

Flyg • Järnväg • RC-bilar • MJ • RC-båt • Plastmodeller

# ALLT OM hobby

**NR 7**  
November  
2007

**PRIS 48:-**  
Norge NOK 63:-  
Danmark DKK 60:-  
€ 6:10  
inkl moms

NORDENS STÖRSTA HOBBYTIDNING



## Vi bygger Catalina!

Uppdatera din  
Märklin CS  
med oss!

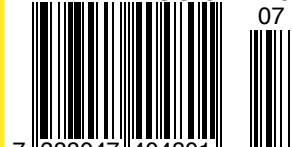


Plastnostalgi  
från Italeri  
och Lindberg



Lyckad nystart  
för F1 Catamaran

INTERPRESS 0474-07



7 388047 404801  
RETURVECKA 50

I fokus modelljärnväg: LOKs egen bana • MFI 15 – del 2 • En smygtitt på Heljans F-lok • Supersize Sukhoj • TÅG 07 i Gävle • Elektrifiera din glödstiftsmodell • Aligns T-Rex 450S • J35 Draken i skala 1/35 • F4U Corsair 60 • Hobbyfrimärken • Järnvägen till Engelbrektsplan



# Vi bygger Tp 47 Catalina

**Säg "Catalina" och de flesta flygintresserade människor får något drömande i blicken! Här en modell av Catalina i lagom stor skala – konstruerad från början till slut för moderna bortslösa elmotorer och dessutom byggd i det bästa modellmaterialet av dem alla – nämligen balsa! Nu när höstrusket är här är det dags att städa upp på hobbybordet och ta fram modellverktygen – det är äntligen byggsåsong igen och det är ju kul att bygga!**

♦ I en artikelserie under hösten och vintern kommer vi här i AoH att bygga en modell av flygvapnets Tp 47 Catalina – en amfibieflygmaskin som många av er gillar. Bygget är att betrakta som medelavancerat, d v s du bör ha en viss vana från att bygga från ritning tidigare eller om du kanske bygger tillsammans med någon mer erfaren byggare som kan hjälpa till vid behov. För att underlätta för dig som byggare kommer det att finnas en CNC-sats med färdiga trädelar samt

en sats med huvar och motorkåpor tillgängliga framöver. Dekaler ingår i ritningsatsen.

Trots dominansen av Almost Ready to Fly (ARF)-modeller idag tycks intresset av att bygga och skapa något själv öka stadigt igen. Det är ju inte så konstigt egentligen – tänk så här t ex: snabbmat är ju bra ibland men hemlagad mat är ju oftast godast och

trevligast – eller hur? Jag tycker det är samma sak med ARF, de ersätter inte byggsatser utan kompletterar utbudet. Att bygga från ritning ger dig som byggare dessutom möjligheten att anpassa din modell efter dina personliga önskemål. Det är ju också så att byggandet är ju halva hobbyn, om man tar bort den halvan, så blir det ju hälften så kul – det tycker i alla fall jag.

## DESIGNFILOSOFI

När jag bestämde mig för att göra Catalinan som modell (det här är ett riktigt gammalt drömpröjekt!) var det första som måste beslutas – vilken storlek skulle den ha? Jag ville att modellen skulle flyga bra, så den fick inte vara för liten. Den måste dock gå att transportera i en normal personbil och efter lite räk-





## Bygg själv! Tp 47 Catalina



del 1 av 5

nande stod det klart att skala 1/20 skulle bli idealiskt, spännvidden blir då 1585 mm. Inte för liten, inte för stor, utan lagom!

Eftersom vingen är rejält dimensjonerad på Catalinan så blir dessutom kroppen ganska vettig i storlek, strax under 1 meter lång. Om man faller ned ryggsstöden i baksätet på min VW Golf går modellen faktiskt att transportera helt hopmonterad!

Jag ville också kunna flyga med trebladiga skalapropellrar. Flying Styros trebladiga är något för stora (de tar i kroppen!) men om man kapar ned bladen något ger de fortfarande bra drag och ser realistiska ut, det är viktig på en sådan här modell! Perfekt, nu fanns det inga fler ursäakter och ett par veckor senare var ritningen klar.

Denna modell liknar verkligen inget jag tidigare byggt. Det är fullt med ovanliga former och lösningar på Catalinan. Vingen är monterad på en pylon ovanför kroppen, två motorer och uppfällbara stödfloatorer som fungerar som vingspetsar. Eftersom jag både vill kunna använda modellen som sjömodell och ha möjligheten att kunna flyga från land gjorde jag ett löstagbart landningsställ. Det tar bara någon minut att konvertera från sjö till landversion. Detta är en flexibel och praktiskt användbar skalamodel.

Vad gäller uppbyggnaden valde jag som sagt balsa till huvudmaterial. Det är fortfarande det material som man bäst med enkla handverktyg kan skapa lätta, starka och snygga komponenter i. Det är ju dessutom ett härligt material att jobba med. Vingen är gjord i ett stycke som monteras med skruvar mot kroppen. Jag har dessutom ritat in konstruktionen för de upp och nedfällbara spetsfloatorerna via servon på ritningen. Om man vill kan man istället göra manuellt upp- och nedfällbara floatorer. Det sparar in en hel del installationsjobb av servon och mekanismer.

Flygmässigt är detta en snäll modell med lugna såvliga egenskaper som bör flygas med värdighet. Som med de flesta sjömodeller är det lugna

Till vänster: Modellen träfärdig. Som synes är hela konstruktionen plankad med balsa vilket gör den stark. Efter att ha lackat modellen noga tre lager med cellulosa lack klädd jag vingen med japanpapper och kroppen med 25-grams glasfiberväv.

## Materiallista Tp 47 Catalina

Allt material är balsa där annat ej anges! Flak 100 x1000 mm

### Kropp:

- 8 st 2 x 5 mm list - kroppslist
- 4 st 3 x 3 mm list - kroppslist
- 4 st 3 mm flak - spant (flaken får limmas ihop till 200 mm bredd)
- 8 st 1,5 mm flak - plankning
- 1st 3 mm lättplywoodflak -spant (200 x 1000 mm)
- 1 mm plywood köl och hjulhus.
- Klossar - nos och fenframkant.

### Vinge:

- 4 st 5 x 15 mm list - framkant + skevroderbalk
- 3 st 2 x 15 mm list - hjälpframkant
- 3 st 3 x 10 mm list - bakrebalk + hjälpbalk vingmitt
- 2 st 3 x 15 mm list - skevroderbalk
- 4 st 2 mm flak - spryglar
- 12 st 1,5 mm flak - plankning
- 3 mm lättplywood vingmitt detaljer & motorgondoler.

### Stabilisator och höjdroder:

- 2 st 3 x 6 mm list
- 2 st 3 x 3 mm list
- 1 st 1,5 mm flak - plankning
- 1 st 6 mm flak - höjdroder

### Flottörer:

- 1st 1 mm plywoodflak - kärna
- 1/2 st 15 mm flak - sidor
- 1/2 st 3 mm lättplywoodflak - flottörben

### Landningsstäl:

- 1 st Ø 3 mm pianotråd
- 1 st Ø 2 mm pianotråd
- 1 st Ø 3 mm Al-rör
- 1 st Ø 4 mm Al-rör
- Koppartråd Ø 0,1 mm
- 2 st hjul Ø 63 mm
- 1 st hjul Ø 35 mm
- 2 st hjulstopp Ø 3 mm
- 2 st hjulstopp Ø 2 mm

### Övrigt:

- Aluminiumplåt 0,5 - 1 mm - skaladetaljer med mera
- 20 st Neodymmagneter Ø 4 x 3 mm
- 12 st träskruv 2 x 6mm
- Klossar av balsa
- Små bitar 1,5 mm plywood - roderhorn
- 1 st Ø1,5 mm pianotråd - stötstänger
- Mylar gångjärn
- 4 st nylonskruv M4
- 8 st nylonskruv M3
- 4 st blindmutter M4
- 8 st blindmutter M3

### R/C - motorutrustning:

- 4 st miniservon t ex Graupner DS-281(roder)
- 3 st microservon (för flottörmekanism och noshjulstyrning)
- 2 st GWS infällbara ställ mini (floatormekanism)
- 1 st 7-9 kanals mottagare med full räckvidd
- 2 st AXI 2217/20 borstlösa motorer eller motsv.
- 2 st Radialmotorfästen + propadapter
- 2 st 3-bladiga propellerar, t ex Flying styro nedkapad till Ø 194 mm
- 2 st Fartreglage 25A
- 1 st Ack Lithium Polymer 3 x 3000 mAh
- Servoskarvsladdar

# VRC<sup>®</sup>

VIRTUAL RC RACING



www.virtualrc.com

46GP001... VRC GamePack CD V3.2...	Ca 1033.00
46CP001... VRC USB Adapter.....	Ca 438.00
46CP002... VRC USB Ratt kontroll.....	Ca 633.00
46CP003... VRC USB Spak kontroll....	Ca 633.00



Setup screens from VRC



## TRACKS



### Rekommenderade systemkrav:

Windows XP, 2GHz eller snabbare processor, 512MB RAM, Grafik kort med hårdvaru T&L tex: GeForce FX5600, Radeon 9800 eller liknande. USB port och en snabb Internet uppkoppling.



