



FLYGEBLADET

Nyhetsmagasin fra Venneforeningen

Flyhistorisk Museum Sola

Nr 4-2024



Innledning

I samarbeid med Jærmuseet fastsatte vi åpningsdagen for museet med ny utstillingshall og foajebygg til 15 juni dette året. Grunnen til at den datoen ble valgt var at vi ønsket at åpningen skulle sammenfalle med Sola Air Show, som blir et stort arrangement og som mange av oss allerede nå ser frem til. Forutsetningen da vi satte datoen var at entreprenørene hadde antydnet at utstillingshallen ville være oppe, og vi kunne starte med utstillingene rett over nyttår. Nå ble det av mange grunner som jeg ikke skal gå inn på her, ikke slik. Vi kom ikke i gang med innflytting før i mars, jeg vil nesten si heldigvis. Som kjent var ikke været i januar og februar slik at det ville vært fornuftig å flytte flyene mellom halene på den tiden med det været vi hadde denne vinteren.

I tillegg fikk vi ikke den bevilgningen fra Sola Kommune vi hadde søkt om, og som var nødvendig for å få ferdigstilt begge byggene. Vi ville derfor ikke kunnet arrangere en stor åpning denne juni. Vi håpet i det lengste at vi skulle kunne skaffe oss de nødvendige midlene fra annet hold. På tross av en iherdig innsats lykkes vi ikke. Vi klarte imidlertid å skaffe oss 1.mill i egenfinansiering, som er et viktig steg for til slutt å komme i havn med de bevilgningene vi trenger.

Resultatet er at vi nå må erkjenne at vi ikke ser noen mulighet til å få begge byggene ferdige til juni. Vi skal klare å få ferdig utstillingen i den nye hallen.

Nå ser vi imidlertid at vi har liten mulighet til å få ferdig utstillingen med så bra kvalitet som vi ønsker i hangaren, eller få foajebygget klar til å ta imot besøkende i juni.

Planen nå blir at vi har en mindre åpning i juni som omfatter kun den nye utstillingshallen, og så har vi et større arrangement neste vår. Da har vi mulighet til å kunne vise frem en mer presentabel utstilling i hangaren, og et ferdig foajebygg.

Det betyr nok ikke at vi kan slappe av, det vil kreve en stor innsats å komme så langt at vi kan åpne museet i juni. Jeg kan trykt si at de siste månedene har det vært en imponerende dugnadsinnsats fra et stort antall av medlemmene. En lørdag talte jeg 25 mann pluss en jente i arbeid.

Så langt har det vært et krevende arbeid, det ser ut til at det dukker opp stadig nye overraskelser og utfordringer. I den gamle utstillingen var gjenstandene satt inn med minst mulig avstand. Dette betyr at all flytting av de større gjenstandene blir ganske komplisert. Når flyene står plassert på et sted i lange perioder synker trykket i dekkene, og en oppdager at det er dekk som må, eller kanskje bare bør skiftes, blir det forsinkelser og merarbeid. Eksempelet med SAAB Draken som ble omtalt i tidligere utgaver av Flygebladet er kanskje det verste eksempelet. Selv om vi nå må utsette den store åpningen av bygget, håper jeg at den store innsatsen fra medlemmene vil fortsette.



Oppheng av fly.

I sist nummer fortalte jeg historien om opphenget av de Havilland Vampire som ble hengt opp på veggen i den nye hallen. Det var første steget. Det neste steget var å henge opp de to Sabre-jettene i taket. Begge flyene er utstyrt med festepunkter for løfting av flyene. Det ble besluttet av vi skulle benytte disse, men vi kunne ikke være 100% sikre på at disse ville være trygge etter 60 år. Det ble derfor besluttet at vi skulle sikre opphenget med det vi har kalt «magebelter», som er lastestropper som henges under buken på flyene.

Det var dessverre noe forsinkelse på leveringer av den store porten som gjør det mulig å få flyene inn i hallen. Med den store åpningen i veggen mot nord, og vinden som stadig blåste kuling fra nord, fant vi det sikrest å vente med å heise opp flyene til porten var på plass. Prosedyren var at vi først prøveløftet flyene etter med lastestropper for å kunne nøyaktig måle hvor store de permanente wirene flyet skal henge etter må være. flyene ble så satt ned og når de permanente wirene var klare kunne flyene henges opp permanent og magebeltene henges på.



