



FLYGEBLADET

Nyhetsmagasin fra Venneforeningen

Flyhistorisk Museum Sola

Nr 8-2024



Innledning

Museet har nå lagt bak oss en vellykket åpning av den nye utstillingshallen. Vi nådde ikke, på grunn av manglende finansiering, målet om at hele nybygget skulle være ferdig til åpning denne våren. Etter at vi fikk gjennomført en vellykket åpning i juni, har utfordringen vært å utarbeide en plan for hva vi vil få til frem til en åpning av den komplette utvidelsen neste vår. Vi har allerede nå besluttet etter samråd med Jærmuseet, å ta sikte på åpning før påske neste år. Spørsmålene vi nå har jobbet med er å ta stilling til er hva vi vi ønsker å ta sikte på å ferdigstille til åpningen og hvilke ytterligere mål vi vil sett oss for å

forbedre utstillingen spesielt i hangaren i årene som kommer. Det foreligger nå en plan som inneholder de arbeidsoppgavene vi ser for oss vi bør løse både på kort og litt lengre sikt.

Det viste seg at selv om det er lagt ned et enormt arbeid i utstillingen og på restaureringsprosjekter som vi tok sikte på å få ferdige til åpningen i vår, nådde vi ikke alle målene vi satte oss i fjor høst. Det kom ikke av mangel på innsats, men heller fordi vi undervurderte hvor mye arbeid som er forbundet med innspurten på prosjektene. Vi har lagt opp en plan for de arbeidene det er realistisk å ferdigstille til april,



Nybygget med DC 6 B foran inngangen.

Plan for Hangaren.

Planen er delt i to deler, første del er det vi vi vil prøve å få ferdig til åpningen neste år, den andre delen er mer langsiktige arbeider som vil ta lengre tid å få ferdig. Tiden vil vise om vi virkelig klarer å gjennomføre planen innen tidsfristen.

1. Ferdigstilling av Fly

Caproni 310

Restaureringen av dette flyet har en viktig plass i historien til det norske luftforsvaret, og ikke minst til historien om Sola Flyplass er viktig å få ferdig. Det var lite som var bevart av flyet slik at det kan hevdes med en viss rett at dette er en rekonstruksjon heller enn en restaurering. Vi som har jobbet med prosjektet mener



Caproni 310 slik det står i dag.

Restaurering av Caproni har pågått i mange år. For museet er dette et meget verdifullt objekt. Det vil bli det eneste eksemplaret av denne flytypen i verden, og representerer perioden før utbruddet av 2. verdenskrig og Norges forsøk på å forbedre det norske forsvaret.



Kjell Dahle har startet arbeidet med lakkering av Caproni

I dag gjenstår det ikke mye arbeid på flyet Planen nå er å først lakkere oversiden av flyet i det spesielle italienske kamuflasjemønsteret de hadde. Deretter settes flyet på hjul og undersiden kles først med duk og deretter lakkeres.

Det vil neppe være problemer med å ferdigstille flyet til åpningen, hvor den vil være et sentralt objekt. Etter at den er ferdigstilt vil den bli flyttet noen meter lengre inn i hjørnet hvor den nå står.

Tiger Moth



Tiger Moth slik den står i dag

Tiger Moth har museet arbeidet med å pusse opp etter den ble anskaffet til museet. Det som gjenstår, er lakkering og montering av vingene. Det er derfor ikke noe som skulle tilsi at det vil være problemer med å få den ferdig til åpningen

Dette er en spesiell maskin for museet. Den er en av de maskinene som ble lisensprodusert på hærens flyfabrikk på Kjeller på midten av 30 tallet, og er med det antagelig det eldste flyet i samlingen. Det har også en spesiell tilknytning til Sola Det var nemlig en Tiger Moth som var det første flyet som landet på Sola i januar 1937. Det kan ha vært denne.

Super Puma



Super Puma slik den fremstår i dag

Super Puma er et restaureringsprosjekt som har pågått i mange år og som nå nærmer seg ferdigstillelse. Maskinen slik den nå står er bygget opp av to vrak som var avskrevet av forsikringselskapene og som derfor ble gitt som gave til museet.



