhed
 Gusten Björk, Vikingavägen 9, 703 65 Örebro
 Bo Eriksson, Box 4, 530 30 Tun
 Rune Johansson, Annelundsgatan 6, 605 90 Norrköping
 Lars-Göran Olofsson, Box 8044, 421 08 V.Frölunda



Omslaget

BAYLES'GEE-BEE

Bilden för tankarna till 30-talet och Cleveland-byggsatserna.

Än i dag kan man erhålla ritningar till de berömda modellerna. Sänd en dollar till: Cleveland Model & Supply Co.
 10307B Detroit, Cleveland,
 Ohio 44102. U.S.A.

Forts. från sid. 12
 "SE-52"

Kropp: Inre kroppsmall 1,5 mm furu
 övriga lameller 5 mm balsa. Motor-
 fundament 5 mm plywood. Landställ
 2 mm pianotråd. Propelleraxeln är pa-
 rallell med planets längdaxel. Med
 högergående propeller riktas axeln
 1° åt höger. Motorn monteras under-
 ifrån varför nosen göres löstagbar
 Klädsel japanpapper.

I Maidenhead utanför London finns en av världens märkligaste samlingar av flygplansmodeller. Det är Lt Commander Alwyn Greenhalgh, som sedan andra världskrigets slut bevarat, köpt, fått eller övertalat f.d. modellflygare att lämna sina gamla modeller till honom, men det är bättre att låta Mr Greenhalgh själv berätta:

"Strax efter kriget besökte jag en gammal modellflygvän och han höll just på att demolera två modellflygplan som han byggt omkring 1934. Då jag kom var modellerna bortom all räddning. Det var då jag beslöt att rädda så många som möjligt av de återstående gamla modellflygplanen i Storbritannien. För den skull gjordes en förteckning över de mest berömda modellerna från 1910 och framåt.

Det var mycket glädjande att finna att ganska många av de äldre modellflygarna ännu levde, så jag skrev till dem och förklarade avsikten med mina undersökningar. Resultatet blev att de flesta lovade att leta fram sina gamla modeller. Sex flygplansmodeller kom till mig i olika grader av förfall och det tog viss tid att återställa dem i flygvärdigt skick igen.

Sedan hade jag tur - en Twiningmodell överlämnades till mig. Den var i perfekt kondition och var faktiskt byggd av E.W.Twining själv år 1910.

Året var 1962 och jag hade fått ännu några modeller. Några fotoalbum, böcker, fotografier och tidningsklipp kom till samlingen. Jag tog också upp på band intervjuer med alla de gamla modellflygarna. En mycket angenäm sida av saken var att jag förde samman alla dessa utomordentliga personer igen.

Under åren då intervjuerna gjordes växte modellsamlingen så att nu finns 74 veteranmodeller. Den äldsta är en "pusher" byggd av D.Stevensson år 1905. Denna modell är helt i originalskick och har till och med originalklädseln kvar. Den näst äldsta modellen är en "Twin-pusher" med T-ram byggd 1912 av R.F.L.Gosling.

Modellerna byggda före 1920 har alla sina originalklädsel kvar och de är alla i god kondition.

Den äldsta balsamodellen är R.N.Bullocks Wakefieldmodell från 1938. Träet är i mycket god kondition, men den behöver repareras och kläs om.

Den modell som vann 1934 års Wakefield-tävling har nyligen överlämnats till mig av byggaren J.B.Allman. Han emigrerade till Sydafrika 1937 och läste i "Aeromodeller" om min samling av veteranmodeller så han sände mig modellen. Den var i mycket skadat skick, men jag har nyligen avslutat reparationen av träkonstruktionen och kuggväxeln och nu behöver den bara få klädsel.

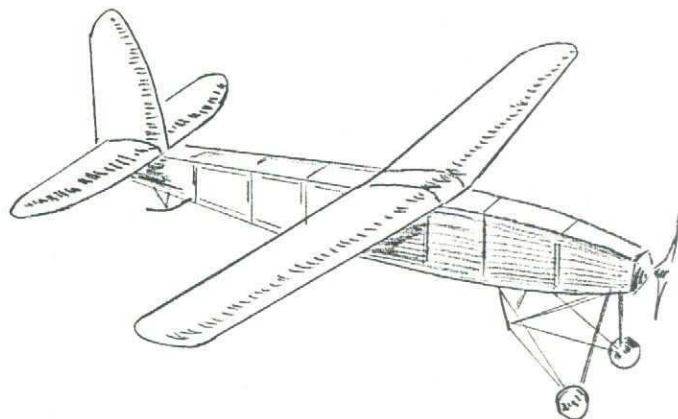
När Allmanmodellen är klar kommer den att bli den äldsta balsamodellen och även i den har träet hållit sig fräscht.