For å spare tid ble bjelkene levert kun med grunning, slik at vi selv la på svart lakk for at de skulle harmonere med hallen



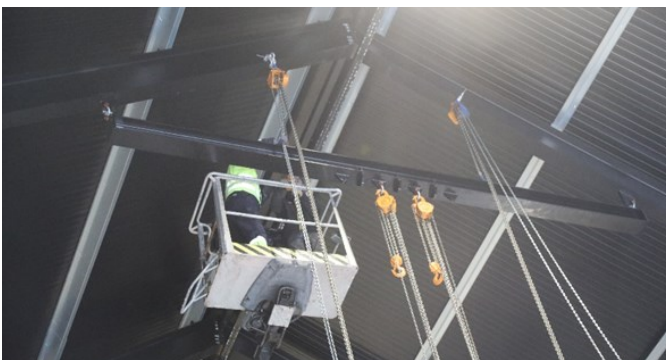
Så fulgte en prøveoppheng av K'en. Som det fremgår av bildet, ble den da hengt opp med nesene pekende bratt nedover. Det viste seg at helningen på flyet ble i meste laget, og boltene ble bøyd.



Til slutt kom den etterlengtede porten. Som så måtte ha noen dager for å bli montert.



Bøyd bolt



For å unngå skjev belastninger på opphengs punktene på flyene ble det laget en bjelke som først ble heist på plass.



Nye bolter ble laget med en større anleggsflate mot vingene, samtidig som vinkelen på flyet ble redusert. Da gikk det greit.



Kjettinger og taljer måtte på plass før løftingen kunne begynne



Også på F'en ble boltene skjeve under prøveløftingen, nye måtte lages. Festepunktene på flyet måtte prepareres for å få en større og bedre anleggsflate. Her er Kjell Naas i gang med prepareringen



Selv om utvekslingen er stor på kjetting taljene er det tungt arbeid å få opp flyet med to taljer



Samme slitet på nytt



K'en i posisjon



Til slutt var begge oppe i posisjon



Så var det F'en sin tur. Her er den brakt i posisjon under



Det ble lagt magebelter under begge flyene. Det er de fabrikkinnstalterte heisepunktene på flyene som er det primære opphenget, men som ekstra sikring er det lagt magebelter under begge flyene.



Magebeltene som er røde fikk innpakning i sølvduk.

Flytting av Fly

Ved siden av å få heist opp flyene som skulle henge i taket er det flytting av fly som er den store jobben. Fylket skal nå i gang med å legge opp nytt lysanlegg i taket, og de må kunne komme frem med lift for å kunne gjøre arbeidet måtte det gjøres plass ved å ta ut fly. Noen skulle over i den nye hallen, mens andre skulle ut for å få en skikkelig vask. Som jeg har skrevet tidligere, det er greit nok å gjøre det når en er på en åpen plass med rom til stor bevegelser, men i museet blir flyene stuet tettest mulig.

I forrige nummer fortalte jeg om flyttingen av de første, de som skulle opp i taket og Draken og Aero Commanderen som må settes bort mens alt dette foregår.

Nå fortsatte arbeidet med å få ut Catalinaen, den tar mye plass, og måtte flyttes for at elektrikerne skulle komme til med sitt arbeid, den måtte flyttes noe for å passe inn i planen for den nye utstillingen, og så trengte den vask som best kan gjøres utendørs. Lørdag den 20. stilte Rolf Lund med en stor gul tauetraktor som var nødvendig for å bevege den store Catalinaen.



Vi har en gammel tauetraktor fra Braathens. Den har Volvo motor, går på propan, og klarer greit å trekke de mindre flyene.



Den neste som måtte flyttes litt var F 5



Da den store gule kom begynte den med å ta ut Heron. Den skal få en ny og mer fremtredende plassering i utstillingen, og den trenger absolutt en vask.



Den får en midlertidig plass ved siden av en annen, nesten like gammel Braathens maskin.



Den neste som kom ut var T33, som skal inn i den nye hallen.



Og så var turen kommet til RF 84F, som også skal over i den nye hallen.



Portelementene ble trukket tilbake i posisjon med lastestropper. Her står Rolf Lund og Mathias Bolgen i liften. Mathias er elev ved Sola vgs. Det er fint å se at vi også kan tiltrekke oss yngre entusiaster.



En stor del av jobben med å flytte fly består av å åpne og lukke portene. De er originale fra da tyskerne bygde hangaren. Portene har nok aldri fått det vedlikeholdet de burde hatt, men gjennom alle år har det gått greit allikevel, selv om det er et slit. Men denne dagen var gikk det ikke. Flere av portbladene sporte av skinnen de går på, og kilte seg i toppen. Full stopp.

I løpet av ettermiddagen fikk vi til slutt luket portene, men Catalinaen rakk vi ikke å få ut, den ble bare flyttet noen meter for å gi tilkomst på baksiden.