Gordon Bore sammen med noen av de mange elevene som har deltatt i arbeidet

Museet startet et samarbeidsprosjekt med flyfaglinjen på Sola Videregående skole om å bygge opp et komplett helikopter fra de to vrakene. Arbeidet ble ledet av nå avdøde Gordon Bore som hadde lang erfaring fra bl.a. Helikopter Service, og gjennom mange år var en drivende kraft i museet.

Samarbeidet med Sola vgs ble avslutte for noen år siden da arbeidet stoppet litt opp på grunn av større komponenter som manglet. Nå er det meste av det som manglet skaffet til veie gjennom et utmerket samarbeid med Helikopter Service, slik at arbeidet på helikopteret som nå står på lageret på Stangeland kunne starte med hjelp av frivillige fra HS.

Det gjenstår fremdeles noe montasjearbeid på Pumaen som vi håper vil kunne være ferdig til åpningen neste år. Det som imidlertid er den største gjenstående utfordringen, er lakkering. Vi ønsker at maskinen får høy kvalitet på lakkarbeidet. Foreløpig har vi ikke funnet noen løsning på dette, som i dag blir det å finne en løsning det som må ha 1. prioritet for museet.

Grumman Widgeon

Museet har i mange år hatt en Grumman Widgeon på lager. Denne var i mange år på deponi fra Teknisk Museum, men eierskapet er nå overført til Jærmuseet. Dette er et interessant objekt som fortjener en plass i utstillingen. Sjøflyet var eid av Mørefly og ble brukt til blant annet ambulansfly på Nord-Vestlandet.

Flyet er komplett, og forslaget er at det monteres sammen og plasseres der SAAB Safir står i dag.



Dersom tiden tillater det, vil flyet bli flyttet ned til museet og montert før åpningen.

SAAB Draken

Dette flyet har nå stått utendørs i mange år med minimalt vedlikehold. Vi fikk erfare konsekvensene da flyet skulle flyttes i vår, før det var mulig å flytte det var det nødvendig å anskaffe nye dekk. Konklusjonen er den kjente, museumsfly har ikke godt av stå ute i lang tid, og skal de stå ute må de som minimum ha et systematisk vedlikehold.

Om mulig bør det derfor tas inn. På kort sikt vil det kunne plasseres mellom Norseman og Super Puma. Om det er tilstrekkelig plass der på lengre sikt gjenstår å se.



Draken

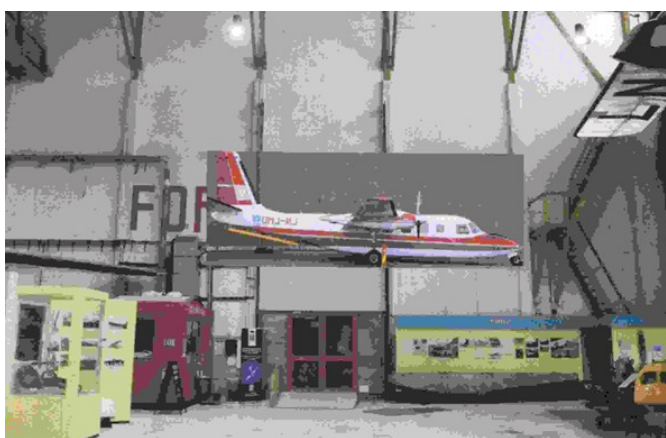
Aero Commander

Det kan synes litt underlig at dette flyet er blitt stående i utstillingshallen i mange år, mens andre fly som vurderes som mer interessante er blitt stuet bort på Stangeland. Den vesentligste grunnen til at den er blitt stående er at den har en gjennomgående ving som ikke lar seg enkelt demontere, å gå løs på den med vinkelsliper er ikke særlig attraktivt.



Aero Commander

Man kan imidlertid ikke si at flyet er uten interesse, det har en historie fra Nordsjøen som er interessant, da den i en del år før den ble gitt til flymuseet ble benyttet til overvåkingen av oljeutslipp fra oljevirksheten i norsk del av Nordsjøen. Museet har i dag heller ingen sammenlignbare sivile forretningsfly i utstillingen



Slik vil det kunne se ut ved å sette Aero Commander på søyler.