# minicars

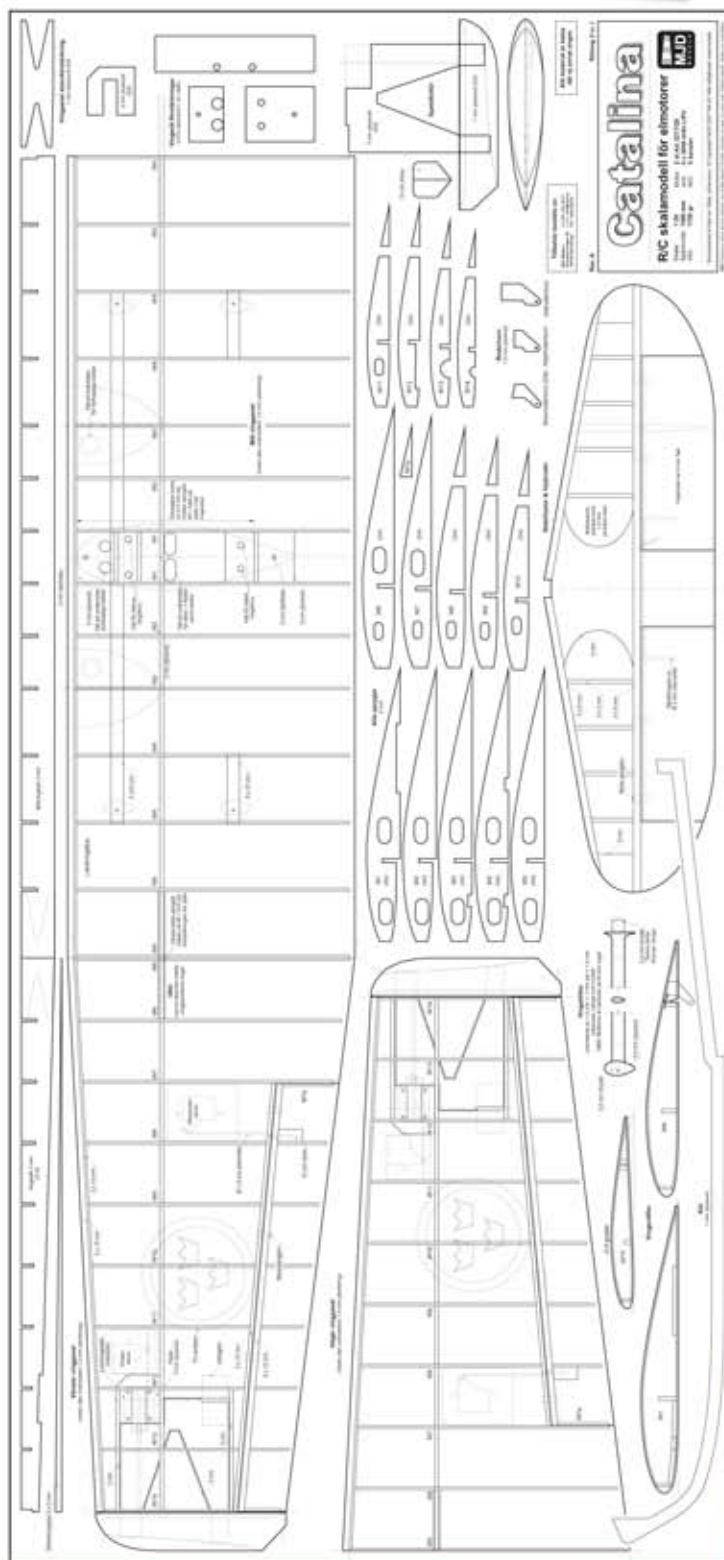
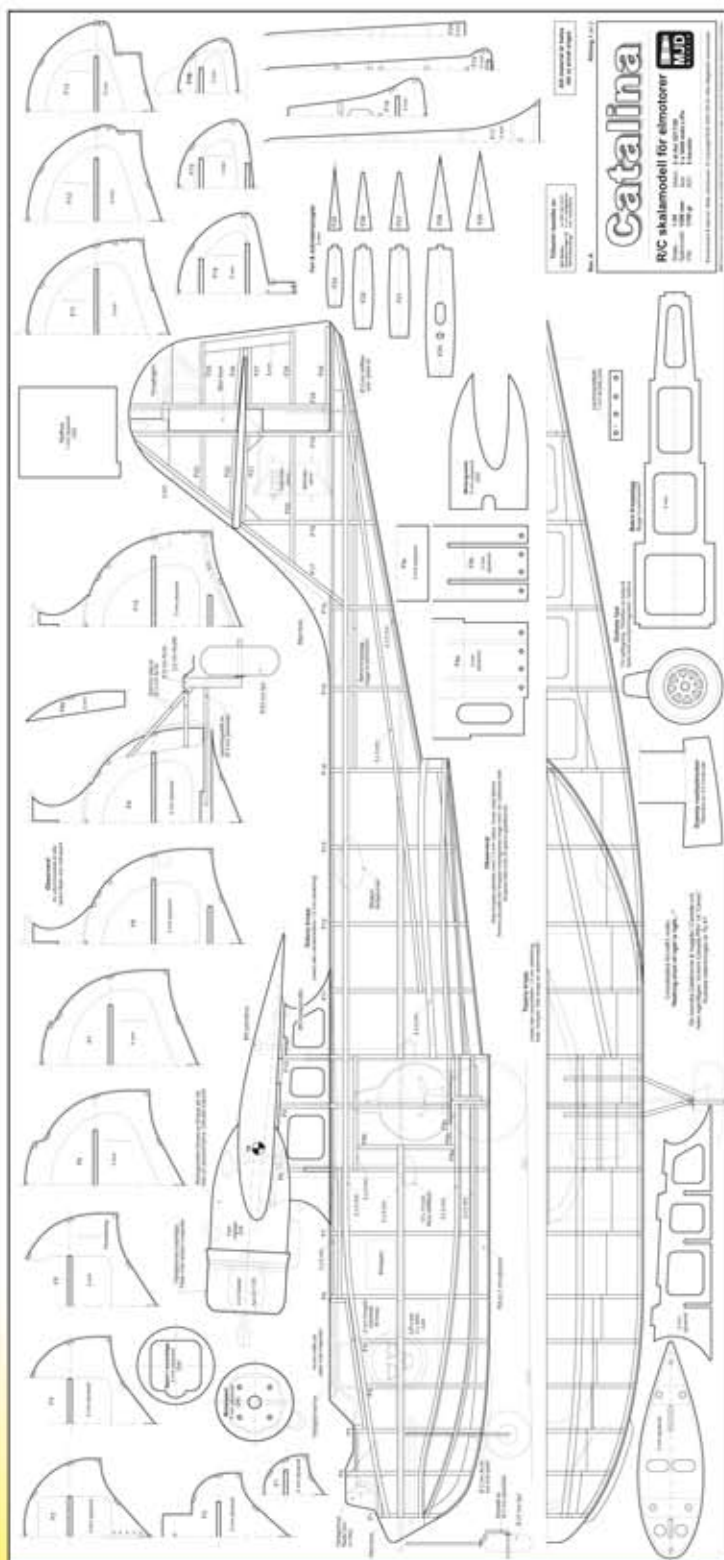
Minicars Distribution AB • Uppsala  
Konsument telefon: 018-60 65 71 (9-12)  
info@minicars.se • www.minicars.se

# Ritningsbeställning

Ritningsseten är i skala 1:1 och omfattar två stora A1+ritningar samt komplett dekalarklapp med både kronmärken och siffror. Satsen levereras rullad i tub. Beställes genom att sätta in 345:- (inkl frakt och emballage) på plusgiro: 400 92 32-2

Betalningsmottagare är Mats Johansson. Märk talongen "Catalinaritning" och skriv namn och adress tydligt så kommer den med posten inom några dagar.

En CNC-sats med alla spant, spryglar, balkar, roderhorn med mera finns också att beställa från Hobbyträ i Gnarp.





Nostället sticks in i ett hål under fören och hålls på plats av ett hjulstopp. Noställsluckorna är bockade av aluminium plåt som hålls på plats med ett par neodymmagneter.



Landningställena är enkelt demonterbara för sjöflygning. Konverteringen ta bara någon minut så du kan både flyga från vanliga flygfält eller vid din favoritbadvik på sommaren.



”studs och gå” som gäller. ”splash ’n go” eller kanske skall det på svenska heta – ”plask och gå...”

Det lite ovanliga med en amfibiemodell är ju att den går att använda både på sjö så väl som land allt beroende på dina förutsättningar där du bor. Det härliga tvåmotorljudet gör dessutom mycket till flygupplevelsen.

#### GENERELLT OM BYGGET

Catalinans kropp är uppbyggd kring en i mitten borttagbar jigg av 3 mm balsa. Bakkroppen har också en jigg men den är utgör en del av konstruktionen och ger bakkdelen erforderlig styrka. Vingen byggs plant på byggbordet i tre paneler med en balk och plankas helt med 1,5 mm balsa. Jag har inte gjort några medvetna skalaavvikelser vad gäller flygplanets konturer utom en knappt märkbar ökning av stabilisatorytan med några procent. Vingens och stabilisatorns profil är något förändrade för att de skall bli lättare att bygga samt ha bra flygegenskaper. Vingen är dessutom skränt några grader för att ge lugna och fina stallegenskaper.

#### BRA UNDERLAG

Efter att ha studerat diverse treplansskisser på marknaden så upptäckte jag att kvaliteten är rätt ojämn på dessa. En ritning hade t ex kordan på vingen felritad med över en halvmeter (!) så det gäller att se upp. Den bästa och mest korrekta ritningen jag har funnit är Paul Matts förnämliga Catalina ritning No 17-114-C som finns utgiven av förlaget Wind Canyon books. Denna ritning är dessutom delvis måttsett varför man kan kontrollera huvudmått.

Den svenska Tp47an avviker något från en vanlig PBY-5A. De två största synliga skillnaderna är:

1. Radartornet i nosen (det fanns tre olika utföranden, det jag valt är ”Catalinaaffären” sommaren 1952). I radartornet satt en tidig spaningsradar av typen PS-15 vilken var avsedd för ytspaning och användes bland annat för att hitta nödställda till havs.

2. Plexiglaskuporna på bakkroppen, så kallade ”blisters”. I början hade de svenska maskinerna inga blisters men efter att tag monterade man dessa kupor för att ge spanarna bättre sikt. De är betydligt mindre än de vanligare kuporna som man oftast ser på amerikanska Catalinor.

#### VERKTYG

Till bygget av Catalinan behöver du de vanliga modellverktygen hobbykniv, slipklossar, sandpapper, modellsåg, modellhyvel, sax, nålar, byggebräda, vinkelhake, liten bormaskin typ Dremel, borrar. Följt av lim – Casco trälim, Cyanoakrylat (CA) och Epoxy. Till klädsel har jag använt

25 grams glasfiberväv till kropp och flottörer. Japanpapper till vingar och stabilisator allt lackat på plats med cellulosa lack och sedan målats med Humbrol färg.

#### FÖREBILDEN

”Catalina” som vi lite slarvigt säger om denna maskin, heter egentligen Consolidated PBY 5A. PB står för Patrol Bomber och Y är en kod för tillverkaren Consolidated. Consolidated är ju tillverkaren som även var känd för bombflygplanet B-24 Liberator. I början på trettioåret arbetade man på Consolidated för ett kontrakt på en flygbåt som skulle kunna patrullera USAs kustområden. Layouten av

maskinen var mycket aerodynamiskt effektivt med en fribärande vinge förbunden med skrovet med en strömlinjeformad pylon. Motorerna placerades tätt tillsammans och gav en fin slipström över vingen och stjärtpartiet. De olika typerna PBY -2, -3, -4 och -5 var alla rena flygbåtar som vid behov kunde förses med små hjul för att kunna taxas upp och ned i vattnet. Det var först vid versionen PBY -5A som maskin konverterades till en riktig amfibie med infällbart landningsställ. En intressant detalj är att flygplanet saknar klaff av den enkla anledningen att man på sjön oftast har i det närmaste obegränsade ytor att starta och landa på. Avsaknaden av klaff gjorde sig främst märkbart vid landningar på vanliga landningsbanor då inflygningarna måste göras flacka för att flygplanet skulle kunna bromsas in i tid. De Catalinor vi hade i Sverige var surplus-maskiner tidigare använda i RCAF (Royal Canadian Air Force) I Kanada kallade man typen för ”Canso” men i vardagligt tal används ju nästan uteslutande ”Catalina” eller ibland ”Tp 47” som är svenska flygvapnets benämning. Vi kommer i kommande delar i denna artikelserie titta närmare på historien kring detta intressanta flygplan samt människorna som flög dem.

#### BYGGDAGS!

I nästa nummer startar vi med själva bygget, tills dess – städa byggbordet, stäng av TVn och studera ritningen!

Mats Johansson ♦



Båtskrov eller flygplanskropp? Kroppens form ser först rätt komplicerad ut, men när man studerar den närmare visar det sig vara en halvcirkel som grund form med en rak kontur i överkant. Med spanten upprädda på jiggen underlättas bygget rejält. Detta är ett härligt vinterprojekt!



# Vi bygger Tp 47 Catalina

**Vi har kommit till del två av Catalina-bygget. Denna gång fokuserar vi på bygget av vingen, motorgondolerna och spetsflottörerna.**

◊ Jag vet inte varför, men flygplanskroppar är ofta roligare att bygga än vingar så det är bäst att starta med vingen så sparar vi det bästa mot slutet. Vingen byggs upp av tre paneler som sedan limmas ihop till en enhet. Varje panel är plankad med 1,5 mm balsa och har en enkel 3 mm balsabalk. Denna byggmetod är ganska snabb och vingen blir rejält stark. En viktig del i styrkan är att man ser till att det blir bra limfogar överallt, särskilt mellan spryglar/vingbalk och mellan spryglar/plankning.

Vi börjar med att bygga mittsektionen. Limma samman 1,5 mm flaken som bildar plankningen med måtten 650 x 235 mm. Gör även i ordning översidans flak och lägg åt sidan så länge. Markera var spryglarna skall sitta med en penna. Gör i ordning listbitar som du kan använda till att palla upp mittsektionens framkant så att plankningen följer spryglarnas form. Se även till att du pallar upp lagom

mycket där 3 mm plywood bitarna i mitten (framför balken) skall sitta. Börja med att limma balken på plats. Limma därefter dit 3 mm plywood förstärkningar vid mitten och 3 x 10 mm balsalisten som sträcker sig ända ut till de främre stött fästena. Limma även på plats de bakre stötfästena av 3 x 10 mm.

Nu kan du börja med att limma dit spryglarna W1–W5. Limma också dit hjälpframkanten av 2 x 15 mm balsa. Jag använder oftast Tjockt CA-lim till

dessa limningar men brukar efterlimma viktiga fogar t ex mellan spryglar och balkar med vitlim. Vid centrum på mittsektion där vingskruvarna skall sitta limmar du in balsaklossar med 1 mm plywood på översidan som sedan borras ur för skruvarna.

Så där, nu är projektet igång ordentligt och mittsektionen kan lämnas över nättan för att torka!

Catalinans enkla raka fina vinge går ju relativt snabbt att bygga. När limmet torkat hyvlar du ned hjälp-

framkanten så att den blir jämn och fin mot spryglarna nos. Här måste du vara extremt försiktig eftersom det är lätt att skada spryglarna (Man kan t ex lägga maskeringstejp på spryglarna så att de skyddas under detta moment). Det kan även vara lämpligt att limma in M2 inslagsmuttrar vid stötfästena innan vingen senare plankas igen. Hyvla/slipa ned bakkanten så att den följer översidans kontur ned till några tiondelars mm längst ut. Akta spryglarna igen! Nu lägger vi



I vingens framkant kan man montera lysdioder som landningsljus. En liten kul detalj som förhöjer intrycket av din modell avsevärt!



Öppningar i vingens mittsektion för att komma åt servokontakter och fartreglagekontakter. Vingen hålls på plats med fyra M4 nyllonskruvar.