Tirsdagen ble så brukt til å gi portene en overhaling



Først ble så mye støv, sand og annen skitt rensket vekk. Her er Kjell Sivertsen i gang med rensing mellom skinnene.

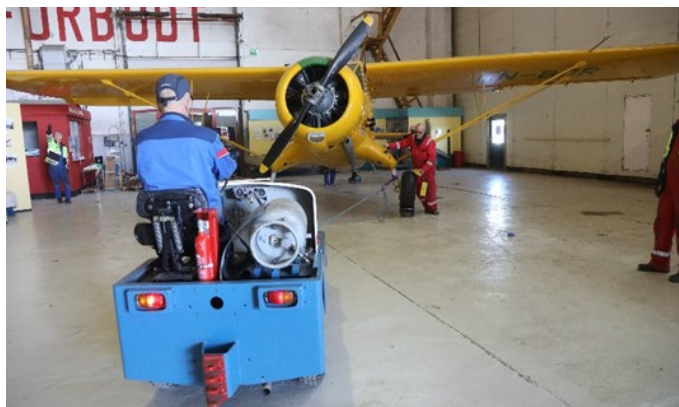


For å få dem løs igjen måtte en stor lift tas i bruk. Den ble velvilligst stilt til rådighet av fylket som hadde leid den inn for å brukes til lysanlegget.



Deretter ble det høytrykkspylt mellom skinnene.

Til slutt fikk hjulene en omgang med olje. Etter den behandlingen har portene gått greit. Denne episoden var en grei påminnelse om at vi må passe på vedlikeholdet.



Så var det tid for å flytte Norseman for å gi bedre tilkomst.



Etter at dørene igjen kunne åpnes var tiden kommet da vi kunne få Rolf Lund og den store gule tilbake og få ut Catalina



Å la utstillingsgjenstandene stå på hjul er ikke heldig i det lang løp. Her et eksempel på et dekk som er blitt ødelagt etter å ha stått stille i mange år uten å bli ettersett.



Dette mikroflyet burde vært tatt vekk for lenge siden. Nå ble det krevende å unngå at det hang seg opp i Catalinaens hale



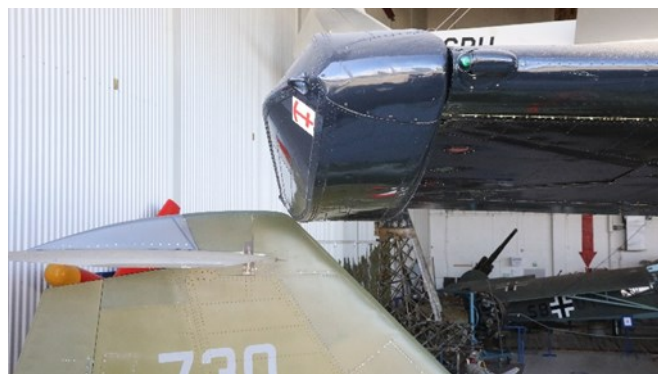
Her er Kjell Naas i arbeid på et dekke som trenger tilsyn, på det som er blitt kjent som hjulebordet



For å unngå kollisjoner ble Sverre Sollid plassert på oversiden av flyet.



Mekanikeren som nå i mange år har jobbet med den ene Catalina – motoren kan få seg en liten pause mens flyet blir vasket. Her blir han fraktet bort på behagelig vis av Trond Tønnesen.



Det er ikke mye plass mellom flyene i hangaren, under slepet var det ikke mye klaring mellom Catalina vingen og halen på Starfighter.



Men ut kom den. Dette er vel første gang på rundt 60 år at en komplett Catalina blir slept ut av hangaren hvor de norske Catalinaene var stasjoner fra 1945 til 1961. Den blir nå midlertidig stående ute til den er vasket og kan settes tilbake.



Catalina og Heron ble vasket. Det trengtes



Det er ikke bare fly som må flyttes, her er det en motor som må flyttes

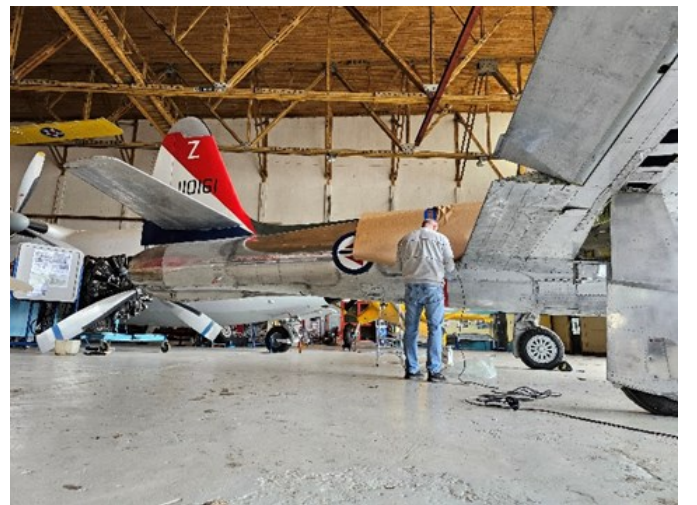


Den siste som kom ut, var Starfighter som skal videre til den nye hallen så snart det er klart til å imot den der.