Slik utstillingen i dag er lagt opp er det ikke lengre rom i hangaren til flyet. Det kan bli stående ute, noe som ikke vil være heldig. Med den plassering de store flyene og helikoptrene har fått er det ikke mulig å sette den på hjul uten først å ta ut fly som har større interesse. Den muligheten som synes mest interessant, og som vi har landet på, er å sette den på støtter over inngangen fra foajebygget.

Flyet var lagret utendørs i en del år, og bærer preg av det. Dersom en velger den løsningen bør det vurderes om den også skal pusses opp før den settes opp.

2. Andre Forbedringer I Hangaren

Kontrolltårn

Museet overtok for et par år siden det gamle kontrolltårnet fra Sola. Det har stått på Teknisk Museum, men ble tatt ned og gitt til Flymuseet. Gaven inkluderer en god del av det originale inventaret fra tårnet, og kombinert med det vi har selv kan vi få et meget interessant utstillingsobjekt. Sekretær i Venneforeningen,

Stein Løken Clason har arbeidet mange år i tårnet og vil derfor kunne være behjelpelig med oppbyggingen. Dette er en jobb Venneforeningen ikke kan påta seg å gjøre på dugnad, slik at det er nødvendig med ekstern finansiering.

Planen er å bygge det opp på nordveggen mellom simulatorbygget og vingen på F 27



For museet vil dette være noe en må anta vil bli populært for besøkende, man vil både få oppleve hvordan et kontrolltårn ser ut fra innsiden, samtidig som det vil gi et flott utsyn over utstillingen. Får vi til dette vil det kunne bli det som vil fange mest oppmerksomhet i forbindelse med åpningen.

I denne forbindelse må også brakken med billett luke og butikk fjernes. Det kan være aktuelt å sette den opp på baksiden, og dermed skaffe oss mer lagerplass.

Seilfly Eon Baby Type 8

Vampiren som er hengt på veggen i den nye utstillingshallen viser at fly på vegg er meget effektivt. Det er kommet forslag om å henge et av seilflyene, Eon Baby, opp på sydveggen. I dag er det knapt noen av de besøkende som legger merke til flyet som går mer eller mindre i ett med takkonstruksjonen. Å henge det på veggen vil gjøre seilflyet mye mer synbart, og vil på en fin måte illustrere hvordan seilfly er

er bygget på en vesentlig bedre måte enn det gjør i dag.

Flyet veier neppe mer enn et par hundre kilo, og det å henge det opp vil bli en vesentlig enklere jobb enn det var å henge opp Vampiren.



3. Planer på lengre sikt

I tillegg til de flyene som vi regner med å få ferdige og plassert i utstillingen før åpningen i april 2025 er det flere fly som trenger lengre til før de blir ferdig restaurert, men som vi vil kunne få plass til i hangaren når de blir klar til å stilles ut.

Arado 96

Arbeidet med Ar 96 har pågått i mange år, men med lengre pauser. Den er nå nær ferdigstilling. Det som gjenstår, er primært en del platearbeid og lakkering. Det er rimelig å anta at den vil kunne ferdigstilles i -25 eller -26.



Ar 96 slik den i dag står i verkstedet

Arado 66

Det er lagt ned en mye arbeid på prosjektet, men det gjenstår en god del arbeid på før ferdigstilling, en må anta at ferdigstilling ligger flere år ut i tid. Det mangler fremdeles deler som en forventer å få fra Bodø



Arado 66 slik det nå står i verkstedet.

Det bør vurderes å sette på flere folk på prosjektet slik at fremdriften kan akslereres. Det er nødvendig at prosjektet får hjelp til gjenstående plate- og sveisearbeid.