## Bygg själv! Tp 47 Catalina



del 2 av 5

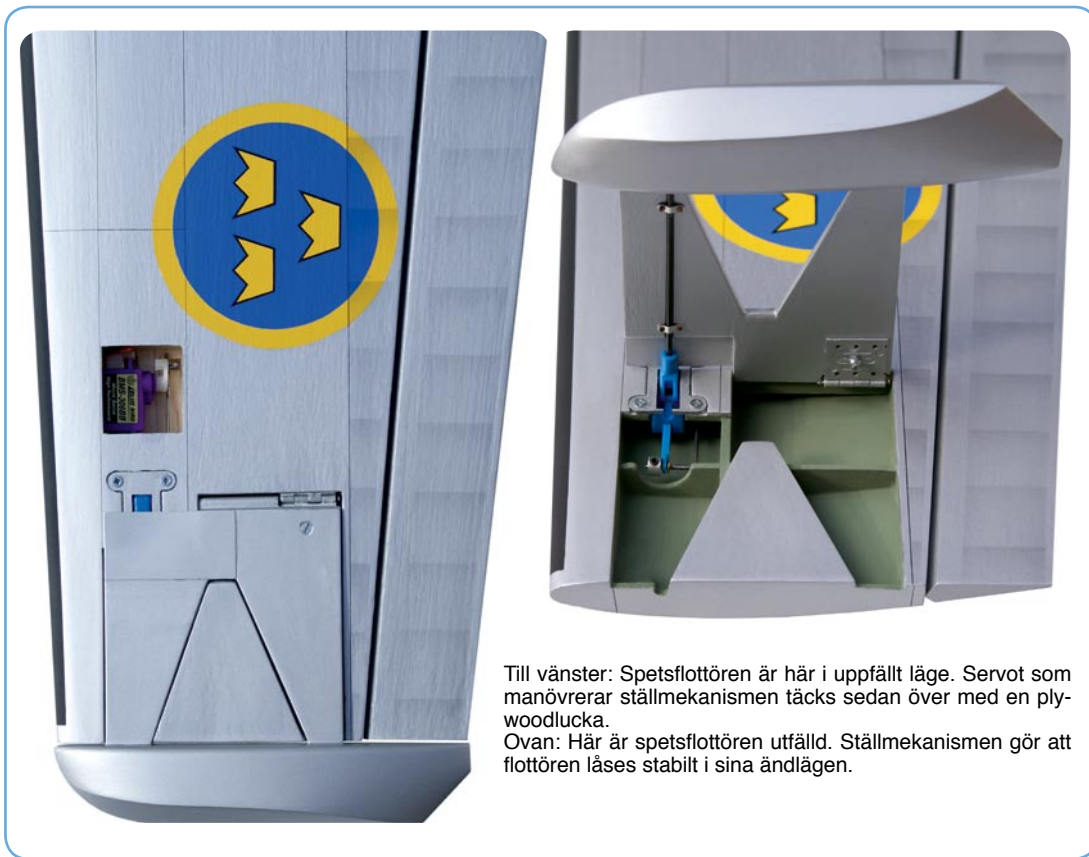
mittsektionen åt sidan så länge och fortsätter med ytterpanelerna.

### YTTERPANELERNA

Vingens ytterpaneler byggs till en början upp på samma sätt som mittsektionen med den skillnaden att de senare skall skränkas. Börja med att limma ihop 1,5 mm flak så att du får rätt bredd på ämnena till vingpanelerna. Skär sedan till ämnena som bildar undersidorna. Du ser små hjälplinjer på ritningen som underlättar att skära till dessa former. Det är bättre att göra ämnena en aning för stora och sedan trimma ned kanterna till rätt format. Lägg undersidans panel plant på byggbordet efter att ha markerat var spryglar och balkar skall vara. Limma nu dit förstärkningarna för flottormekanismer, huvudbalken och skevroderbalkarna. Det är lämpligt att lägga in distanser av 0,4 mm plywood mellan skevroderbalkarna så får man sedan automatiskt rätt roderspalt. Det underlättar också senare när skevroderen skall skäras ut. Palla nu upp framkanten så att undersidan följer spryglarnas form. Nu är det dags att limma spryglarna på plats även skevroderspryglarna och W7a. Glöm inte 10 mm blocket där roderhornet senare skall sitta. Därefter sätts hjälppramkanten 2 x 15 mm på plats. När limningarna torkat kan du såga ur två 1 mm spår i ändspryglen W5 så att V-forms förstärkningarna av 1 mm plywood får plats och kan limmas mot vingbalken. Limma noga här, då denna tar upp mycket av flyglasterna. När panelen torkat tar du loss den från byggbrädan och putsar den på samma sätt som mittsektionen. Hyvla och slipa också till skevroderbalkarna. Nu är det dags att förbereda vingskränkingslisten av 5 x 5 mm balsa som hyvlas till kilform enl ritningen. Lägg kilen under bakkanten på vingpanelen mot det plana byggbordet. (Det kan

### Rättelse

I förra nr angav jag att radarn i Catalinan hette PS 15 vilket är fel. Rätt beteckning är PS 19/A vilket påpekades av Kurt Jörgne f d kurschef på radarskolan vid F2! Tack Kurt för rättelsen.



Till vänster: Spetsflottören är här i uppfällt läge. Servot som manövrerar ställmekanismen täcks sedan över med en plywoodlucka.

Ovan: Här är spetsflottören utfälld. Ställmekanismen gör att flottören låses stabil i sina ändlägen.

vara lämpligt att även stöda under skevroderlisterna med en något mindre skränkingslist så att inte vingen sviktar ned när du limmar och tynger ned översidan). Innan du plankar översidan är det lämpligt att lacka insidan av konstruktionen med utspädd cellulosalack för att få ett visst skydd mot väta. Det är nu också smart att lägga in servoförlängningskablarna eller snören så att du lättare kan dra in dessa senare.

Nu plankar vi igen vingpanelen. Stryk på lim noga på alla kontaktytor mot översidan. Lägg på plankningen, nåla och tyng ned noga mot underdelen. Använd nållister mot framkant och bakkant så att översidan verkligen ligger an ordentligt. Vingens styrka ligger i att plankningen och spryglar har ordentlig kontakt med varandra eftersom detta i princip är en

fribärande vinge i skalkonstruktion. Låt vingpanelen torka ordentligt ett dygn. Nu kan du skära ut skevrodret och forma till rodrets framkant enl ritningen du kan också provmontera gångjärnen, men limma ej dit dessa ännu. Fortsätt vid nästa byggtillfälle att tillverka den andra yttervingpanelen på samma sätt. Se till att du gör en vänster och en höger panel, det blir lätt lite pinsamt annars...!

### LIMMA SAMMAN

Nu är det dags att limma samman vingpanelerna. Börja med att nåla fast mittpanelen på byggbordet såga sedan ur mittpanelns ändspryglar W5 så att ytterpanelernas V-form förstärkningar kan skjutas i spåren. Limma ditt ytterpanelerna med rätt uppallning av vingpetsarna så att du får en liten men märkbar V-form.

Jag limmar dessa viktiga limningar med 30 min epoxy. Se till att fogen blir stark.

När vingen torkat ser du till att allt kablage är ilagt korrekt så att du kan plankar igen översidan. Observera att området mellan spryglarna W1 är oplankat utom en del i bak. Var noga med att låta vingen torka ordentligt innan du tar bort den från byggbordet så att den blir rak. Nu är det dags att limma dit framkantlisterna av 5 x 15 mm och sedan hyvla och slipa till dess form enl ritningen. Det är ju viktigt att framkanten får rätt radie över hela vingen, kontrollera noga och jämför med vingprofilen på ritningen.

Nu är vingen i princip träfärdig och du ser ju varför Catalinan får en så låg vingbelastning. Vingen är (med mina mått mätt) enorm! Var dock försiktig när du hanterar den i



Ovan till vänster: Motorgondolerna görs av 3 mm plywood motorspant som limmas mot en plywoodkärna. Sidorna formas av mjuka klossar. Ovan till höger: Här är motorgondolen färdigslipad. Montera dessa mot vingen efter att de är lackade och klädda med 25 grams glasfiberväv.

Möt Catalinabesättningen:

# Paul Eriksson

– signalist på 47002 vid nedskjutningen

Paul Eriksson är född 1924 och var signalist ombord på Catalina 47002 vid nedskjutningen 1952. Paul började vid Flygvapnet 1943 och efter en lång karriär gick han i pension 1984. Paul berättar: "Till en början funderade jag på att bli präst men sedan sökte jag in till flygvapnet och fick möjligheten att utbilda mig till signalist. Kraven var höga och vi skulle kunna sända minst 125 tecken per minut med morse telegrafi. Mina uppgifter ombord på Catalinan var bl a att sända lägespositioner var 20:e minut till hemmabasen på F2. Ibland sände vi även väderuppgifter med mera."



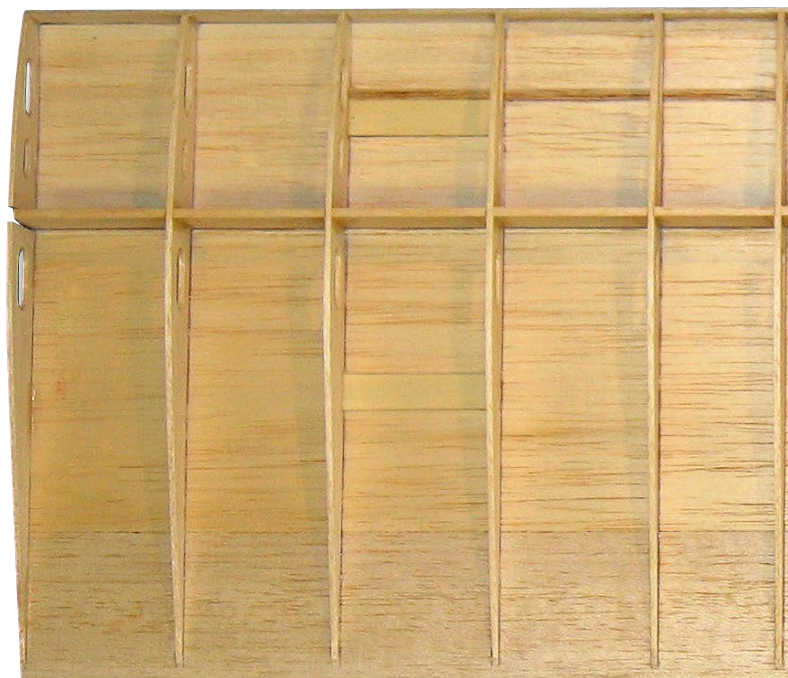
Vid nedskjutningen hade man en otrolig tur ombord, inte minst Paul. " Jag minns att en rikoschett rev upp ett hål i min flygoverall utan att jag själv fick en skråma! Jag blev också översköld av olja. Internkommunikationen blev utslagen men jag hann sända till hemmabasen att vi blev beskjutna " minns Paul. Först efter räddningen ombord på fraktfartyget fick besättningen veta att Münsterland var Västtyskt. Då först kunde de andas ut. Ombord fanns bara en plomberad radiosändare som inte fick användas av fartyg i östersjön vid denna tid, men Paul kunde få in de svenska radiosändningarna på en mottagare. "Att höra morgonens nyhetssändningar om att en Catalina saknades och våra namn som lästes upp i radio, det kändes märkligt. Vi kunde ju inte meddela omvärlden att vi var i säkerhet.

Senare samma kväll blev vi hämtade av den andra Catalinan och flögs hem från Åbo".

Paul kommer ihåg att det kändes bra att vara på väg hem igen. Ibland kikade han ut bakåt under flygturen, för att inte bli överraskad av någon MiG igen! Efter denna dramatiska händelse var Paul tillbaka i tjänst efter någon vecka. Han fortsatte med flygandet - omkring 2500 tim i luften blev det totalt.

Paul berättar om en annan händelse under Catalinatiden: "Vi var ute och övade högsjölandningar en bit utanför Gotska Sandön. Det blev dags för lunch och vi landade för att taxa in till stranden. Vår befälhavare fällde ut landningsställen när vi var i vattnet för att kunna taxa upp Catalinan på stranden. Men flygplanets vikt och den lösa sanden gjorde att vi körde fast ordentligt. Hjulen sjönk helt enkelt ned i sanden och där stod vi. Vi fick därför övernatta i flygplanet och vänta in en bogserbåt som kunde dras oss loss följande dag. Vi kunde sedan ta oss hem, ett dygn försenade!"

Paul säger att han givetvis har påverkats av den dramatiska nedskjutningen 1952 och att den troligen förstärkte hans andliga sidor senare i livet. Han funderade många år senare att utbilda sig till präst igen men han tyckte att det var väl sent i karriären att ändra bana. När jag träffar honom är han i all fall full färd med att "arbeta extra" för en begravningsbyrå vid Österåkers kyrka men Paul är också kyrkvård vid Täby församling. "Cirkeln är på något sätt ändå sluten..." säger Paul och ler.



Yttervingpanelerna byggs innan de limmas ihop med mittpanelen som plankas bilden visar prototypen där den främre balken var en 3 x 5 mm list denna har bytts

hobbyrummet, det är lätt att slå i tak och bordskanter med mera.

En av teknikerna som arbetade med Catalinorna på F2 under femtiotalet berättade att man kunde via stora inspektionsluckor faktiskt ta sig in i vingen och åla sig ut ända mot vingspetsen med en ficklampa vid vissa tillfällen, men det var inget för den som hade anlag för klaustrofobi!

Om man vill kan man montera landningsljus i framkanten på vingen. Jag använder mig av de fina strömsnåla lysdioderna som nu finns i ficklampor och dylikt. Clas Ohlsson har en liten nyckelringsficklampa som har både diod och reflektor som passar perfekt för landningsljus på modeller. Dioderna drivs av ett separat litet batteri på 4,5 volt. Som glas över landningsljuset tog jag vanlig OH-plast som böjdes och limmades på plats.

## SPETSFLOTTÖRER

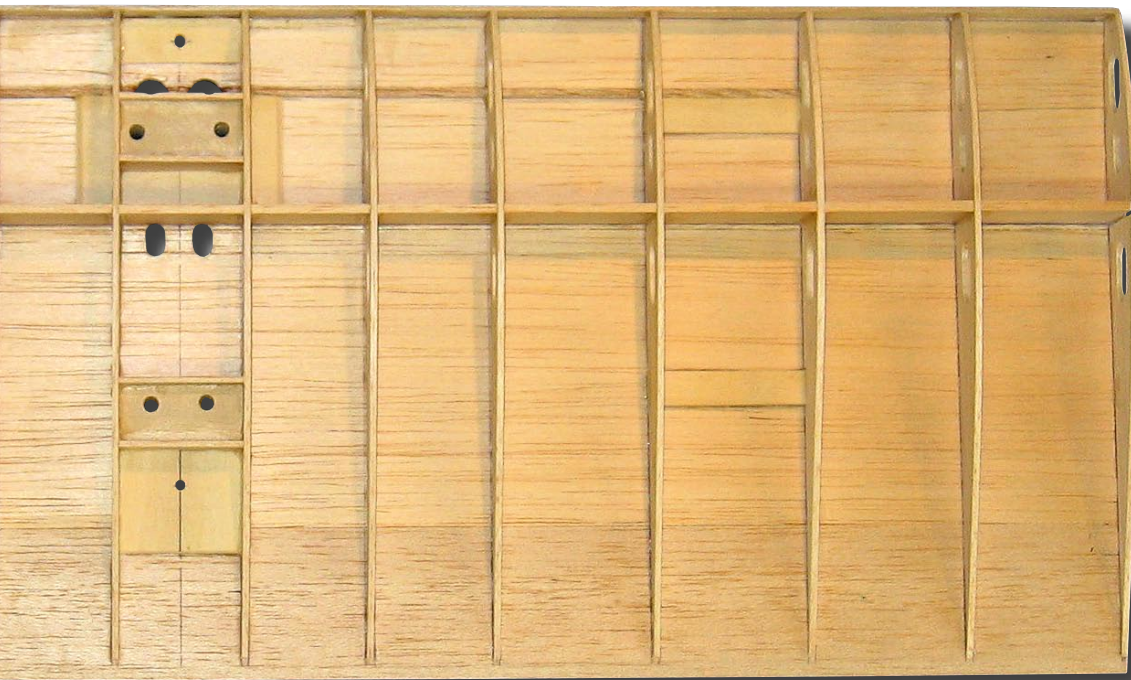
Ett av Catalinans kännetecken är ju de upp- och nedfällbara spetsflottörerna. I verkligheten drevs de med en elmotormekanism. En intressant detalj på originalet var att spetsflottörerna manövrerades av färdmekanikern som befann sig i pylonen under vingen. När Piloten ville fälla upp eller ned flottörerna slog han om en strömbrytare som i sin tur tände en liten lampa på färdmekanikerns instrumentbräda. Färdmekanikern förde sedan flottörerna till önskad position!

Jag har ritat in GWS landningsställsmekanism för att fälla upp och ned flottörerna. Det ser ju extra tuft ut när man efter start på vattnet sedan kan fälla upp dessa. I praktiken har det dock visat sig vara mycket justerande och skruvande på min modell för att få dessa att fungera tillfredställande, varför jag har gått



Spetsflottören tillverkas av en 1 mm plywood kärna som lamineras med 15 mm klossar på var sida och slipas till form enligt ritningen. Lacka dessa noga och klä dem med 25 grams glasfiberväv så blir det starka och tål en del törnar.





efter att de tre panelerna monterats samman. Glöm inte att dra alla kablar genom de olika panelerna innan de limmas ihop. ut till 3 x 10 mm list som går ända ut till de främre stötfästena.

tillbaka och fäller manuellt upp eller ned flottörerna beroende på om det är sjöflygning eller landflygning som står på schemat. Hur som helst, landställsmekanismen är perfekt till detta ändamål, eftersom den låser flottörernas ändlägen. Själva flottörerna byggs upp kring en kärna av 1 mm plywood med 15 mm balsaklossar på sidorna som formas till enl ritningen och bilder. Flottörbenen görs av 3 mm lättplywood och limmas ihop med flottörerna. Observera vinkeln som flottören sitter i förhållande till benen för att flottören skall passa snyggt som vingspets i uppfällt läge. Flottörerna lackas noga och kläs sedan med 25-grams glasfiberväv.

#### MOTORGONDOLER

Nu är det dags att bestämma vilka motorer du tänker använda. Motor spanten anpassas med hålbild efter

de motorfästen du kommer att använda (ritningen visar Axi 2217/20 radialfästen). Motorspantet limmas mot plywoodbiten som är kärnan i motorgondolen. Därefter förbereds klossar på var sida om kärnan. Börja med att grovt forma ytterkonturerna på dessa. Gondolerna har cirkulärt tvärsnitt. Skär/slipa sedan ur innamätet så att godstjockleken blir ca 5–6 mm, detta för att fartreglagen skall få plats och för att spara vikt. Limma sedan ihop delarna till en enhet. För att komma åt fartreglagen får du ta upp hål på insidans nederdel som sedan täcks med en avtagbar lucka av tunn Al-plåt som fästs med skruvar. Motorgondolerna monteras mot vingen efter att denna är klädd, men du kan redan nu passa in dem så att de får bra passform. Ta även upp hålen i vingframkanten så att du sedan kan dra in kablarna för fartreglagen.

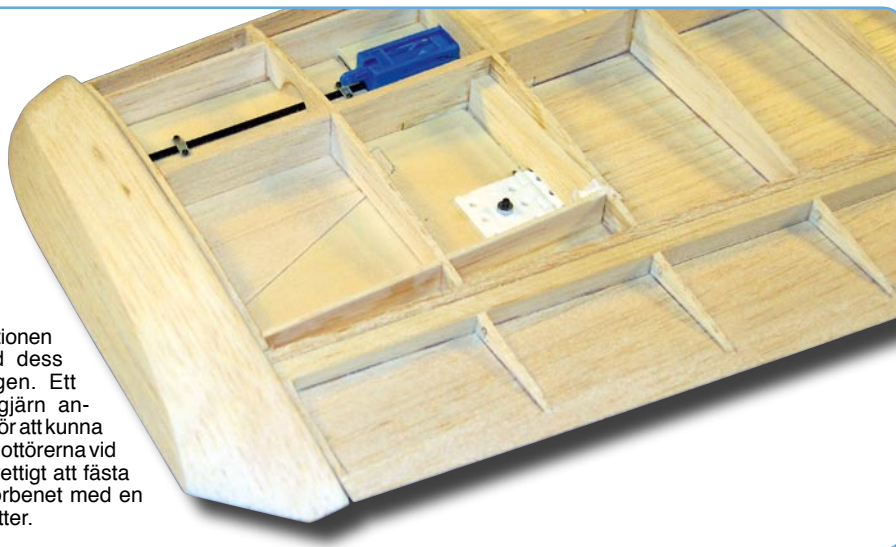
#### LUCKOR MED MERA

Mittsektionen mellan W1 spryglarna täcks med en dentagbar lucka. Jag gjorde denna av epoxylaminat men det går utmärkt att göra den av t ex 0,4 mm plywood. Luckan hålls fast av en plåtkant som framkanten sticks in i och hålls ned i mitten och bakkanten av neodymmagneter.

Vingen på riktiga Catalinan har enorma proportioner, kordan är 4,5 m och spännvidden är 31,7 m. Vingen rymmer bränsletankarna på totalt 6 624 liter, det är mer än 6,5 kubikmeter flygbensin! Denna väl tilltagna bränslemängden gav Catalinan aktionstider på upp till ca 20 timmar.

Så där ja! Nu har du byggt vingen träfärdigt. Du har nu kommit in bra bit på väg i bygget. Läs igenom ritningen noga till nästa gång, då är det nämligen dags att bygga kroppen.

Mats Johansson ◊



Här ser du installationen av flottören med dess mekanism i vingen. Ett vanligt rodergångjärn används i bakkant. För att kunna demontera spetsflottörerna vid behov så är det vettigt att fästa gångjärnet i flottörbenet med en M2 skruv och mutter.

## Catalina-affären

Mitt under det kalla krigets dagar, sommaren 1952, hamnade en Catalina som startat från F2 Hägernäs i världens blickfång i det som kom att kallas "Catalina-affären".

Fredagen den 13e(!) försvann en DC3:a (79001) som var ute på ett signalspanings uppdrag över östersjön. Omedelbart sattes flygningar in för att söka efter det försvunna flygplanet. Sökningarna förblev fruktlösa under den första helgen. På natten till måndagen den 16e juni förbereddes och tankades 47002 med radioanropsignal "GB" klar för ytterligare en spaningsflygning. Besättning bestod av: Förste flygförare Olle Arbin, Befälhavare Sven Gösta Törngren, Navigatör Ove Engberg, Färdmekaniker Elis Eliasson, Signalist Paul Eriksson, Spanare Gösta Stålhammar och Uno Littke. Efter några timmars händelselös flygning över havet fick man plötsligt syn på två st MiG 15 som gick till anfall. Catalinan blev svårt träffad under de flertalet anfall som utfördes av de Ryska jaktflygplanen. Man försökte undkomma genom att snabbt ta ned flygplanet på lägsta höjd och satte kurs mot Sverige. När västern motor träffats och Föraren Olle Arbin dessutom blivit splitterskadad i armen beslöt man omedelbart nödländan på vattnet. Landningen blev mycket forcerad men man hade turligt nog upptäckt ett civilt fraktfartyg som man närmade sig för att kunna få hjälp. Flygplanet började direkt efter landningen att vattenfyllas varför man fick utrymma det omedelbart via gummibåtar. När en grupp av besättningen kommit i gummibåtarna kom en MiG in för ett nytt anfall varför man kastade sig i vattnet men denna gång avlossades ingen eld, kanske hade piloten slut på ammunition eller så höll han medvetet inne elden när han såg den sjunkade Catalinan. Besättningen kunde snart tas ombord på det västtyska fartyget Münsterland som man landat intill. Man kom till slut fram till Åbo via Hangö och man hämtades senare hem av en annan Catalina från F2.





# Vi bygger Tp 47 Catalina

**Nu när vi är mitt i byggsången är det dags att ta oss an Catalinans flygkropp. Ovanligt kurviga former med en blandning av både flygplan och båt skall byggas i balsa. Fram med modellkniven och slipklossarna!**

◊ Kroppen, eller skrovet kanske man skall säga. Denna flygplanskropp

liknar inget jag tidigare har byggt, den har ju mer formen av ett båtskrov. Om man studerar ritningen så ser man att kroppen faktiskt inte är så komplicerad som man först kan tro. Börja med att tillverka alla spanten och jiggarna eller, om du vill spara tid, så finns CNC-satsen att beställa med alla delar frästa och klara.

Limma ihop huvudställsfästet av F9a, b och c. Limma med epoxy men se till så att spåren för landningställena inte fylls med lim! Montera M3 blind-

muttrar i huvudställsfästet. Montera M4 blindmuttrar i plattan som bildar vingfästet och som limmas med epoxy mot vingpylonen. Limma noga då denna del tar upp mycket av flyglasterna. Montera dit spant F8, F9 & F10 tillsammans med huvudställsfästet och pylondelarna till kroppsjiggen.

Var absolut säker så att rätt spant hamnar på rätt ställe på jiggen.

Trä upp de övriga spanten F1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13 & 14 i rätt ordning på kroppsjiggen. Om de går för trögt får du

fila ur spåren med en nålfil så att de går att trä på. Dubbelkolla att spanten sitter rätt. Provpassa in kölen av plywood. Observera att kölen skall sticka ut ca 1,5 mm nedanför spantens spets. När du är nöjd med passningen limmar du kölen på plats. Nu kan du limma dit 2 x 5 mm balsalisterna. Se till att kroppen håller sig rak och att spanten sitter vinkelrätt mot jiggen under hela denna process. Justera vid behov.

Fortsätt med bakkroppen som byggs upp med en permanent jigg tillsammans med fenan. Här är det också viktigt att du ser till att allt blir rakt, justera vid behov.

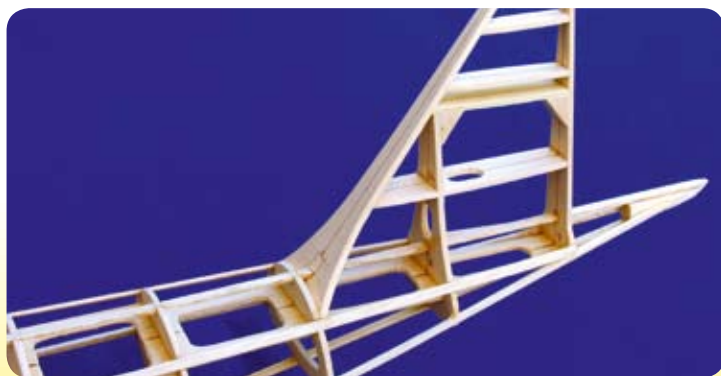
När du är nöjd med fenan och bakkroppen sammanfogar du den med huvdkroppen.

Detta är ett kritiskt moment så provmontera innan du slutligen limmar samman dessa delar. Återigen: kontrollera att hela kroppen blivit rak - nu är det sista chansen att justera!

Limma nu dit resterande lister 2x5 mm och 3 x 3 mm lister på plats. Montera även plywoodbitarna som bildar hjulhusen och F8b.

Montera röret som fungerar som noställsfäste. Du får ta bort en bit av kölen där röret passerar.

Limma nu in 4 st små klossar där vingstöttorna sedan skall limmas in



Fenan byggs ihop med bakkroppen. Var noggrann så att denna del blir rak. Bakkanten av fenan kapas sedan bort när stabilisatorn monteras på plats. Observera att den bakre kroppsjiggen byggs in permanent i bakkroppen.



Här ser man styrningarna för landningstållens dummystag och magneterna som håller dummyhjulena på plats vid sjöflygning. Lacka nog så allt blir vattentåligt och tätt.



## Bygg själv! Tp 47 Catalina



del 3 av 5



Rätt häftiga former eller hur? Här är kroppen plankad och därefter klädd med tunn 25-grams glasfiberväv och lackad med cellulosalack. En suverän metod för runda former som på Catalinans kropp.

i kroppen. Så där, nu är kroppens stomme klar.

### PLANKNING

Nu har du en rak och fin kroppstomme som skall plankas med balsa. Det här är modellbygge när det är som bäst tycker jag - mycket balsa hyvelspån och damm blir det, men sakta växer en lätt och fin Catalina kropp fram. Börja med att planka undersidan. Det är lämpligt att använda lite hårdare kvalitet av balsa till de plana ytorna och lite mjukare vid nosen där dubbelkrökningen är som störst. Jag limmar dessa fogar mest med tjockt CA-lim, men efterlimmar med t ex vitlim för att få erforderlig styrka.

Fortsätt med sidorna och undersidan av bakkroppen. Vid skarpa böjningar behöver du blöta balsan med hett vatten med en droppe diskmedel i. När kroppen är plankad till ca 50 % kan du börja att ta ur jiggen tillsammans med de bitar av spanten som skall bort. Här är en liten Dremel minibormmaskin väldigt användbar.

Eftersom höjd- och sidroder servona monteras i fenan bör du förbereda med snören så att kablaget till servona senare går att dra fram. Montera gärna ett plaströr el liknande för mottagarantennen (om du inte redan gått över till 2,4 GHz radio, förstås!)

När kroppen är helt plankad slipar

du noga till formen, var dock försiktig så att du inte tar bort för mycket material. Ett tips för att göra hörnet mot skrovets undersida stark, är att dränka in området med tunnt CA-lim. Balsan armeras därmed och blir tåligare mot skador. Lacka nu kroppen noga både in och utvändigt med utspädd cellulosalack. Jag hällde in utspädd lack i kroppen och snurrade runt på denna så att lacken hamnade i alla skrymslen. Se upp bara, eftersom lacken också kommer ut genom alla hålen. Det är lätt söla ned hela hobbyrummet och sig själv när man gör detta - jag vet!

### VINGPYLONEN

Vingpylonen yttre form skapas med mjuka klossar som passas in i facken som bildas mellan spanten. Se till att du kan dra igenom kablaget för servon och strömkablarna till motorerna när allt är klart.

### KABINHUV

Kabinhuven skall monteras på en bit 3 mm balsa som formas till för att passa i urtaget mellan spant F3 och F6. Justera till du får en bra passform och montera neodymmagneter som håller luckan på plats. Självklart måste kabinen ha två gubbar, jag täljde mina av balsa. En intressant detalj med den riktiga kabinhuven är att överst i bak på denna, satt skjutbara luckor så att man kunde kliva



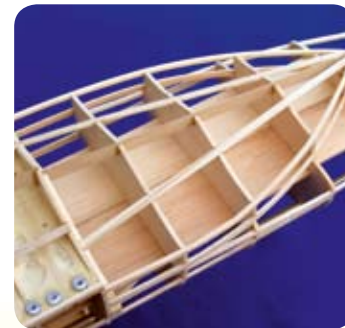
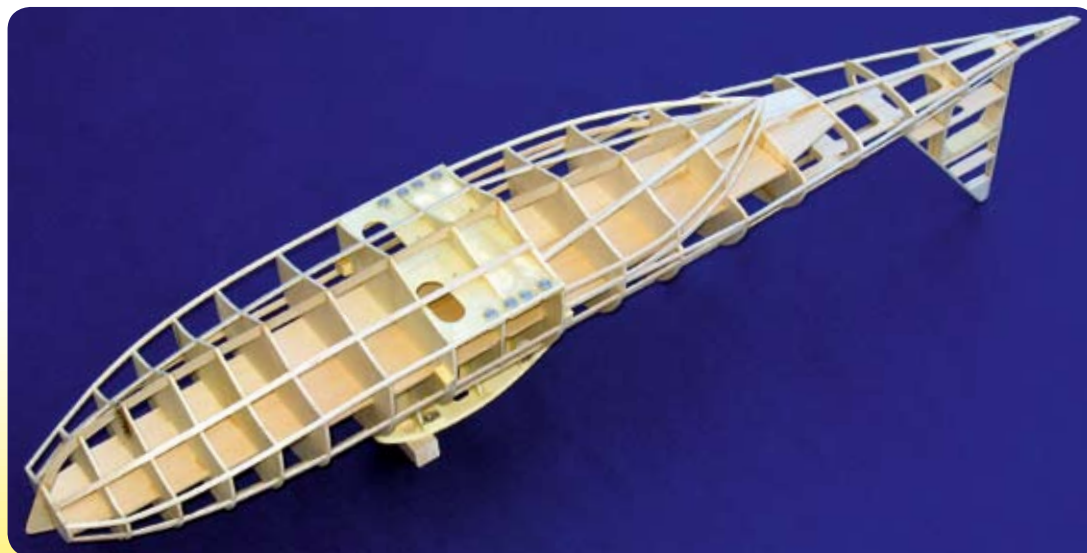
Första steget på kroppsbygget. Här är spanten ihopmonterade med landningställsplattan och vingpylonen. Dubbelkolla så att du inte bygger in några skevheter här, det kan bli svårt att fixa till senare.



Nostället sticks in i detta rör som epoxylimmas och sys fast med björntråd mot spant F3.



Steget på kroppens undersida. Notera att kölen sticker ut en aning så att plankningen sedan kan limmas kant i kant med denna.



Ovan: Här ser du skrovets akre del. Blöt listerna med hett vatten om det är svårt att klara de ganska skarpa böjarna här.

Till vänster: Här ser du undersidan med alla lister på plats. Notera blindmuttrarna på huvudställsplattan.



Huvudstället tillverkas av 3 mm pianotråd som lindas med koppartråd och lödes ihop. De övre stagen är inte bärande men är viktiga för utseendet!



Ovan: Stöttorna är fast monterade i kroppen och skruvas fast i vingen. Ändarna tillverkas av Al-plåt och plywood.

Till höger: Här är det extra viktigt att limningarna blir starka. Vingpylonen tar upp mycket av flyglasterna. Utrymmet mellan spanten fylls ut av klossar som sedan slipas till rätt form.



ur kabinen uppåt. Detta var normalt en nödutgång.

### VINGSTÖTTORNA

Dessa tillverkas av lamineringar av 1 mm plywood och 2 st 1,5 mm balsabitlar som formas till strömlinjeform enligt ritningen. Limma in ändrar av 1 mm al-plåt som bockas till rätt vinkel, se ritning. När stöttorna skall passas in mot vingen bör du först montera vingen mot kroppen och mäta in denna så att den sitter vinkelrätt och symmetriskt mot kroppen, kontrollera nogga. Nu kan stöttorna anpassas, men limma ej dit dessa förrän både kroppen och stöttorna är klädda med glasfiberväv.

### LANDNINGSTÄLLEN

Huvudställen görs av 3 mm pianotråd och hålls på plats av två spår och en bit Al-plåt som klämmer stället på plats. Börja med att bocka till de olika pianotrådsdelarna enligt ritningen. När du skall löda ihop stället lindar du med koppartråd och tennlöder sedan tillsammans de båda delarna. Det är lämpligt att gör enkla jiggar så att du får rätt avstånd mellan trådarna som skall stickas in i kroppen. Skaladetaljerna på ställen görs av Al-rör av olika dimensioner. Hjulen jag använder är av lättvikstyp. Om man fräser ur

naven något kan man efterlikna de snygga fälgarna som finns på Catalinan och många andra amerikanska flygplan från denna tidsperiod.

Nostället bockas av 2 mm pianotråd och sticks in i röret i framkroppen. Nostället hålls sedan på plats med en styrarm med insexskruv. Om du vill kunna styra nosstället monterar du ett extra miniservo i nosen för detta.

Noställets luckor görs av en bit 0,5 mm Al-plåt, se mall på ritningen. Luckan bockas till och hålls på plats med neodymmagneter. När man sjöflyger tar man bort nosstället och luckan. I nosstälshålet sätter man in en 2 mm trådbit och en bit tejp över. I huvudställets fästet monteras dummyhjulen av balsa på plats och Catalinan är klar för sjöflygning!

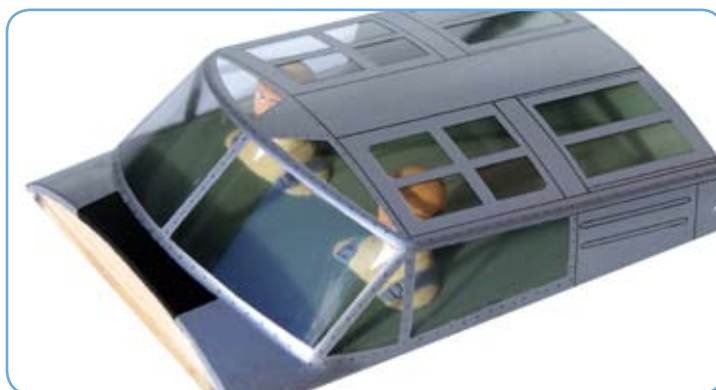
Olle Arbin som var flygförare på 47002 (se rutan här intill) berättade att man ibland fällde ut landningstället när flygplanet hade landat men fortfarande var i vattnet. Det ökade motståndet gjorde det lite lättare att manövrera med hjälp av motorerna när man taxade på sjön. Catalinan har ju inget vattenroder att styra med.

Det var allt för denna gång. Njut av ditt bygge. Nästa gång fortsätter vi med bl a stabilisator, sidoroder och en massa härliga skaladetaljer.

Mats Johansson ◊



Vid sjöflygning behövs dummyhjul som fästs med magneter i hjulhusen. Tillverka dessa av balsa och lacka nogga så att de inte suger åt sig vatten.



Huven fungerar också som acklucka. Den hålls på plats med neodymmagneter. Täta fogen nogga mot kroppen med silikongummi. Pilotgubbar tas ur skrotlådan eller täjls av balsa.

Flugan (nybörjarmodell)

Return2000 (motorseglare)

Kolla gärna in vår websida: [www.hobbytra.se](http://www.hobbytra.se)

**HOBBYTRÄ** Träspecialisten för modellbyggaren

Tel: 0652-241 46, Fax 0652-242 00  
E-post: info@hobbytra.se

STEINMODEL  
ACES godkända aircombatkarror från 998 kr

www.aircpro.com

ARF byggsatser och Glödstiftsmotorer

SCANNER-RC  
Borstlösa motorer  
Fartreglage  
Från 9g miniservon till High Torque. 9.7kg

Nitromethane  
Modellolja  
Methanol  
Bensin

Tel. 040-293750 • 070-7604398  
Fax 040-293720  
Snabba Leveranser

**HAGLUND MODELLFLYG**

Balsa, Furu, Plywood, Rödbok, Pianotråd, Mässingrör m.m.

Låga Priser. Höga kvantitetsrabatter till alla.

Centralgatan 46, 813 30 Hofors  
Tel. 0290220 93 (även kvällstid)

**Prislista sändes kostnadsfritt!**



Möt Catalinabesättningen:

# Olle Arbin

– flygförare på 47002 vid nedskjutningen

Olle Arbin är född 1918 och bor idag på Lidingö. Olle berättar med egna ord om nedskjutningen:

Då plötsligt dök det upp en rote MIG 15 upp framför oss på tvärskurs. Vid första ögonkastet en intressant episod, men det var inte någon "artighetsvisit". Vi såg hur de öppnade eld med sina kulsprutor vilket internationellt betyder: "följ oss"! Då vi befann oss på internationellt vatten fanns ingen tanke hos oss att följa efter för att landa i Ryssland varför jag dök ner till absolut lägsta höjd och med högsta motorvarv satte kurs mot Sverige. Nu började allvaret. Ryssarna dök upp akter om oss och öppnade verkningseld med sina kulsprutor. De i min besättning som satt som spanare i akterblistrarna, meddelade varifrån anfallen kom, snett från höger, vänster etc så jag kunde svänga så att jag fick dem rakt akterifrån. På så sätt minskade jag deras målyta. Jag hade hela tiden radiokontakt med den andra Catalinan och meddelade att vi var beskjutna och de skulle hålla sej undan och gå hemåt. Min signalist hade i början radiokontakt med hemmabasen och meddelade vår situation.

Ryssarna fick in allt fler träffar i vårt flygplan, för dem var det som att skjuta på sittande fågel, stora, långsamma och klumpiga som vi var. Jag var hela tiden 100 % upptagen med flygningen men givetvis tänkte jag till då och då på min hustru Britt och vår ettåriga lilla flicka. Jag trodde nog inte att vi skulle klara oss och tänkte på hur det skulle sluta i en eldsflamma. Vi var beskjutna med spårlyd och vi hade mer än fyra tusen liter högoktanig flygbensin i bränsletankarna ovanför våra huvuden. Men det var inga långvariga funderingar. Beskjutningen fortsatte. Jag höll inte räkningen på hur många anfall vi utsattes för. Fem eller troligast sju! Vid tredje anfallet träffades vår vänstermotor som



stannade. Ungefär samtidigt fick vår radioanläggning skador så all radiokommunikation upphörde. Nu kunde jag inte längre få information om de anfallandes läge, varför deras träffar blev allt svårare. Vid ett anfall blev roderorganen till höjd- och sidoroder träffade. Det kändes som ett kraftigt ryck i ratten och efteråt kändes roderörelserna liksom "degiga". Intrycket att nu började det luta åt "sista versen" blev alltmer påträngande. Då, helt plötsligt, hade ryssarna övergått till att skjuta med sina 20 mm kanoner i stället. Nu var det verkligen allvarligt. Våra bensintankar var av sk integrityp och var inuti belagda med någonting som gjorde att mindre skador skulle täta sej själva. Catalinan var ju konstruerad för krigsbruk men en granatträff kunde vara förödande. Nu träffades tack och lov inte någon bensintank, men en granat brisserade i navigationsutrymmet alldeles bakom mej. Det smäll som bara den och en gulgrön stickande rök fyllde våra utrymmen. Jag kände en smäll i min högra underarm. Tittade. Overallärmen var bara trasor och underarmen hade ett stort hål där jag kunde se benpiporna. Jag kände ingen smärta och inget blod syntes. Jag kopplade loss mej och tänkte gå akterut för att få något att linda om armen medan Törn-gren tog över ratten. Det blev inget

förband. När jag såg navigatören ligga livlös över navigationsbordet och signalisten hängande i säkerhetssele insåg jag, att det var inget att göra. Men - än var hoppet inte ute för oss. När jag åter satte mej i förarstolen och tittade ut åt vänster, fick jag se ett fartyg någon halvmil bort. Förresten det enda fartyg vi sett under hela tiden vi varit ute. Jag svängde genast mot fartyget. Min tanke var, hellre en forcerad nödlandning i närheten av fartyget än nedskjutning i luften. Förhoppningsvis borde möjligheterna till räddning vara större. Det var besvärligt att komma i läge för landning med bara en motor och "sladdriga" roder men gick trots att vi var beskjutna under hela landningsmanövern. Det blev inte någon vacker landning men Törn-gren och jag gjorde vad vi kunde. Känslan av att vara nere på vattnet var obeskrivlig. Men det var inte tid att hänge sej åt några glädjetrynningar för vi var hela tiden under beskjutning. Flygplanet började omedelbart att ta in vatten. Dels var vi ganska sönderskjutna, dels hade hydraulsystemet som höll hjulställsluckorna stängda skadats så vattentrycket sprängde sönder plåtarna. Färdmekanikern hade på ett mycket förtjänstfullt sätt under landningsvarvet öppnat de stora instigningsluckorna, plockat fram och blåst upp våra två gummibåtar.

Båtarna sjösattes så fort vi kommit ner på vattnet och stannat upp varpå besättningen började kliva i. Ryssarna gjorde då ett sista anfall, dock utan att skjuta, men det visste ju ingen så ett par hoppade i vattnet. Både navigatören och signalisten hade under landningen "kvicknat till" fast jag inget märkt.

Eftersom jag satt längst fram blev jag den siste att gå i gummibåten. Flygplanet hade då tagit in mycket vatten så det var i sista minuten. Det sjönk strax efteråt. Nu först började jag känna av min skada. Jag hade fruktansvärt ont och såret började blöda kraftigt. Nu började jag bli så pass omtöcknad att jag inte riktigt minns vad som i fortsättningen hände. Klart var emellertid att det var ett tyskt fartyg. Var det östtyskt eller västtyskt? Nu hade vi tur, det var ett västtyskt fartyg, Münsterland från Hamburg på väg till Helsingfors. Stor glädje och tacksamhet. På fartyget blev jag ompysslad av kaptenen (Dirk), fick första förband och placerades i en koj. Sen minns jag inte mycket, men kamraterna berättade, att eftersom vi skulle passera ryskt område hade fartygets radioanläggning plomberats varför inget meddelande om vår sagolika räddning kunde sändas. Det var först flera timmar senare som vi angjorde Hangö och kunde meddela vår räddning. Jag placerades i en skåpbil och fördes till Hangö sjukhus där jag blev väl omhändertagen och blev omplåstrad. Jag hade förlorat mycket blod och fick ligga ett helt dygn med dropp. Skadan gjorde de inget åt utan jag fick bara ett stadigt förband. Navigatören Engberg hade fått en del skador av granatsplitter varför även han fick stanna ett dygn på sjukhuset innan han fick åka hem. Först efter ett par dagar ansåg läkaren att jag var i sådan kondition att jag fick åka hem. Det blev med SAS via Helsingfors.





# Vi bygger Tp 47 Catalina

Bygget har nu kommit en bra bit på väg. Modellen börjar ta form och man börjar ana slutresultatet. Nu skall vi ta oss an de sista trädelarna och klädseln samt titta närmare på skaladetaljerna som gör "pricken över i" på Catalinan.

◇ Sidrodret på Catalinan är ganska speciellt. I verkligheten är det en dukklädd konstruktion men skalan på modellen gör att rodret bäst byggs i en plankad konstruktion som resten av modellen. Sidrodret har ett urtag där stabilisatorn går igenom, detta

urtag måste göras tillräckligt stort så att inte rodret tar i stabilisatorn när det befinner sig i sina ytterlägen. Bygg rodret genom att limma dit spryglarna F 25- F 29 mot balken F 24. Kontrollera att allt blir rakt mellan F 25 och F 28 limmar du en bit 3 mm balsa. Överst limmar du en kloss. När limfogarna torkat slipar du till profilen så att du kan planka rodret med 1,5 mm balsa. Limma nu dit de främre klossarna. Grovforma rodret så att du kan passa in det mot fenan och kroppen. Dubbelkolla noga så att det inte smugit sig in någon skevhet. Justera vid behov. Rodret fästs med ett pinngångjärn i överkant samt en bit plaströrsbit med en axel av pianotråd eller kolfiberstav i nederkant.

Justera in sidrodret noga så att det går lätt och inte tar i någonstans. Efter klädsel, målning och slutmontering limmas rodret till sist på plats.

Eftersom Catalinan inte har något vattenroder i verkligheten är styrbarheten på vatten begränsad. Om du vill kan du göra ett enkelt vattenroder av t ex 0,5 mm genomskinlig plast /plexiglas så blir det inte för iögonfallande och manöverbarheten på vatten ökar markant.

## STABILISATOR, HÖJDRODER

Stabilisatorn byggs enkelt plant på byggbordet direkt över en bit 1,5 mm balsa. Höjdrodret görs av 6 mm balsa som hyvlas och slipas till form. Enklast är att hyvla till hela 6 mm

balsa biten bakom gångjärnsaxeln och sedan kapa till den i rätt längder. Observera att mitten och spetsdelarna limmas fast mot stabilisatorn. En medbringare tillverkas av 2 mm pianotråd. Trä upp den på en plaströrsbit som fungerar som lager innan du bockar pianotråden. Efter att stabilisator + höjdroder är putsat till rätt form klär du dessa med japanpapper. Roderhornet av 1,5 mm plywood limmas på plats med epoxy – detta är en viktig limfog, se till att den blir stark. Höjdrodret monteras efter målning med mylargångjärn.

## INNAN KLÄDSELN

Slipa alla detaljer och ytor noggrant med 150- till 240-papper. Titta mot släpljus, så att ytan är så perfekt som möjlig. När du är nöjd med ytan så slipar du allt en gång till. Lacka alla träytor med cellulosalack (utspädd 50/50 acetone) tre gånger, slipa lätt med 240-papper efter varje lackning.

## KLÄDSEL

Jag föreslår denna metod med japanpapper och glasfiber men om du trivs bättre med plastfilmer som t ex monokote eller solarfilm och liknande går det givetvis lika bra.



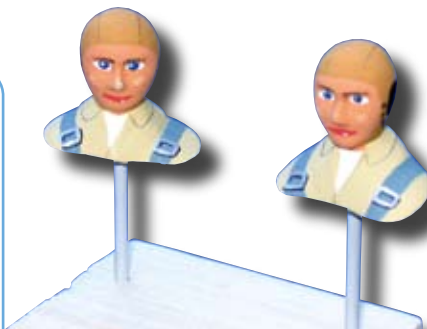
Stabilisatorn byggs enkelt direkt på plankningen. Här är det bara översidan av 1,5 mm balsa som saknas.



## Bygg själv! Tp 47 Catalina



del 4 av 5



Hittar du inga i skrotlådan får du göra som Emil i Lönneberga och tälja dina egna.



Den svenska radarnosen. En enkel radardisk och en bit pianotråd är allt som behövs för att återge spaningsradarn.

Klä vingor, stabilisator och roder med japanpapper. Klipp till en bit papper några centimeter större än ytan du skall klä. Lägg papperet på plats och lacka fast det uppifrån genom papperet med cellulosalack (utspädd 50/50 acetone). Lacka ganska rikligt nu eftersom det mesta dunstar bort. Se till att sträcka ut eventuella bubblor. Låt torka och skär rent runt alla kanter med ett nytt rakblad eller skalpellblad.

Klä kroppen och alla ytor som är dubbelkrökta med tunn glasfiberväv (25gr/m<sup>2</sup>). Klipp ut glasfiberväven i ett stycke som räcker runt hela kroppen. Det går utmärkt att klä kroppen med bara ett par stycken väv utan att få

rynkor eller bubblor. Lacksa fast väven med cellulosalack, arbeta från mitten och ut åt sidorna. Glasfiberväven är mycket följsam och formar sig lätt över rundade ytor. Låt torka och skär rent runt alla kanter med ett nytt rakblad eller skalpellblad.

När alla delar är klädda till modellen lackas alla pappersklädda ytor tre gånger med cellulosalack (utspädd 50/50 acetone). De ytor som är klädda med glasfiber lackas fyra gånger med cellulosalack (utspädd 50/50 acetone).

Slipa försiktigt mellan varje lackning, börja med 240-papper och slipa sista gången med 400-papper.

### SKALADETALJER

Äntligen till det ämne som det egentligen handlar om.

De är de små detaljerna som ger helhetsintrycket av en skalamodell. Även om Catalinan byggmässigt är en ganska avancerad modell så är skaladetaljerna desto enklare.

De skaladetaljer som jag har gjort för utsmyckning av modellen är:

*Pilotgubbar.* Formade av balsa lackade och målade med Humbrolfärg.

*Radarn.* En radom av en värmd plast bit och en bit pianotråd monterad på en 3 mm björkstav.

*Avgasrören.* Dessa är av 8 mm

diameter aluminium rör, epoxylimmade på plats.

*Noslister.* I nosen sitter på varsin sida korta skyddlister. Dessa filade jag ur en bit 3 mm plywood.

*Radom.* Överst på vingluckan sitter en en strömlinjeformad antenn. Denna görs av en plywoodkärna med sidor av balsa.

*Oljekylare.* Formas av balsa och monteras nedtill bakom motorkåpana.

*Landningsljus.* Små ljusdioder från Clas Ohlsson.

Alla andra detaljer som syns är målade eller markerade med tuschpenna, mer om detta i nästa nummer.



Ovan till vänster: Två avgasrör vid varje motor. Dessa görs av aluminiumrörbitar som limmas på plats. De fungerar dessutom som kylsläpp för fartreglagen.

Ovan till höger: En liten strömlinjeformad antenn på luckan över vingen.

Till vänster: De Svenska Catalinorna hade dessa speciella små plexiglas-kuporna eller "blisters" som de kallas för.

Till höger: Motorkåpan är här limmad mot spantet som försetts med magneter. Urtaget nedtill är för oljekylaren som sitter på den fasta delen av motorgondolen.



Möt Catalinabesättningen:

# Stig Nylow

– navigatör på Catalina vid F2

Stig Nylow är född 1924 och bor bara ett par kilometer från F2 Hägernäs i Täby utanför Stockholm. Stig sökte som så många andra på den tiden till flygvapnet först för att bli mekaniker. Men ett ansvarigt befäl kommanderade Stig till att bli signalist, så fick det bli. Stig blev kursetta på signalist utbildningen i Västerås och fick därmed chansen att bli vidareutbildad till flygförare på Ljungbyhed. Efter ett par månader i DK utbildning i bl a Sk 25 Bücker Bestmann skickades Stig abrupt hem, gallringen var stenhård och Stig kom tillbaka till F2 igen, nu som navigatör!

Stig var med bl a de första besättningarna som sändes ut för att leta efter den nedskjutna DC-3an redan på Fredagen den 13e juni. Totalt flög han

över 30 tim denna första helg vid eftersökningarna. Vid ett tillfälle var molnbasen nere på cirka 30 m och vädret var så dåligt att man fick använda radarn för att spana av havsytan och för att kunna hålla avståndet till kusten vid Baltikum. Man var dessutom oroad för att kollidera med fartyg då flyghöjden stundtals var mycket låg!

Efter Catalinaaffären flög Stig med i många olika flygplanstyper som navigatör: S17BS, T2 och Dornier Do 24 för att nämna några.

Mycket tid ägnades åt olika räddningsövningar till sjöss. Vid ett tillfälle skulle man göra en övning inomhus i ett badhus i Stockholm. Räddningspersonal med gummiflotter hoppade i bassängen. Nu var det bara så att "någon" hade glömt att gummibåten hade kvar sin färgpatron med färgämne som användes vid



## PLASTDETALJER

Motorkåporna, huven, blisters och radarnosen som ingår i huvsatsen är gjord i kristallklar plast. Detta material limmas mycket bra med CA-lim. Det stora problemet är dock att det lätt bildas imbildning från härdningen av detta lim. Detta är ju inget problem vid motorkåporna men det kan vara förödande när du limmar kabinhuven på plats.

Det bästa sättet att undvika imbildningen är:

1. Använd mycket små mängder lim i taget (och då menar jag mycket små mängder!)
2. Använd tandpetare eller nålspets att applicera limmet med.
3. Limma sektionvis. Först i hörnen, sedan efter en stund,

punktvis mellan hörn och till sist områdena däremellan.

När du förbereder de olika plastdetaljerna så provmontera dem först och klipp sedan till delen större än den skall vara. Skrapa eller rugga försiktigt upp ytan som skall limmas. Se noga till så att du inte repar ytorna som skall vara transparenta på den färdiga modellen. Efter att limningen är klar och

härdad ett dygn, så renskar du så att plastdelen får rätt form.

## PROPELLRAR

Eftersom Hamilton Standard Propellers Inc har ett begränsat utbud av sina produkter i skala 1/20 så får man använda sig av något annan leverantör... Jag använder mig av Flying Styros tre-bladiga slowfly propeller. För att dessa skall få plats måste man

En trebladig propeller gör mycket för både utseendet och ljudet. Denna slowfly propeller passar efter liten justering perfekt till Axi 2217/20-motorn.



Den genomskinliga motorkåpan monteras på ett spant där fyra magneter sitter som håller den på plats mot motorgondolen. Innan målning av motorkåpan våtslipas den med 400-papper. Oljekylaren görs av en balsakloss.



Fenspetsen med de övre pinngångjärnet till sidrodret. Observera den smala spalten mellan rodret och stabilisatorn. Var noga med injusteringen så att inte rodret tar i vid ändlägena.



riktiga nödlägen. Varvid hela bassängen färgades in av det kraftiga färgämnet. Allt vatten måste tömmas ut ur bassängen och ett omfattande saneringsarbete måste göras. F2 räddningspersonal var inte välkomna tillbaka för några ytterligare räddningsövningar igen...!

Stig berättar att man som navigationsmetod ofta använde "död räkning" men att man ibland

kunde få in flygfyrar på fastlandet så att man kunde bestämma sin position. Stig använde sig av den navigationsskiva som de Amerikanska besättningarna lämnade kvar efter sig vid ferryflygningarna av Catalinorna till Sverige. En navigationsskiva han har kvar än i dag!

Totalt blev det fem år som navigatör i Catalinan och Stig loggade cirka 600 tim i Tp 47.

Till vänster: Så här tuffa såg Catalina besättningen ut. Närmast: Flygförare Olle Wijkman, Överst på trappan: Navigatören Stig Nylow. Från vänster i flygplanet: Signalist Bror Pettersson, färdmekaniker John Björnsby och fänrik Gösta Stålhammar.



Till höger: Catalina-navigatören Stig Nylow visar Nav-ski-vorna som lämnades kvar i flygplanet av de Amerikanska besättningarna som levererade flygplanen till Sverige 1947-48.

kapa ned bladen till diameter 194 mm. Ett varningens ord är här på sin plats. När man modifierar en propeller så måste du vara mycket noggrann. Det får inte bli brottanvisningar eller obalans. Jag har inte haft några som helst problem med denna kombination av modifierade propellrar och motorer, men om du använder en annan motor och/eller annan ack kombination så måste du vara försiktig. Ett blad som lossnar eller går sönder är givetvis mycket farligt.

Använd mallen på ritningen och klipp ut den nya konturen på bladen. När du är klar väger du bladen och kontrollerar att de har exakt samma

vikt. Var noga, så slipper du irriterande vibrationer på modellen. Jag slipar dessutom ur en del av naven så att de inte upplevs så klumpiga. Navet målas sedan i aluminium färg och spetsarna målas gula. Balansera propellern noga.

Vips så har du en fungerande och snygg flygpropeller som dessutom ser skalariktig ut. Detta tillför en stor del av modellens utseende.

Nu börjar slutet närma sig. I den sista delen av artikelserien som kommer i nästa nummer är det dags för R/C-installation, målning, och flygning. Limma lugnt!

*Mats Johansson* ♦



Propellernaven är justerade för att bli lite mer skalariktiga och diskreta.



# Vi bygger Tp 47 Catalina

**Nu är vi framme vid den sista delen i serien om Catalinan. Flygsäsongen är inte långt borta nu. Det är snart dags att ladda ackarna och kolla vindriktningen inför flygningen! Men innan dess målar vi och slutför installation av RC-utrustningen.**

◊ För att få ett bra och slätt underlag inför målningen använder jag sprutspackel på sprayburk (Hagmans). Spruta ett tunnt lager med sprutspackel över ytorna. Sprutspackel är tungt så var sparsam! För att spara på vikten kan man tex spruta enbart ovansidorna på vingar och roder. Glasfiberklädda ytor kräver något mer sprutspackel för att en bra yta skall erhållas.

Vät slipa nu med 240 - 400-papper, precis så mycket att man kan se igenom spackelytan. Eftersom spacklet väger en hel del måste man försöka slipa bort så mycket som möjligt. Problemet är att man lätt slipar fram en ruggad yta igen i klädselmaterialet. Om så sker får man pensla på lite lack och slipa försiktigt på det skadade området. Små håll som kan synas i glasfiberklädda delar fylls igen med sprutspackel på en liten pensel. Slipa allt noga igen och kontrollera i släpljus. Slipa sedan en gång till.

## MÅLNING

Maska av alla ytor som inte skall målas med tejp och papper. Se till att förbereda med upphängningsanordningar för alla målade detaljer såsom krokar, etc. Jag använder en enkel men bra färgspruta från Clas Olsson att spruta med. Spruta tunna lager med Humbrol färg Silver No 11 (utspädd 50/50 med cellulosa-förtunning). Avsluta med ett tunt lager klarlack tex Humbrols "Satin" som ger en sidenmatt finish som är perfekt att rita panellinjerna på.

## SIMULERAD DUKKLÄDSEL

Eftersom hela modellen är plankad får man simulera dukklädseln på de

olika ytorna. Ett bra sätt att göra detta är att försiktigt skugga fram positionen där spryglar skall anas under en tänkt tygklädsel. Jag använder en vanlig airbrush retuschspruta med rejält utspädd vattenbaserad akrylfärg för plastmodeller. Catalinan har bakre delen av vingen, skevrodden, sidrodret och höjdrodret dukklädda. Börja med att maskera området som skall "dukas" och markera på tejkanten ungefärlig placering av spryglarna. Bestäm dig nu var skuggan skall ligga och använd sedan detta konsekvent. Jag använder en bit OH-plast som mall och sprutar 2-3 tunna drag innan jag flyttar mallen till nästa plats och upprepar processen.

Det svåra med metoden är att få lagom tydliga och jämna skuggor. Som vanligt gäller, övning ger färdighet. Prova på testbitar så att du känner dig bekväm med resultatet innan du tar dig an modellen. Själva målningen tar bara några timmar och vips haren "död" silvergrå yta förvandlas till en trovärdig klädselimitation. Det är ganska fantastiskt vad man kan lura ögat att tro på ett avstånd av bara några decimeter!

## PANELLINJER

Dessa görs bäst med en vattenfast tuschpenna med spetsbredd 0,1 - 0,5 mm. Använd linjal och hemgjorda mallar av t ex OH-plast som kan böjas runt runda kroppsformer. Sätt några maskeringstejppressor under linjalen så att stödet hamnar någon millimeter från ytan så att tuschet inte sugns in under linjalen. När du jobbar med tuschlinjer är det bäst att använda tunna bomullshandskar så att du inte av misstag smetar ut linjerna när du hanterar modellen. Var extra försiktigt mot slutet av processen.



Till vänster: Bakom en enkel lucka av 0,4 mm plywood sitter höjd- och sidroderservona. Korta stötstänger ger glappfri och säker roderkontroll. Gör luckan demonterbar så är det lätt att få ut eventuellt vatten som stänkt in. Du kan också göra stänkskyddade stötstängsgenomföringar, det är fritt fram för förbättringar.



## Bygg själv! Tp 47 Catalina



del 5 av 5

### KLARLACK

Till sist klarlacker jag hela modellen med en blandning av 50 % Humbrol "Clear" och 50% "Satin" klarlack det ger en lagom glans åt modellen som känns trovärdig. Denna del av målningsarbetet är mest nervöst eftersom inget får gå fel här. Sprutan måste fungera perfekt, inget damm får komma på modellen innan lacken torkat, lacken får inte reagera med underlaget, tuschlinjer, etc. Förbered noga och testa på provbitar innan så går det bra. Efter att lacken har torkat ordentligt monterar du dekalerna (som följer med i ritningssatsen) på plats. Sista målningsmomentet är att måla de mattsvarta avisningsytorna på framkanterna.

### NEDSMUTSNING

Det här är ett himla kul moment tycker jag. Helt plötsligt får modellen liv. Ett varningens ord är dock på sin plats – överdriv inte! Begreppet "less is more" stämmer alltså mycket bra. Det mest realistiska resultatet blir om man tar det väldigt försiktigt och sprutar med väl utspädd färg. Jämför med foton på originalet så att



Bra dokumentation är givetvis viktigt för ditt bygge. Här är några godbitar att försjunka i när balsadammets ligger som tätast i hobbyrummet.

du ser var någonstans på flygplanet det skall smutas ned. Jag lade t ex på en del svarta och bruna stråk efter avgasrören på översidan. Om man vill kan man även svagt markera smuts längs vattenlinjen på kroppsidan. Ett tips när det gäller nedsmutsning generellt är att fråga plastmodellbyggarna. De är oftast väldigt duktiga att måla "wheating" på sina modeller, särskilt de som bygger pansar, har jag noterat!

