



FLYGEBLADET

Nyhetsmagasin fra Venneforeningen

Flyhistorisk Museum Sola

Nr 6-2024



Utstillingen

I sist nummer skrev jeg om flytting av fly inn i den nye utstillingshallen. Da var tiden kommet for å sette fokus på arbeidet med å organisere den nye utstillingen i hangaren. Dette er blitt et ganske omfattende arbeid. Resultatet av alle de flytteoperasjonene, og de andre arbeidene som har pågått det siste halve året er at det er mye som må gjøres før museet igjen kan åpne for publikum.

Så snart flyene som er flyttet over i den nye hallen var ute, og Heron og Catalina var tatt ut for å vaskes, slapp elektrikere til for å skifte lyset i hangaren. Det lysanlegget vi hadde i hangaren har røtter tilbake til da tyskerne bygget hangaren i 42-43, og var nå modent for utskifting. Ikke minst var det påkrevd fordi det var gamle glødelamper med et tilsvarende høyt strømforbruk. Arbeidet var et spleiselag mellom Sola Kommune og Rogaland Fylkeskommune. Det er fint at de to har klart å gå sammen om et prosjekt som er viktig for museet. Grunnen er at Fylkeskommunen er huseier, mens Sola kom. tar regningen for strøm i museet. Arbeidet har vært omfattende, og det krever en del koordinering å gi elektrikerne tilkomst med lift i hele hangaren, samtidig som vi arbeider med å få til en utstilling.

Resultatet er blitt strålende, det er nå mange flere lamper enn før, så lyset er blitt fantastisk.

Det som har gjort arbeidet med plassering av flyene krevende er at vi tidlig tok en beslutning om at vi måtte finne en ny plassering av de Havilland Heron. Det er et viktig fly i passasjerflygningens historie i Norge. Det markerer starten på regulære innenlands flyging mellom de større byene i Norge fra regulære flyplasser. Flyet har i alle år stått med halen mot publikum, og har fortjent en bedre plassering. Vi besluttet etter lange diskusjoner å flytte Metropolitan og Catalina mot syd slik at det ble plass til Heron mellom Friendship og Metropolitan. Resultatet var at omtrent alle de øvrige flyene også måtte flyttes.

Etter som vi flyttet ut fly så vi klart at det var et stort behov for å vaske gulvet. Store deler av gulvet er vasket med høytrykksspyler. Noe står igjen, først og fremst av hensyn til dukkede fly og andre skjøre gjenstander. Det har avdekket et tydelig behov for å gjøre noe med malingen på gulvet, men det må vente til høsten.



Så må vi håpe at alt ser bra ut til åpningen 13. juni. Det betyr imidlertid ikke at arbeidet med utstillingen er ferdig. Vi har 5 fly vi håper å kunne få inn i utstillingen på kort sikt, og 2 til på litt lengre sikt, og en mengde tanker om hvordan vi kan gjøre ytterligere forbedringer



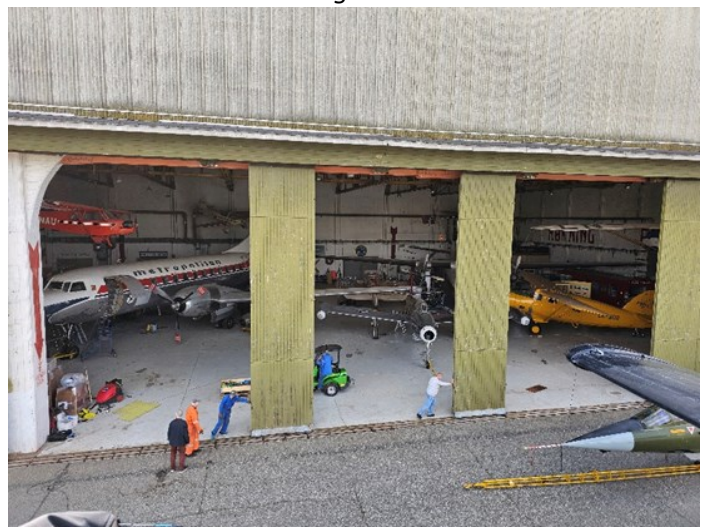
Vasking av Catalina



Kirsten Johnsen og vasker vingen på Catalina



Vasking av Heron



Det er ikke få ganger de siste månedene det er blitt åpnet og lukket dører i hangaren, men etter at sporene ble høytrykksvasket g hjulene smurt har portene gått rimelig greit



Disse tre brukte faktisk pinsedagene til å vaske på fly imponerende, fra venstre Mathias



Flyene har stått lenge stille, og de har varierende grad for lite luft i dekkene når de skal flyttes.



Stadig problemer med dekk. Her er det nesehjulet på Heron som er flatt



Friendship er et av de få flyene som ikke blir flyttet, så den måtte vaskes der den står



Det var ikke bare fly som skulle flyttes, etter at flyene var kommet på plass var det en del motorer som også ble flyttet over i den nye hallen



Denne flytrappen har stått ute i noen år. Resultatet er at den trengte en grundig vask før den kunne settes inn



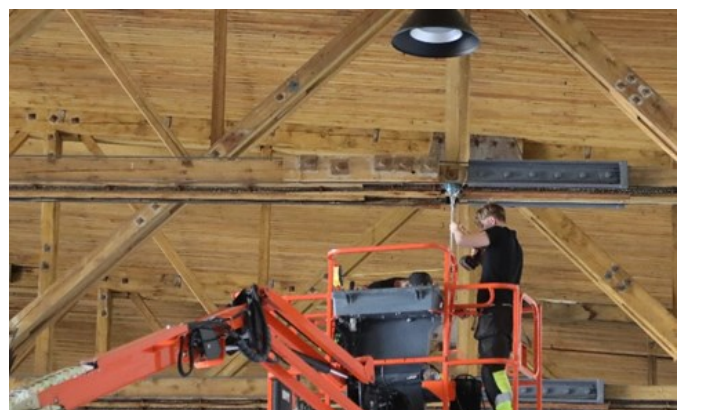
Goblin motoren er kommet på plass ved siden av Vampire, som var utstyrt med motor av denne typen



Gulvet ble også vasket så langt det var mulig å komme til



De fleste motorene og andre større utstillingsgjenstander går på små hjul. Det er greit så lenge de bare flyttes inne i hangaren, men når de skal ut og over til et nytt bygg hender det at de små hjulene svikter.



Mens vi i Venneforeningen arbeidet med vasking og flytting av fly var elektrikere i gang med installasjon av nytt lys.



Metropolitan kunne flyttes mens Catalina var ute. Det var nødvendig for å få plass til Heron



Norseman er kledd med duk, og bør derfor ikke stå ute i lengre perioder, men for å ti rom til å manøvrere andre fly måtte den en del ganger tas ut ved starten av arbeidet.



Selv om hangaren er stor, er også Metropolitan stor, så det ble ganske krevende å få manøvrert den på plass



Og så må den inn på slutten av arbeidsøkten. Inn i hangaren er det litt motbakke, så her trengtes det 10 mann for å få den inn



Metropolitan måtte flyttes frem for at halen på Heron skulle komme bak vingen på Friendship, og for å få den plassert måtte antennen legges over vingen



Hangglideren måtte ned, den skal få ny plassering i taket på foajebygget



Muskelkraft er trengtes når fly skal flyttes



Den siste store flyttejobben var å få Catalina inn.



Marginene er små når Catalina skal inn forbi Caproni.



Her er de fleste flyene kommet på sine nye plasser, og nå med skikkelig belysning.



Så snart flyet var tilbake i posisjon kunne den trofaste mekanikeren som hadde fått seg en pause komme



Etter vasking ble flytrappen satt tilbake til bakdøren på Metropolitan



Helikoptrene skal stå på langs portene. Her er de to første kommet på plass, de vil bli fulgt av først av Sea King, og på nyåret av en Super Puma.

«The devil is in the details».

Dette er kjent uttrykk fra oljeindustrien, og er vel også andre steder. Her er et eksempel fra vårt arbeid. Vi bestemte at Metropolitan og Catalina skulle flyttes, vi målte og beregnet hvor mye flyene skulle flyttes, og hvor de skulle stå etter flyttingen, men glemte å se opp i taket. Da vi var i ferd med å starte operasjonen så vi at der halen på Metropolitan ville komme hang det fly. Så det måtte flyttes. Det ble en krevende jobb. Huseieren, Rogaland Fylke, er skeptisk til å henge ting i taket, og vil helst at det som henger der blir fjernet. De har akseptert at det som henger der blir hengende, men dersom ting blir tatt ned, kan det ikke uten videre henges opp igjen. Det måtte ned, for å flyttes over i samme posisjon på en annen takstol, og da måtte vi gjennom en prosess for å kunne dokumentere at det var trygt. Heldigvis har vi god kontakt med Kolos som sto for oppheng av flyene i den nye hallen. Det var krav om at vi måtte prøvebelaste takstolen det skulle nå henges på for å sjekke at nedbøyningen var akseptabel. I tillegg måtte vi få en bygningsteknisk konsulent til å vurdere tilstanden på takstolen den skulle henge i. Heldigvis besto takstolen kravene, og flyet kunne igjen heises opp.



Piel Emeraude er et fransk selvbygger fly. Slik hang det i taket på museet bak Metropolitan



Så begynte arbeidet med å få ned flyet



En korrekt observasjon



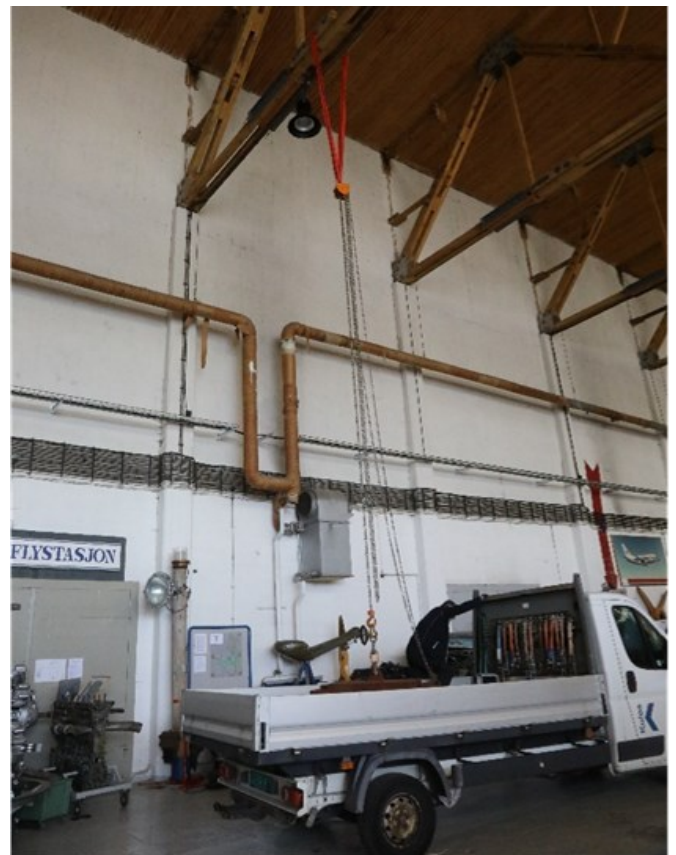
På vei ned



Da det var nede fikk vi se hvordan et fly ser ut etter å ha hengt i taket og samlet støv i 15-20 år. Ikke akkurat et vakkert syn!



En grundig vask var nødvendig



Kolos kom med lodd på 1200kg på en lastebil.



Flyet veier ca. 400 kg, og testen viser at 1200 kg kun ga en mindre nedbøyning



Så ble treverket inspisert av en bygningsteknisk ekspert,



Etter at alt var klart var det bare til å heise det opp, nå på god avstand av Metropolitan



Slik den nå henger, godt synlig for publikum og uten å komme i konflikt med andre objekter

Caproni

Mens de fleste av oss styrer med vasking og flytting av fly er det noen, Kjell Dahle, Harald Egge og Siegfried Hernes, som ikke lar seg affisere av alt bråket, men fortsetter uforstyrret på det som nå er innspurten på Caproni. Da den var kommet på ny plass ble det lagt på duk på alt bortsett fra buken. Duken er dopet, og er nå klar til lakkering. Etter at lakkarbeidet på oversiden er ferdig skal hjulene på og duk, dop og lakk skal på under flyet. Caproni hadde et komplekst kamuflasjemønster, som det er grublet mye på hvordan vi skal få det korrekt slik det en gang var.



Caproni har stått litt bortgjemt i utstillingen. Den blir et av klenodiene i samlingen, så den fortjener en mer sentral passering. Tanken er nå at fly som har historie tilbake til 2 verdenskrig skal samles i sydenden av hangaren. Nå var tiden kommet til å flytte den.



Den er lett nok til at den enkelt kan flyttes av tre -fire mann



Den endelige plasseringen blir i sør-østre hjørnet hvor CF 104 sto.



Så fortsatte umiddelbart arbeidet med å trekke duk



Neste steg var å montere neseseksjonen. Det var spennende om de to delene ville passe sammen, men den frykten var ubegrunnet, det gikk greit å få de to delene sammen



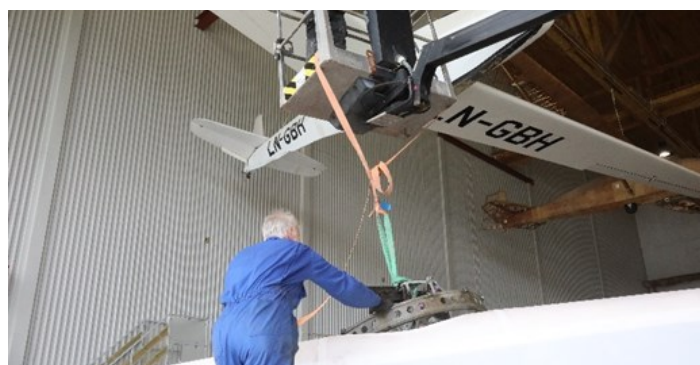
Nå kan vi også se hvordan den blir innvendig.



Harald Egge har restaurert MG tårnet, som er noe av det som er best bevart



Da var tiden kommet for å montere MG tårnet. Det var ikke kran tilgjengelig, en lift måtte gjøre tjeneste som kran



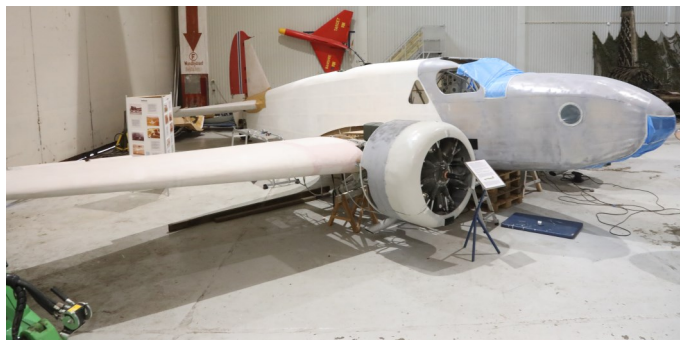
Det gikk greit å få den på plass med lift



Her kikker Harald fornøyd ut fra tårnet. Glasskuppelen blir ikke satt på før flyet er lakkert.



Det neste steget var å montere vingene



En del bilder fra slik Capronien nå ser ut.

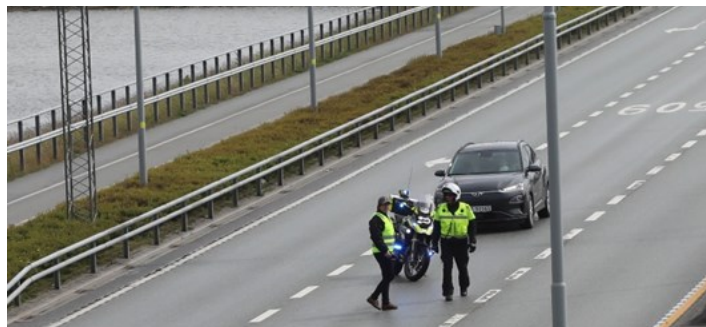
Sea King Roll in

Lørdag 8. juni var den store dagen kommet da museet var i stand til å ta imot Sea King med halenummer 60. Den har nå stått klar på Flystasjonen i en tid, det eneste som gjensto var å sette på rotorbladene. Det var planlagt en overleveringsseremoni ved museet når den kom ned.

Det var varslet dårlig vær, noe som førte til en del nervøsitet, og akkurat da den skulle taes over veien til museet kom det en regnbyge. Men samtidig var politimannen som skulle stå for stopping av trafikken forsinket, så da han til slutt kom var det slutt på regnet, og været ble bare bedre og bedre.

Da den kom til museet ble den ønsket velkommen av en stor folkemengde, taler av Direktør i Jærmuseet Atle Fiskå, Styreleder for Stiftelsen Flyhistorisk Museum Sola Egil Endresen, Stasjonssjef på Flystasjonen oberst Lars Røine, Tidligere ordfører Tom Henning Slethei og prosjektleder Ole Johan Berg fra Venneforeningen.

Deretter ble det servert marsipankake. Til slutt ble maskinen tatt inn i hangaren.



Politiet som skulle stå for stopping av trafikken var litt forsinket, men dukket til slutt opp,



Så kunne slepet begynne.



Det tar ikke mange minuttene å krysse veien



Første punkt på forberedelsene var å fjerne speringene langs veien. De fleste ble fjernet ganske greit, men de var noen som måtte fjernes med rå makt



Sea King ble slept ned til porten i god tid før klokken 11 da veikryssingen skulle finne sted.



Her begynner den å nærme seg museet.



Tidligere ordfører Tom Henning Slethei hilste fra Kommunen.



Fremme ved museet



Så var det tid for kake



Den ble ønsket velkommen av Direktør Atle Fiskå i Jærmuseet



Atle Fiskå, Ole Johan Berg, Tom Henning Slethei og Lars Røine foran 060



Oberst Lars Røine overleverte Sea King til museet



SAR Queen overfløy i lav høyde for å markere tidsskille i Redningstjenesten



Så var det tid for å få den inn i utstillingen



De 7 fra Luftforsvaret som overleverte maskinen, og som også har montert på det utstyret som manglet da den ble fraktet til Sola