Harvard

Museets Harvard ble anskaffet fra Canada gjennom en byttehandel. Flyet man fikk fra Canada var ikke i en slik forfatning en hadde antatt det ville ha. Dette var en stor skuffelse. Flyet ble derfor stuet bort



Skroget på museets Harvard

på lageret på Stangeland, hvor det har stått siden. Det er imidlertid ikke noe i veien for at flyet kan bli en et utmerket fly i samlingen. Museet har nå innviet en kald krigs utstilling hvor fokuset er på flygerne i luftforsvaret. De fleste av disse fikk en stor del av sin opplæring på treningsfly av denne typen, det vil derfor et viktig supplement til kald krigs utstillingen og også fortelle historien om utdannelsen av flygerne, og de flyene som ble brukt under opplæringen som for en stor del fant sted i USA og Canada.

Fairchild Cornell

Cornell er et lett treningsfly som ble tatt i bruk til utdanning av norske flygere i Canada under krigen. Etter krigen ble flyene tatt med til Norge og brukt i grunnutdannelsen av flygere før utdannelsen fortsatte i USA og Canada. De var i bruk frem til midten av 50 tallet da de ble skiftet ut med SAAB Safir.

Museet har et restaureringsprosjekt på en Cornell. Man valgte i 2013 å sette det på vent for å kunne legge mer innsats i restaureringen av Bf 109. Siden da har det ikke vært jobbet på Cornellen. Nå bør det vurderes å ta opp igjen arbeidet på prosjektet.

Museet vil med en samling som vil bestå av Safir, Harvard og Cornell dekke de viktigste flyene som er brukt til grunnopplæringen av norske flygere i den kalde krigen, og utgjøre en viktig videreutvikling av historien om Norske flygere under den kalde krigen.



S kroget slik det ser ut i dag



Senterseksjonen av vingene. Den ytterste delen av begge vingene er bygget.

De tre skoleflyene kan da plasseres med Harvard og Safir på baksiden mellom Catalina og Metropolitan, og Cornell på baksiden mellom Friendship og Heron. En vil da få en tilnærmet samling av skoleflyene langs bakveggen i hangaren, og en kan bruke bakveggen til å formidle historien om opplæring av norske flygere.

Simulator.

Museets B737 simulator har vært ute av drift i mange år. Det er nå nye folk som arbeider aktivt med å få simulatoren driftsklar slik at den kan generere inntekter til museet. Målet må være å få de i drift til åpningen av museet i 2025



Simulatoren

Vi har også to små simulatorer som benyttes av yngre besøkende. Disse står i dag like ved billett boden, og er derfor under mer eller mindre kontinuerlig oppsyn. Det vil de ikke være i fremtiden, når inngangen flyttes til foajebygget.



Her begge de to små simulatorene i bruk

Skilting

I dag er skiltingen tilfeldig, delvis med engelsk og i noen tilfeller også tysk tekst. I den nye hallen er det en gjennomført profil og fargevalg. Denne profilen bør også benyttes i hangaren slik at hele museet får en ensartet grafisk profil. Dette vil bli en meget omfattende jobb, og en må forvente at arbeidet må gå over flere år.

Gulv.

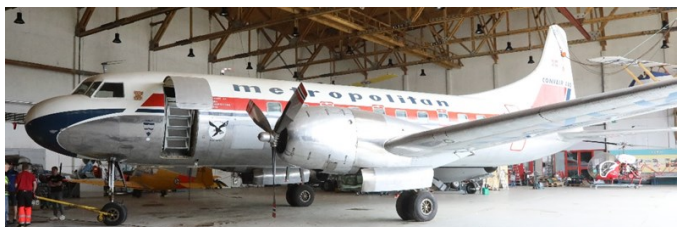
Gulvet i museet ble malt for ca. 10 år siden. I dag ser det ikke bra ut først og fremst på grunn av flassing. Gulvet må males på nytt. Her bør vi konsultere en ekspert før det tas stilling hvilken malingstype som skal benyttes.



Malingen på store deler av gulvet er i dårlig forfatning

Metropolitan

Metropolitan var i mange år SAS viktigste flytype på kort- og mellomdistanser, og har derfor en viktig posisjon i norsk flyhistorie. Flyet er i dag malt i fargene til Norsk Metropolitan Klubb. Det er en interessant historie her lokalt, men i historien om flytypen er det kun en parentes. Flyet bør derfor føres tilbake til slik det så ut i den tiden det var i SAS tjeneste.