Nu kan du med gott samvete göra rent färgsprutan och lägga den åt sidan. Njut av ditt mästerverk!

### RC-INSTALLATION

Nu för tiden är ju radioinstallationen i en modell rätt så enkel, med små lätta servon och computerradio.

Man monterar i princip bara dit servona och justerar sedan in utslag, neutrallägen, etc från sändaren. Jag använder servon med ca 1,5 kg dragkraft till rodren (9-grams) och små micro servon (6 grams) till flottörmekanismerna. Jag föreslår att man använder en 9-kanals mottagare men det går också att använda en 5-kanalsmottagare om du använder Y-kablar, se kopplingschema. När det gäller stötstänger har jag använt vanlig piano-tråd av 1,5 mm diameter. Jag gillar enkla och säkra lösningar här. Därför gör jag Z-bockar i varje ända. De kan i princip inte gå sönder, lossna eller vibrera upp osv.



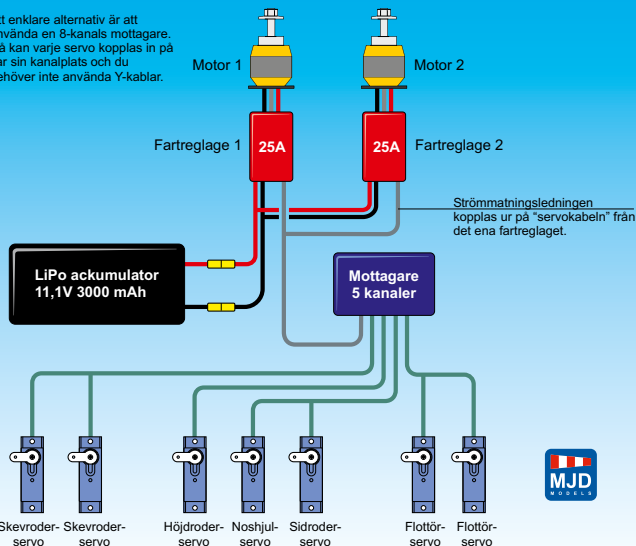
Se till att acken är väl förankrad i modellen. Jag använder ett rejält kardborreband som går runt acken och plywoodgolvet. Se även till att acken ligger an mot det främre spantet i ackutrymmet. Kanten mot luckan tätas med silikongummi.

### TVÅ FARTREGLAGE

När man använder borstlösa motorer

## Kopplingschema Catalina

Ett enklare alternativ är att använda en 6-kanals mottagare. Då kan varje servo kopplas in på var sin kanalplats och du behöver inte använda Y-kablar.



Du behöver en mottagare med minst 5 kanaler och 3 st Y-kablar. Om du har en modern computer radio och använder en mottagare med fler kanaler kan du koppla in servona på respektive kanalplats för att sedan tilldela och justera in varje servo för sig.



Allt är inte vad det syns vara! Här har svaga skuggor lagts på plats med en airbrush för att efterlikna dukklädseln på vingen. På några decimeters avstånd blir illusionen rätt övertygande. Öva på testbitar först så att du lär dig tekniken.



åt rätt håll. Roderutslagen skall vara enligt följande: (mätt vid roderens bakkant vid dess bredaste del). Höjdroder: 14 mm upp, 14 mm ned. Sidroder: 28 mm vänster, 28 mm höger. Skevroder: 15 mm upp, 4 mm ned. Vad gäller skevroderens neutralläge så bör de gärna peka något uppåt 0 - 2 mm (det förstärker skränkningseffekten).

#### PRE-FLIGHT CHECK

Kontrollera att vingen är helt rak och att inga skevheter smugit sig in, t ex vid monteringen av stöttor etc. Se till att allt sitter fast ordentligt, särskilt den tunga acken. Vingen skall var fastskruvad med 4st M4 Nylonskruv. Kontrollera räckvidden på radion med och utan motorpådrag. Var noga med roderutslagen och att roderet rör sig åt rätt håll. Kontrollera tyngdpunkten en sista gång. En sista blick på vindstruten. Allt OK? - då flyger vi!

#### FLYGNING

Markstart: Med en amfibiemodell är nog alternativet med markstart att rekommendera vid första provflygningen (särskilt om det är kallt i vattnet...)

Denna modell trivs absolut bäst vid lugnt väder. Välj alltså en lugn, gärna vindstilla dag för första flygning (Jag provflyger helst på morgnar eller kvällar). Eftersom noshjulet är ganska litet bör det vara asfalt eller kortklippt gräs på banan. Trots att Catalina inte är övermotoriserad blev jag lite överraskad vilket bra drag det var i starten och direkt efter lättning drog jag ned gasen till ca 60%. Modellen steg fint och kändes precis så där lagom såvlig som ett stort tungt transportflygplan skall vara. Skevroderet är ganska

tröga och man får svänga mycket med sidroderet. Stall på höjd visade att TP-läget var bra och att skränkningen fungerade som den skulle. Efter några svängar över fältet var det dags för landning. Eftersom förebilden saknar klaff får man ta ner farten i tid och göra en ganska flack inflygning med motorpådrag. Över tröskeln kan man lugnt dra av och låta flygplan sjunka ned, lite stöttning före sättningen avlastar noshjulet och Catalinan landar lugnt och värdigt. "Hur snäll som helst"- blev det första intrycket. Nu snabbt vidare till närmaste sjödrag, här skall sjöflygas.

Sjöstart: Eftersom Catalinan saknar vattenroder flöjlar den gärna upp mot vinden. Man får ibland använda rejält med gaspådrag när man skall svänga runt på vattnet - det är samma egenskaper som förebilden hade. Ett

enkelt vattenroder i genomskinlig plast eliminerar detta problem. Generellt gäller ju att sjöflygning är än mer känsligt för vind än vid flygning från land välj alltså helst vindstilla dagar.

Styr upp flygplanet mot vinden och dra på motorerna. Med lite höjdroder går Catalinan snällt upp på steget och lättar snabbt. Se till att balansera upp spetsflötörerna med skevroderet. Flygplanet är, rätt byggt, mycket lättflugget som du märker. Använd gärna lite sidroder i svängarna (om du har en computerradio kan du mixa in detta). Catalinan flygs lugnt och värdigt, som det anstår ett marinflygplan, några avancerade manövrer var det inte tal om. Det är lugna förbiflygningar, tryckare, start och landning som gäller. Det är en härlig syn att gör "splash and go" och se vattnet droppa av från undersidan när man flyger förbi på någon meters höjd. Med en nyladdad LiPo-ack får man lätt ut 30 minuter på en laddning så det finns

## Flygvapenmuseum's Catalina



Den 7:e juli 1966 bestämdes att Flygvapnets sista Catalina 47001 skulle utgå och kasseras. Flygplanet skulle lämnas över till Flygvapnets historiska samlingar vid Malmen (idag Flygvapenmuseum). Måndagen den 1:a augusti startade 47001 för sista gången från Hägernäsviken för att efter en stunds flygning landa för sista gången vid Malmslätt. Flygplanet skulle enligt den ursprungliga planen placeras

direkt i ett magasin. Men av olika skäl fördröjdes bygget av skydd för Catalinan och det slutade med att flygplanet fick stå ute i ur och skur i över 40 år!

Många är vi flygentusiaster som förfasats över att Flygvapenmuseum's Catalina stått utanför museet och sakta brutits ned av väder och vind. Duken på vingar och roder har sakta ruttnat bort och nu gapar stora hål och revor överallt. Ett så stort flygplan som Catalinan kräver en rejäl

byggnad för att kunna hangareras och ekonomin har väl inte räckt till för detta. Nu har dock den goda nyheten kommit att flygplanet skall in under tak och genomgå en välbehövlig och omfattande renovering redan denna sommar. Snart kan vi alltså njuta av Catalinan renoverad till sin forna glans!

#### Vad hände då med 47002?

Den nedskjutna Catalinan återfanns 2003 på Östersjöns botten av "DC-3

konsortiet" som en månad tidigare lyckats lokalisera den försvunna DC-3:an. DC-3 konsortiet var en grupp hängivna personer som efter ett otal expeditioner lyckades med den smått otroliga bedriften att finna och bärga vraket av DC-3:an. Läs mer i den intressanta boken: "DC-3:an, på jakt efter sanningen" av Björn Hagberg. 47002 står fortfarande (när detta skrivs) med nosen nere i dyn på ca 100 meters djup i Östersjöns mörker. Flygplanet är





Catalinaveteraner framför minnestenen vid gamla F2. Från vänster: Sven Gunnar Knapp, Stig Nylov, OlleWijkman, Sture Alfvén, Paul Eriksson och Kurt Jörgne.

Här har flera Catalinabesättningar och tekniker skrivit sina autografer på modellen. Resultatet = nu vågar jag knappt flyga med den!



gott om tid att flyga på. Landningen görs bäst med lite motorpådrag och med låg sjunkhastighet. Återigen se till att ligga rakt på vingarna så att inte spetsflötörerna tar i för tidigt. Det är lite knepigt att landa på vatten i början, innan man lär om ifrån "vanlig" landningsteknik (man vill gärna "ställa ut" och "trepunkta" i

början...) men det ser desto tjugare ut när man lyckas. Flygplanet tar kontakt med vattenytan, planar på steget, och sänker sig sedan ned i vattnet – Sjöflyg ger verkligen en extra dimension åt skalaflygandet. Med Catalinan kan man dessutom välja mellan att flyga från land eller vatten.

Grattis! Du är nu utcheckad på en av de riktiga legenderna i det Svenska flygvapnet – Tp 47 Catalina!

#### SAMMANFATTNING

Så där, ett rejält projekt är avslutat. Catalinan är ett ambitiöst bygge men den ger i gengäld mycket tillbaka till

sin byggare. Detta projekt har varit extra roligt eftersom överraskande många Catalinabyggen just nu pågår runt om i Sverige och några till och med utanför landet. Skicka gärna in bilder på just ditt Catalina-projekt så visar vi det mer än gärna i såväl tidningen som på internet.

Mats Johansson ♦

Fler bilder på Flygvapenmuseum Catalina finns på [www.hobby.se](http://www.hobby.se)



relativt intakt med skothålen väl synliga. Vem vet, en dag kanske den kommer att bärgas?

Totalt finns det ca 100 st Catalinor bevarade på museer runt om i världen, varav ca 25 är i flygande skick.

#### Flygvapenmuseum bygger ut!

Syftet med utbyggnaden av Flygvapenmuseum är att göra det till ett kulturhistoriskt museum för alla. Flygvapenmuseum har redan

idag en helt unik samling som är av både nationellt och internationellt intresse.

I planerna för det nya museet ingår utställningar om Sverige under det kalla kriget, faktarum, arkiv, bibliotek och administrationslokaler samt science center om varför ett flygplan flyger, det vill säga praktiska övningar för barn och ungdomar med anknytning till aerodynamik, flyg och flygteknik. Dessutom planeras utrymme för tillfälliga utställ-

ningar vilket kommer att erbjuda besökarna nya utställningar flera gånger om året. Här kommer att visas allt från teknikhistoriska- till konst- och kulturhistoriska utställningar med humanistisk inriktning. Det kommer alltså att finnas anledning till att kontinuerligt besöka Flygvapenmuseum för att ta del av nya upplevelser.

Även den idag redan befintliga basutställningen kommer att förnyas och fördjupas genom kompletteringar med föremål, miljöer, texter, bilder, filmer och modern ljussättning. Ambitionen är att besökarna skall möta intressanta och spännande utställningar i vilka försvarets och då särskilt Flygvapnets roll sätts in i ett större samhälleligt sammanhang. Flygvapenmuseum och dess utställningar kommer att vara den allmänna publikens besöksmål likväl som ett självklart besöksmål för de årskurser som studerar svensk nutidshistoria inom grundskola, gymnasium och universitet.

Den nya basutställningen om Sverige under det kalla kriget kommer att bli en utställning där

den nedskjutna och numera bärgade DC-3, Tp 79001, står i fokus. I utställningen kommer besökarna först att möta historien om vad som hände fredagen den 13 juni 1952 då DC-3:an, med åtta mans besättning, sköts ned av sovjetiskt jaktflyg, det vill säga upptakten till de mest dramatiska dagarna i svensk försvarshistoria under efterkrigstiden. Den efterföljande Catalinaaffären ska skildras liksom det politiska efterspelet. DC-3:an kommer att ställas ut i en stor monter på ett sätt som gör det möjligt för publiken att studera den på nära håll. Även berättelser om, och föremål med anknytning till de åtta besättningsmännen planeras att vara den del av utställningen. Även Catalinan kommer att ställas ut tillsammans med en MiG15. Vid ett besök på Flygvapenmuseum ska besökarna även erbjudas att koppla av och diskutera sina upplevelser i museets nya servering. Det nya museiutbyggnaden beräknas vara klar under 2010.