Neste dugnadsdag var sist lørdag, Da var oppgavene å komme videre med vasking av flyene som var tatt ut, og klargjøre den nye hallen til å ta i mot flyene som skal inn. Det betyr mer flytting av fly.



Metropolitan har stått på samme sted siden den ble satt inn i hangaren for ganske mange år siden, planen for den nye utstillingen innebærer at nå må den flyttes for første gang. Her klargjøres den for flytting.



Tormod Enholm har arbeidet lenge med å få alle stensilene på Thunderjeten komplette.



Det begynner å bli trangt foran hangaren.



Det lille mikroflyet, LN YRH som har hengt over Catalinaen ble tatt ned.



Med flyen i taket blir gulvet i den nye hallen vasket. Deretter må det oljes for å binde støvet fra betongen.

Restaureringsprosjekter.

Det foregår stadig litt arbeid også på restaureringsprosjektene selv om nå den store innsatsen er rettet mot å få klar den nye utstillingen

Tiger Moth skal bli klar til åpningen av utstillingen åpner i juni, så den arbeides det mye på.



Det brukes mye tid på dugnadene på å skyve hangarportene frem og tilbake.



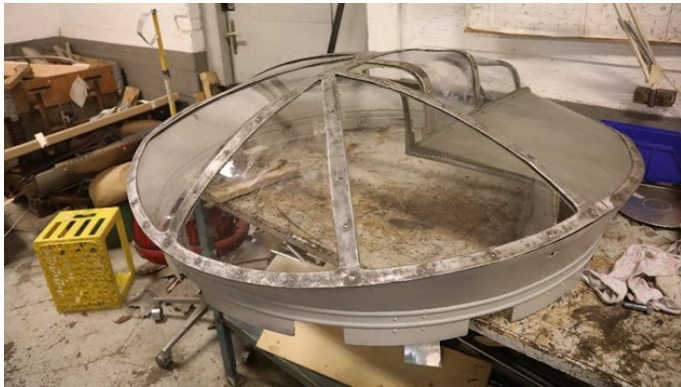


Her er halen og skroget under montering



Motoren har fått en overhaling, selv om ikke intensjonen er at den skal startes

Caproni 310 blir ikke ferdig til åpningen slik vi håpet tidligere, men det jobbes stadig på den.



Tårnet har fått nytt pleksiglass.



Harald Egge har modifisert et gammelt MG slik at det ser noenlunde likt det MGet som sto Caproni.

Arado 66. I sist nummer skrev jeg om fairleadene som Rasmus Svihus jobbet med. De er nå ferdige.



Heinkel 115. Det foregår litt arbeid også på den, selv om de fleste av de som normalt jobber med den nå er engasjert med å flytte på fly. Det arbeidet som gjøres skjer i nært samarbeid med Konservator Stina Ekelund Erlandsen fra museumstjenestene i Rogaland.



Fra et besøk fra museumstjenestene. Fra venstre Kjell Sivertsen, Stina, Stein Rosengren og Harald Øverland



Stina i diskusjon med Harald Øverland om tilstanden på senterseksjonen på Flyet.

Medlemsmøter

Museet har innledet et samarbeid med Sola historielag om foredrag om luftfartsrelaterte emner. Historielaget holder sine møter i Sola kulturhus. Vi ser for oss at vi i løpet av høsten holder 2 møter i samarbeid, i september og november. Vi planlegger et møte som vi arrangerer selv, slik vi har pleid i oktober. Så ser vi for oss et fellesmøte i februar neste år.

Datoer og emner kommer vi tilbake til.



Fra et møte med Sola historielag. Fra venstre Stein Løken Clason, sekretær i Venneforeningen, Ole Johan Berg, Tor Erik Hansen, styreleder i Historielaget og Ottar Kjørmo fra Historielaget



Jeg avslutter med et bilde et større bilde av Catalinaen for første gang utenfor hangaren etter at den var blitt ferdig restaurert