Slik det ser ut i dag



Slik det så ut i SAS tjeneste

Wellington.

Denne utstillingen er, selv om den kun inkluderer deler av flyet, tilstrekkelig til å kunne vise den unike konstruksjonen Wellington har, og kunne formidle historien om skipstrafikken langs norskekysten under andre verdenskrig.

Slik utstillingen har tatt de siste årene er den kommet i bakgrunnen, med F 5, F 104 og Bf 109 mellom utstillingen og publikum. Etter den siste flyttingen er bakgrunns illustrasjonen heller ikke flyttet.

Skal publikum kunne studere denne utstillingen på nært hold må vi tillate at publikum får adkomst under vingen på Caproni. Dette må det tas stilling til etter at Caproni er ferdig og en kan vurdere om det er forsvarlig å la publikum passere under vingen. Blir konklusjonen at det kan aksepteres bør utstillingen flyttes lengre mot øst, og bakgrunnsbildet settes bak utstillingen slik det bør være.



Deler av bakgrunnsbildet



Halepartiet fra Wellington

Oppsummering

Dette er et omfattende program som vil kreve en stor innsats både fra Venneforeningens medlemmer og Jærmuseet. En del av disse planene vil kreve ekstern finansiering som vil være usikker. Oppbygging av det gamle tårnet er et eksempel på et prosjekt som krever ekstern finansiering, så selv om vi ønsker å få dette ferdig til åpningen, er det ikke gitt at det vil la seg gjøre å skaffe finansiering i tide.

I tillegg det som er beskrevet her gjenstår det fortsatt en del arbeid i andre deler av museet:

- Avsluttende arbeid i den nye utstillingshallen på flyene som henger i taket
- DC 6 trenger vedlikehold og mye arbeid gjenstår inni flyet med innredning og utstilling
- Würzburg Riese radaren stå nå lagret ved Torpedoverkstedet. Det må støpes nytt fundament før den kan monteres opp igjen. Men dette krever også finansiering.
- He 115 er det viktigste av de gjenstående restaureringsprosjektet etter åpningen, og vi må aldri la arbeidet på den stoppe opp. Det er et langsiktig arbeid, og det må etter all sannsynlighet bygges en ny hall når den er ferdig gjenoppbygget.

Vi er i gang

Arbeidet med de første av de mange jobbene som skal gjøres frem til åpningen er allerede startet. Erfaringen fra arbeidet som ble gjort i vinter var at det svært mang flyttinger av fly i løpet av den tiden vi jobbet, og kanskje vi med bedre planlegging kunne redusert dette noe. Derfor starter vi denne gang arbeidet fra et hjørne med å flytte Fiesler Storch for å gi bedre plass til Tiger Moth og Bf 109

Jobben besto av å slå inn den ene vingen som har stått ute, og ta ut den andre som har foldet inn. Dette for å kunne flyte flyet noen meter lengre mot vest.



Slik har Fiesler Storch stått de siste årene.



Resultatet ble slik det var forventet, Fiesler Storch nærmere vegg, men fremdeles god adkomst til mimrehallen

Neste skritt er å henge Eon baby opp på vegg. Første del av den oppgaven var å ta flyet ned fra taket.



Først måtte en ving brettes inn, og den andre foldes ut.



Kjetting taljer henges opp for å kunne senke den ned fra taket



Så måtte flyet flyttes



På vei ned



Til slutt blir det satt på stag som holder vingen i posisjon langs flykroppen.



Så var den nede på gulvet

Ungdomsgruppe.

Under Sola Air Show I juni fikk vi en overraskelse. Det var svært mange ungdom som ønsket å bli medlemmer av Venneforeningen, noe vi ikke hadde ventet eller var forberedt på. Vi har som kjent lenge hatt et godt forhold til elevene på Flyfaglinjen på Sola vgs. Mange av elevene har vært interessert i å delta i arbeidet i museet, og vært til stor hjelp. Slik sett har vi alltid hatt et godt forhold til ungdommer, men skal vi ta inn ungdommer som en egen gruppe museet, må vi gi dem et bedre tilbud enn bare å delta i dugnadsarbeidet. Det vil kreve mer innsats fra styret. Etter en grundig diskusjon vedtok styret å opprette en ungdomsgruppe i Venneforeningen. Ole Johan Berg har påtatt seg å være leder for gruppen sammen med Mathias Bolgen Kamphaug og John Olav Molin. Så langt er dette bare på planstadiet, mens vi starter samarbeidet med de nye elevene på Sola vgs.