Ni kanske vet att J.B.Allman och jag själv deltog i det Wakefieldlag som 1936 reste till U.S.A.

Alla modeller klarar sig bra bara de förvaras väl t.o.m. balsa - japanpappersmodeller består lång tid om de förvaras i silkepapper och lådor. Eftersom de flesta modellerna kan tas i sär för att de lättare ska kunna transporteras är det inget problem med att förvara dem. Många modeller kan stuvras på ganska litet utrymme. Sex modeller av Wakefieldstorlek ryms i lådor 135 cm x 30 cm x 22,5 cm vilket är en ganska hanterlig storlek.

Modellerna är på utställningar så ofta som möjligt. Jag föreläser också en hel del varje år och då tar jag med mig ett antal modeller.

Alla modellplanen är i flygvärdigt skick och de flygs minst en gång om året, det håller dem i god kondition!

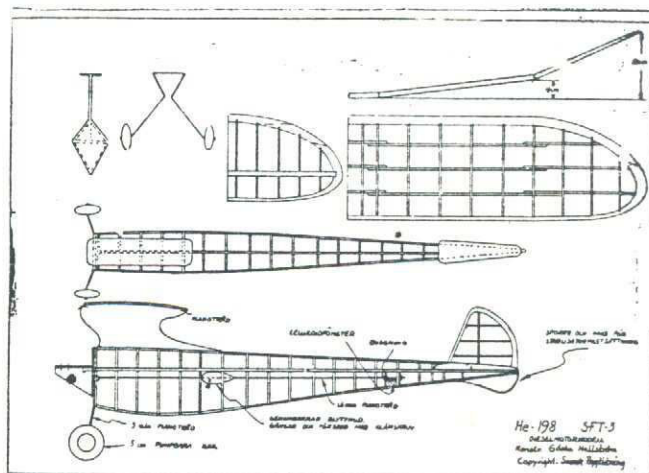


J.B.Allman's Wakefield 1934

SVENSKA MOTORMODELLER

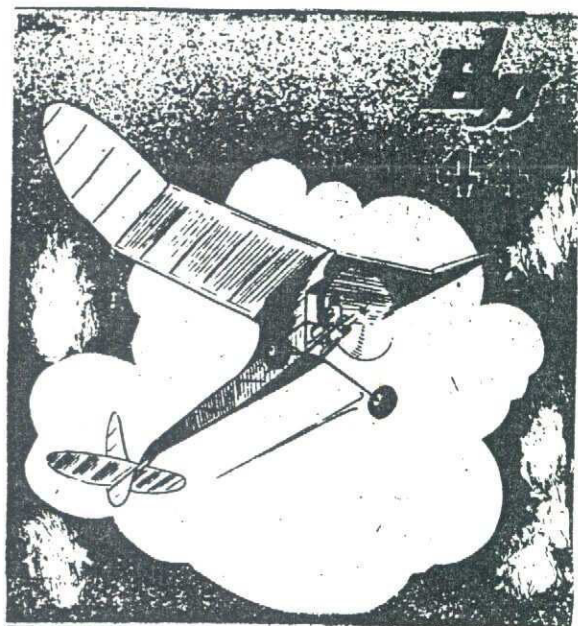
Bland de tidigaste förbränningsmotor-drivna modellplanen i Sverige förekom amerikanska tändstiftsmotorer främst då Brown Jr., Senare kom några modeller försedda med G.P-motorer t.ex. Truedssons "G.P-Special".

Under kriget kom ritningar på den sensationella schweiziska Dyno-dieseln till Sverige och flera handgjorda exemplar byggdes av skickliga mekaniker. Bland dem var Ivan Rogstadius i Stockholm. Tillsammans med den skicklige modellbyggaren Gösta Hellström skapade han Sveriges första dieselmotormodell vilken presenterades i Svensk Flygtidning i december 1943.



Första helsvenska dieselmotorn SFT-3.

Modellen SFT-3 visar typiska amerikanska drag. Några data om modellen: Spännvidd 1060 mm, Längd 910 mm, Höjd 420 mm, Vingkorda 180 mm.

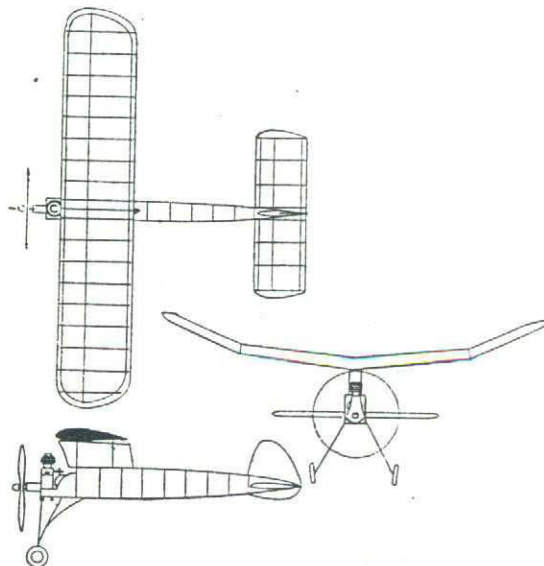


I nr 3 1944 av "Flyg" presenterades Björn Karlströms konstruktion "Flyg -44", vilken kom som följetong i tidningen. Fullskalering ritning fanns att köpa. Motorn var en av Giovanni Pinotti byggd 1,5cm³ diesel. Tyvärr har ingen ritning ännu påträffats men några data till den Carl Goldberg inspirerade modellen följer här: Spännvidd 940 mm, Längd 680 mm, Korda 180 mm, Vingprofil Clark Y.

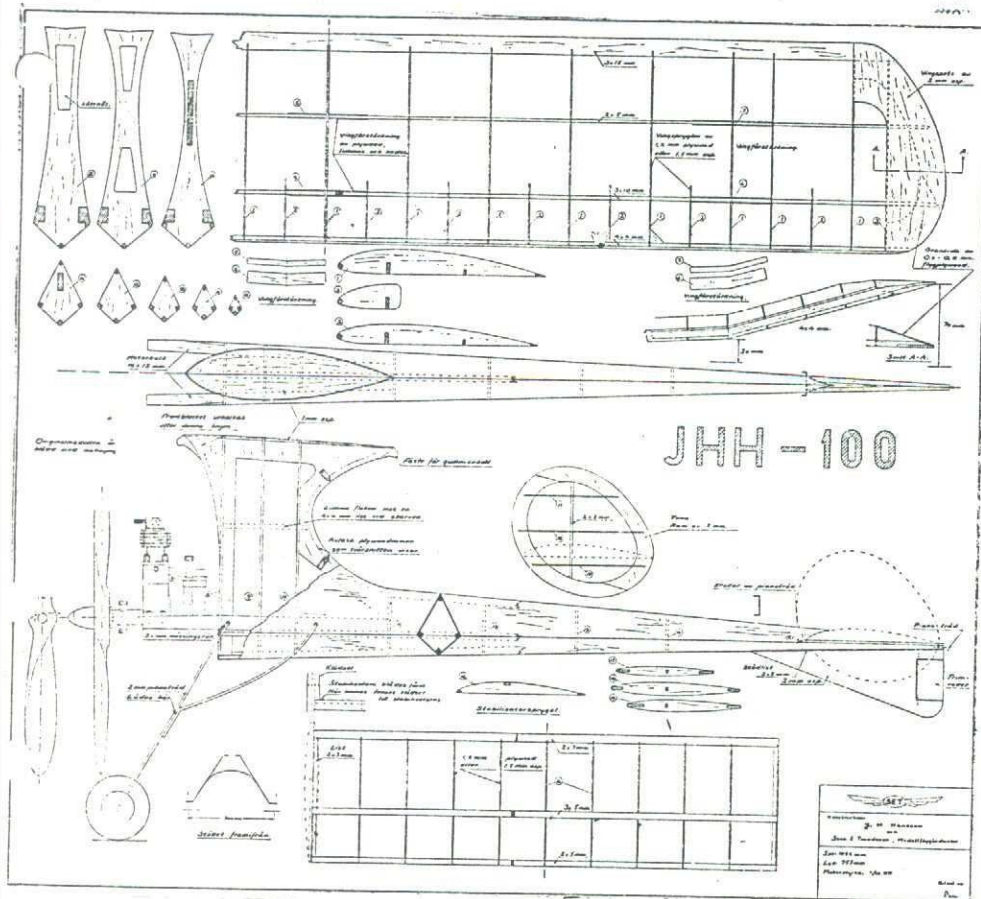
"Agatons" prototyp visades upp på Vintertävlingen 1944 men en knäckt motorbock o-möjliggjorde flygning. I den byggtävling som "Flyg" utlyste deltog 5 modeller. Bäst byggd var Arne Widéns modell, varför han vann första priset en Pinottidiesel. Tore Haglunds "Flyg -44" flög bäst och han erhöll 2:a pris.

Då Rune "Bananen" Andersson, Vingarna, deltog i landskampen i Jämijärvi i Finland 1944 erhöll han som bäste svensk en original Dyno som hederspris. Till SM samma år hade han byggt en motormodell "Humlan". Den modellen var den överlägset bästa just då, men på SM startade "Bananen" motorn och hörde ej tävlingsledarens visselpipa som förkunnade att perioden var slut. Då "Humlan" kom i luften var det för sent!

Treplansskissen saknar tyvärr måttuppgifter, varför en uppförstoring blir osäker.



JHH - 100



JHH -100 står för John H Hanssons hundrade modell. Om det var hundramodellen som John hade byggt när han skapade denna modell till sin nyinköpta Västerås diesel, visste han ej. Men det passade bra att sätta den beteckningen på planet. Med 30 s. motortid hade den gjort flera flygningar på 5 min. Truedssons har originalritningen kvar varför det kan vara möjligt att få en fullskalritning - ta kontakt med Lennart Hansson, son till John H!

Presentationen skedde i decembernumret av Svensk Flygtidning 1945.

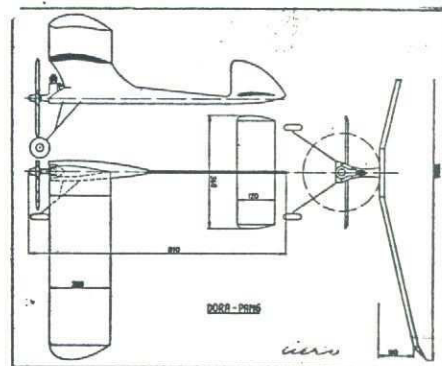
Segermodeller - Segerfeldts modeller

Flygtidningen "Aero" -med kort levnadstid 1945-46- utlyste en konstruktionstävling om dieselmotormodeller. Enligt slutrapporten hade ett hundratal(?) ritningar kommit in. Första priset gick till Lennart Segerfeldt, Vingarna, för hans båda konstruktioner "Dora Pang" och "Se-ger 50".

Den förstnämnda modellen fick sitt namn sedan den vid en provflygning på Gärdet i Stockholm gav sig iväg in i stan och där "landade" i ett stort skyltfönster! Några mått:

Spv. 1200 mm, Längd 810 mm, Vingkorda 200 mm, Stab.spv. 360 mm, Stab.korda 120 mm.

Kroppen var uppbyggd i skalkonstruktion utan spant av 0,5 mm asp med hörnlistor 2x2 mm. Baldakinen däremot hade två spant med sidenklädsel. Vingens korda var 200 mm. Spryglar av 1,5 mm asp. Vingprofilen som är densamma på båda modellerna påminner om C.H Grants profilen för bensinmodeller. Stabilisatorns korda 120 mm. Spryglar av 1 mm asp, balkar av furu. Vingbelastningen låg på 21g/dm². Med 20 s. motortid har medeltiden blivit 140 - 150 s.



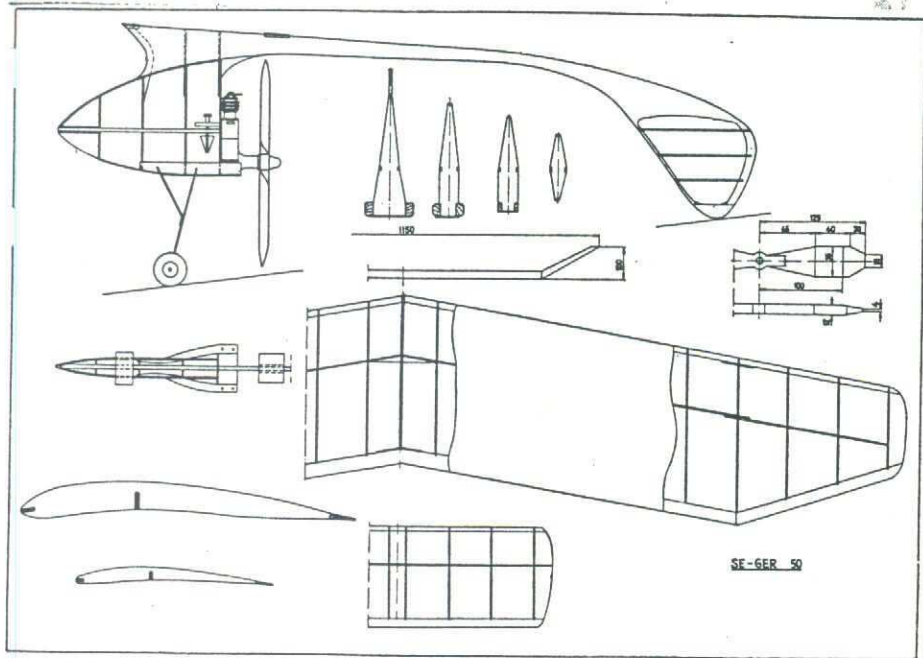
Forts.nästa sid.

"Alwyn Greenhalgh's modellmuseum."

Förutom flygplanen finns i samlingen alla de mer beaktansvärda motorerna Stangermotorerna, Atom 6, Brown Junior, Atom Minor och alla andra och tredje generationens bensinmotorer liksom några av de tidiga dieselmotorerna.

De flesta flygplansmodellerna och alla motorerna är original. Jag har byggt repliker av veteranmodeller bara då det varit nödvändigt för att kunna belysa utvecklingen av modellflygplan i Storbritannien. Nästa replikmodell kommer att bli den modell som vann 1930 års Wakefieldtävling, byggd av J.Erhardt från U.S.A. Det var den första balsammodellen som uppträdde i Storbritannien. Jag har två kopior av originalritningen ett par samtida hjul av rätt diameter och samtida papper för klädsel".

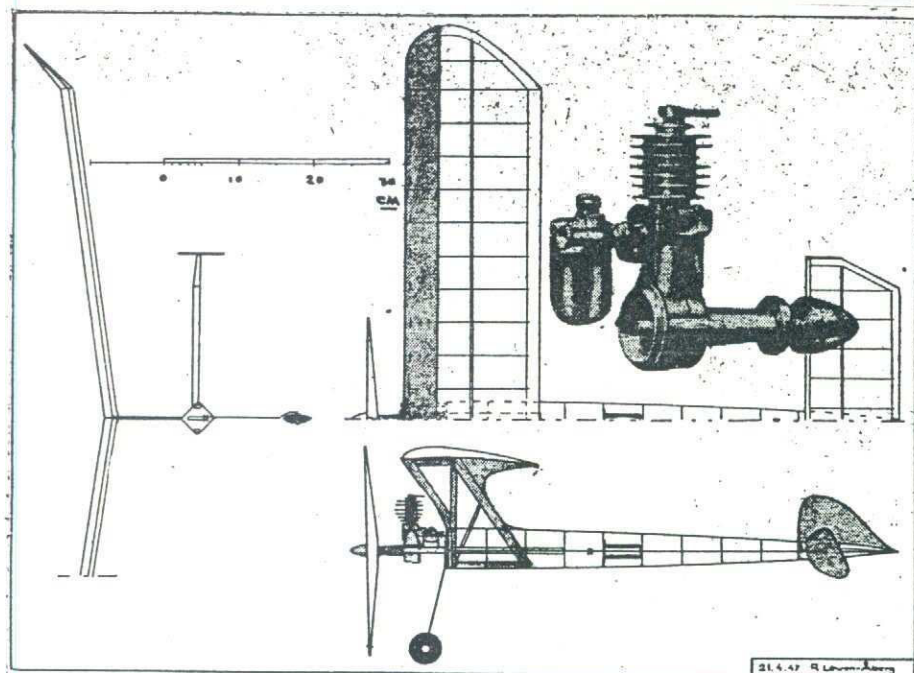
SE-GER 50



"Se-ger 50" försågs med skjutande propeller av tre orsaker.

- 1) En obruten propellerström.
- 2) Motorn placerad i tryckcentrum.
- 3) Skydda motor och propeller.

Kroppen är uppbyggd på spant av plywood med furulongeronger 2x5 mm. Motorbackar 10x15 mm asp förbundna med 1 mm plywood. Nosblocket består av en vertikal 3 mm och två 1 mm plywoodskivor. Bommen är uppbyggd av två furulister 2x5 mm och två st. 1 mm aspflak. Framtill och baktill nedslipade. Fenan kan byggas på spant eller av ett 2 mm balsafлак. Vingen är byggd som den tidigare modellen.



"Löwens" F-modell

Robert Löwen-Åberg konstruerade 1947 en F-modell för den italienska dieseln Movo D2. I TFA där modellen presenterades 6/6 fanns inga uppgifter utöver treplansskissen annat än att modellen beräknades väga 350 g, att den byggdes helt av balsa och var klädd med japanpapper.

Tre "Bananen" - modeller

De tre modellerna som presenterades i TFA visas i så tydlig konstruktionsritning med alla mått att de ej kräver någon speciell förklaring.

ORION TFA 15 februari 1946.

Kropp 3x3 longeronger av asp. Motorbalkar 8x15 mm furu. Frampartiet 0,5 plywood böjt runt 3 mm balsaspant. Landställ 2 mm pianotråd, stag 1,5 mm. Vingens lister av furu. Stab.lister av balsa.

HUMLAN 2. TFA 17 januari 1947.

Framkroppen klädes med 1 mm balsa eller 0,5 mm plywood samt utanpå träet siden. Vingbrygga 3 mm balsa. Metallbussningar för landställ. Huvudställ 2 mm pianotråd, stöd 1,5 mm. Bommarna göres av 3x10 furu med 2x10 balsa på båda sidor. Lämpligaste klädsel är siden men även dubbelt japanpapper går bra. Dieselmotorns vikt får ej överstiga 200 g.

HUMLAN. TFA 26 september 1947.

Motor Ohlson 23 tändstift. Ritningen upptar alla nödvändiga data för förstoring och ev. bygge

FLYGANDE TFA-MODELLER



III

Bananens nya diesלקרר, som samrätt för TFA, är inte precis någon jätte till formatet men väl när det gäller flygförmågan. De små modellerna har många fördelar: de kräver inte så mycket material, är inte så farliga för omgivningen som en kärra på ett par, tre kilo och det behövs inte en hel järnvägsvagn när man ska frakta dem till tävlingsplatsen.

Förbränningsmotormodellerna kommer att breda ut sig mer och mer på tävlingarna. Bygg Orion väl, trimma den ännu omsorgsfullare, och ni har en modell som kommer att hålla sig framme på tävlingarna. Konstruktörens namn är en garanti för att det är en bra modell.

Arbetsbeskrivning.

Kroppen. Till longeronger i kroppen användes 3×3 mm asplister. Dessa fastsättes på ritningen med knappnålar och de s.k. tvärstagen tillkapas och fastlimmas på sina platser. På detta sätt byggs båda kroppssidorna, och när de är färdiga, hopsättes de medelst övre och undre tvärstagen. De båda motorbalkarna (8×15) limmas sedan fast, varefter den avrundade delen i framändan på kroppen byggs. Denna del består av ett 0,5 mm plywoodstycke, som böjes kring ett spant av 3 mm balsa. Formen av detta spant, som ska sitta vid kroppens översida, framgår av ritningen. Baldakinen för vingen tillverkas av balsa. Över- och undersidorna på baldakinen utskäres ur ett 3 mm balsafлак. Fram- och bakkanten liksom de två tvärstagen göres också av 3 mm balsa. Därefter ihoplmmas baldakinen noggrant. Den fastsättes dock inte på kroppen förrän både den och kroppen är klädda. Landningsstället göres av pianotråd. Till landningsställsbenen, på vilka de båda hjulen ska sitta, användes 2 mm pianotråd och till tvär- och sidostag 1,5 mm pianotråd. Stagen fastlödades mycket noggrant vid benen, ty påfrestningen på dessa skarvar är mycket stor. Landningsstället, som ju ska vara löstagbart, fastsättes i skruvbussningar på motorbalkarna. Hjulen bör helst vara försedda med gummiringar.

Fenan göres av 2 mm balsa och fast-

limmas på sin plats på kroppen. **Vingen** som är försedd med s.k. tippform, är uppbyggd ungefär som en vanlig segelmodellvinge. Spryglarna göres av 1 mm aspflak. Vingens balkar, vilka har dimensionerna: framkant 2×8, mittbalk 2×10 och bakkant 4×12 mm, slipas väl, varefter vingen kan sättas ihop. Till vingarnas spetsar användes 1 mm asp eller flygplywood. Skarvarna mellan vingens mittparti och spetsar förstärkes med plywoodbitar, vilkas placering framgår av ritningen.

Stabilisatorn. Stabilisatorn uppbyggs på ungefär samma sätt som vingen. Spryglarna göres bäst av 0,8 mm asp. Stabilisatorspetsarna tillverkas av 1,5 mm balsa. Stabilisatorbalkarnas dimensioner är: framkant 2×5, mittbalk 2×5 och bakkant 2×10 mm.

När hela modellen slipats väl kan klädseln av modellen börja. Till beklädnadsmaterial bör användas siden, som ju är ojämförligt mycket starkare och lättare än något annat liknande material. Sidenet impregneras en gång med tunt seglim och tre gånger med zaponlack. När allt lack har torkat ordentligt, fastlimmas baldakinen på sin plats och även motorn kan fastsättas. Vid monterandet av motorn måste man noga se till att den kommer att sitta exakt vinkelrätt mot kroppen.

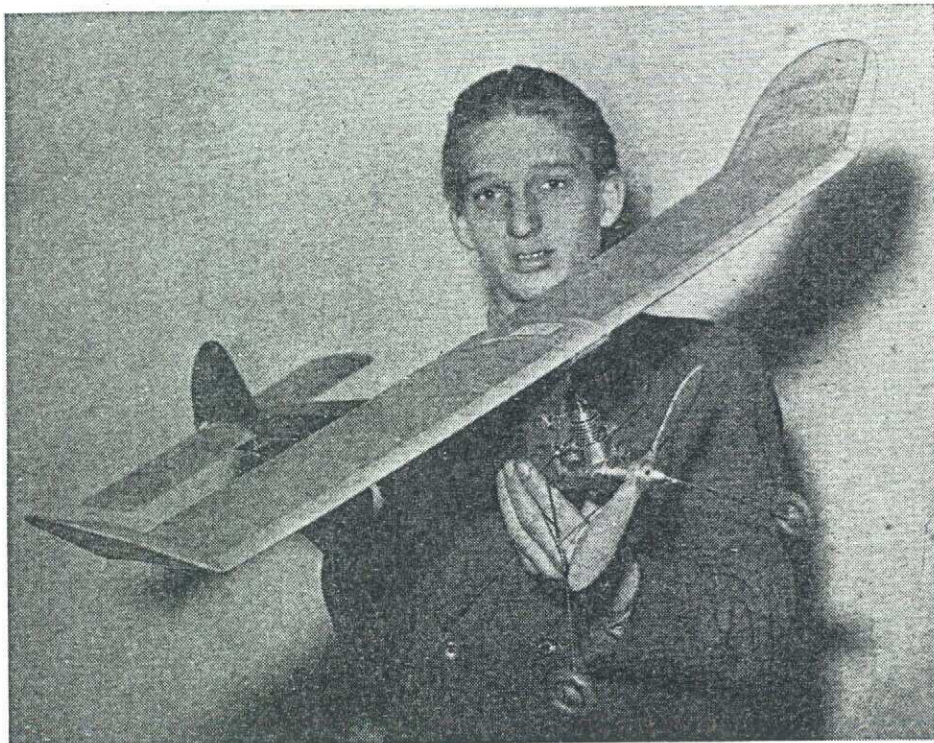
Man kan nu invänta en lugn dag och då ta den färdiga modellen med sig ut och trimma den. Först ska glidflykten trimmas in ordentligt, varvid man även ska se till att modellen flyger rakt. När allt är klart för den första motorflykten, slår man igång motorn och låter

VIKTIGT MEDDELANDE TILL ALLA MODELLBYGGARE.

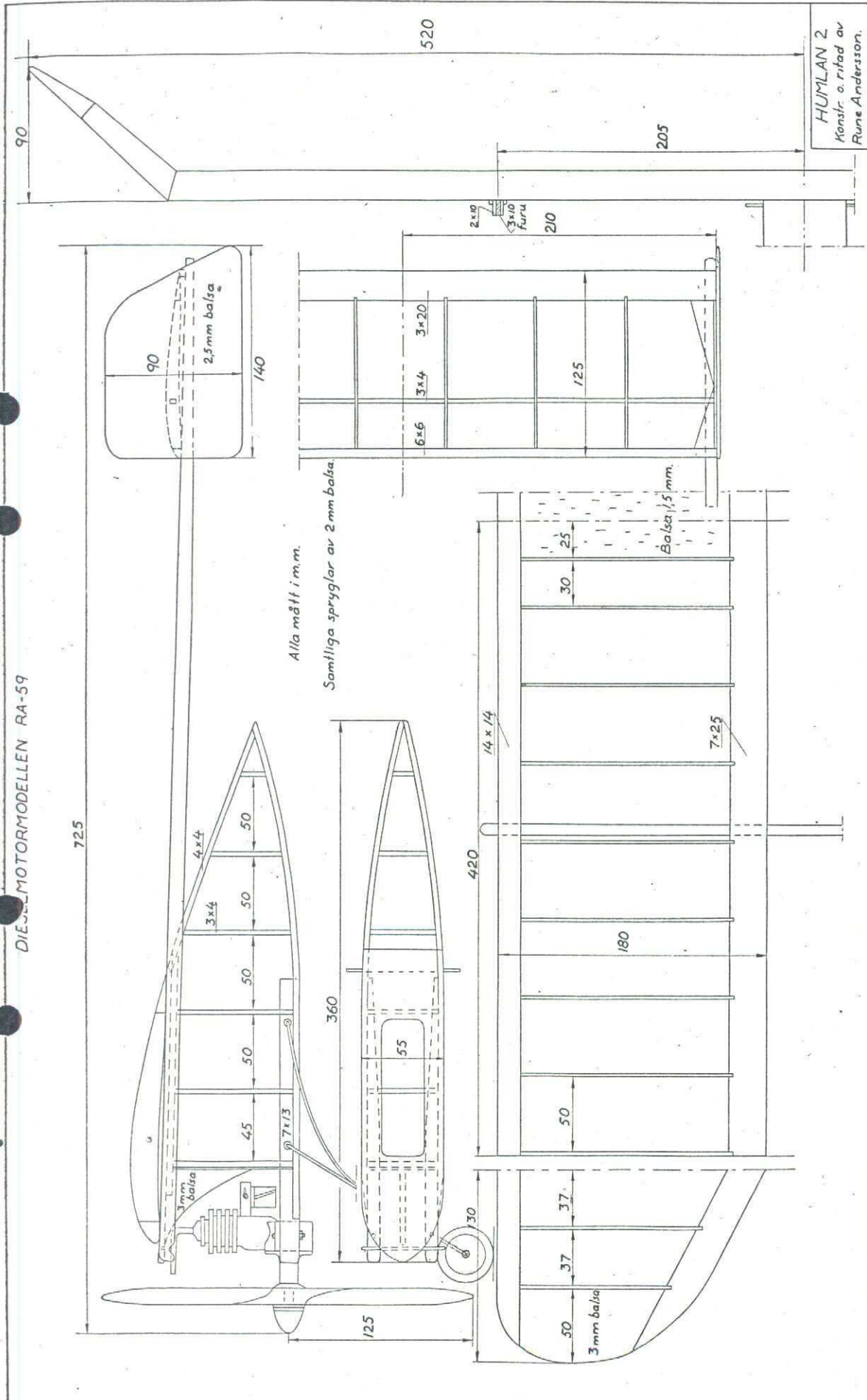
Den av TFA:s Hobbytjänst förannonserade och av landets alla modellflygare efterlängtrade amerikanska fenomenmotorn — bensinmotorn OK "Super 60" — väntas hit i mitten av mars. Motorn med tändstift, tändspole och kondensator kostar endast 109 kronor och bör förhandsbeställas då den första serien som USA sänder på export är begränsad. Skriv till TFA:s Hobbytjänst om ni vill vara med.

den gå på så lågt varv som möjligt utan att den hackar. Sedan man förvissat sig om att bränslet inte räcker i tio minuter utan i 30 sekunder, kan modellen släppas i väg. Om allt är riktigt, ska modellen flyga i en jämn linje uppåt. Skulle den ställa i motorflykten måste man palla upp motorn baktill så att propelleraxeln kommer att luta mera nedåt. Och om modellen skulle skära ned sig åt det ena eller det andra hållet bör man sätta vingen så att den motverkar detta. När man flugit på lågvarv några gånger, och man tycker att den flyger som den ska, sätter man full gas på motorn. Om den då flyger 4—5 minuter på 30 sekunders motortid så kan man anse, att modellen är i toptrim. Sedan önskas lycka till i stortävlingarna, men kom ihåg att starta motorn i så god tid att tävlingsledarens visselpipa inte hinner komma igång före modellen.

"Bananen".



"Bananen", understundom även lystrande till namnet Rune Andersson, ses här med sin nya förbränningsmotormodell Orion. Denna har följande data: spännvidd 970 mm, längd 700 mm, motor: dieselmotor av norskt fabrikat (1/10 hk). Ritningen återfinnes på nästa uppslag och ingår I HEL SKALA i de populära TFA-ritningarna till ett pris av Kr. 3:90.



TFA:s flygande elitmodeller:

HUMLAN — en originell dieselmodell

Konstruerad och ritad av Rune Andersson "Bananen". (Arbetsbeskrivning å motsstående sida.)