Ole Johan sammen med de første gruppen av nye elever fra Sola vgs.



Her får de en orientering om Metropolitan



Et besøk i cockpiten på Catalina er populært

Ju 52

Museet har så lenge det har eksistert ønsket seg en Ju 52 i utstillingen. Vi har gjort flere forsøk på å få den siste av de Ju 52 maskinene som ble hevet fra Hartviksvannet ved Narvik i 1940.

Fra starten av ønsket forsvarsmuseet at et av de flyene som ble hevet skulle stilles ut i Nord Norge, den siste maskinen ble derfor tildelt krigsmuseet i Narvik. Da ble flyet lagret et parkeringshus i. Etter en del år kom det



Skroget mens det sto lagret i Bjerkvik

museet frem til at de ikke maktet restaureringsjobben, og tilbød oss å overta det. Det ble da gjort forberedelser til å ta imot flyet, bl.a. ble en av portene på lageret på Stangeland utvidet for å kunne få inn flyet. I siste øyeblikk før flyet skulle fraktes til Sola dukket opp en gruppe i Bjerkvik som ville ha det og restaurere det, og de fikk det tildelt.

Så gikk det det mange år, nå sto det lagret inne Bjerkvik, mens vingene sto ute, før gruppen i Bjerkvik innså at restaureringsjobben var for omfattende. Vi søkte igjen om å få tildelt flyet. Så dukket det opp



Slik det sto i Gratangen

en ny gruppe i Gratangen som ville overta flyet for å restaurere flyet. Vi fikk inntrykk av at det nå var viktigst for miljøer i Nord Norge at maskinen ikke gikk til Sola, så resultatet ble at flyet gikk til Gratangen. Der ble det i mange år stående ute, og så langt vi kjenner saken ble ingenting gjort før de siste årene hvor det ble plassert i et lagerlokale.

Nå har også Gratangen innsett at de ikke makter å gjøre noe med flyet, og det er kommet tilbud til Flymuseet om å overta flyet. Som jeg allerede har beskrevet har vi som Venneforening i dag ikke kapasitet til å starte et restaureringsprosjekt. Situasjonen kan imidlertid endre seg, en gang blir vel også He 115 ferdig, og da får vi håpe museet har ressurser til å starte et restaureringsprosjekt. Dette vil bli en ny kjempejobb som vil ta mange år.

Så får vi håpe vi kan få den fraktet til Sola og lagret betryggende.



Et av flyene som ble hevet fra Hartviksvannet er restaurert og står på Forsvarets Flysamling på Gardemoen

Medlemsmøte

Minner om medlemsmøte onsdag 11. september



SOLA
HISTORIELAG

tor-erik.hansen@lyse.net

MØTE



Tid: **ONSDAG 11.sep. kl. 19:00**

Sted: Sola Kulturhus-hovedsalen



Historien om tyveriet av et jagerfly på Sola ved: Ottar Kjørmo



Dette er et fellesmøte med Venneforeningen til flymuseet, da vi ønsker å presentere flyhistorie sammen med dem.

Dette var en dramatisk hendelse på Sola i 1956. En flymekaniker hadde veldig lyst å fly, men kom aldri inn på flyskolen. Han snek seg til en mulighet og stjal et T-33 jagerfly. Han hadde sittet i baksetet på flyet og lært seg rutinene. Han kom seg inn i flyet, taxet ut og kom seg opp i luften. Man da ble det kaos når detet ble oppdaget. Vi vil også ha en presentasjon av flytypen av en tidligere flyger Knut Lande

Gratis adgang.

Til slutt noen bilder fra hangaren tatt fra en lift:

