



Wings and Wheels 2022

Det er nå gått to år hvor vi ikke har kunnet arrangere W&W, og bankkontoen til museet bærer preg av det. Arbeidet med forberedelsene kom i gang i vinter, og selv om det var gått 3 år siden siste gang vi arrangerte W&W sammen med Sportsbilklubben, viste det seg at alt var ikke glemt, det gikk greit å gå gjennom planene etter samme oppskrift som sist.

De første værmeldingene på Yr for dagen var ikke helt topp, noe som førte til en del nervøsitet. Å arrangere W&W i regn er ingen stor opplevelse. Men ettersom dagen nærmet seg, ble meldingene gradvis bedre, og da dagen opprant, var været nærmest perfekt.

Lørdagen ble brukt til å sett opp gjerder, ta ut fly og gjøre alle nødvendige forberedelser til å ta imot utstillere og publikum.



Dette året var det de to Sabre-jet'ene som fikk luften seg.

Den neste bekymringen var om det ville komme nok biler til utstillingen, og ville det komme publikum? Folk kunne jo ha glemt at dette er et godt arrangement. Vel, det viste seg at det ikke var noen grunn til bekymring. Sportsbilene kom i tette strømmer, og masse publikum fant frem til Sømmevågen. Det var mange utstilte biler, og en stund kunne det se ut til at vi ikke ville få plass til alle. Men heldigvis stoppet tilstrømmingen i tide - det hadde vært plass til noen få biler til. Og så kom publikum i strømmen.



En gammel Jaguar er også brukbar som traktor.



Ole Johan alene er nok i minste laget til å flytte fly





Det var tett med biler og folk over hele området.



Dette er en reproduert Ford GT bygget av en privatperson - en fantastisk jobb som ganske fortjent ble premiert .



Originalen kjørte løp i Le Mans, og var i den forbindelse utstyrt med posisjonslys. En morsom detalj er at lyset er den samme modellen som ble benyttet på Avro Lancaster, og den var ikke lett å få fatt i da bilen skulle bygges.



W&W fikk en liten oppvisning fra disse to som var ute på trening.



DC-6 som flagget for dagen, sammen med noen andre klenodier.



Denne er ikke vanlig på norske veier.



Dette var vanlig utstyr på det som i sin tid ble kalt dollarglis.





En nydelig restaurert Mercedes.



Endel av de premierte bilene.



Detalj fra den ene av de premierte bilene. Det er vel bare de eldste som husker Nordstjernen brus?



Denne mye beundrede Lamborghini var også blant de premierte bilene.



Fra premieutdelingen.

Ikke alt gikk slik vi ønsket. Venneforeningen solgte vafler, men vi hadde store problemer med å steke nok til å dekke den tilsynelatende utømmelige etterspørselen. Det samme gjaldt Pizzabakeren, som ikke klarte å steke nok pizza. Venneforeningen hadde egen stand for å informere om det vi driver med, og vi klarte å verve noen nye medlemmer.



Venneforeningens stand.



Venneforeningen solgte vafler.



Det så ut til at folk koste seg i det fine været.

Statistikken er klar. Det var totalt 1419 personer innenfor portene. Det var 894 betalende, og i tillegg 177 utstillere, 304 barn som gikk gratis og 44 frivillige fra Sportsbilklubben og Venneforeningen. Det er bedre enn forrige gangen vi hadde W&W i 2019.

Caproni Ca 310

Jeg har skrevet mange innlegg om Caproni-prosjektet i tidligere utgaver av Flygebladet. Caproni-prosjektet har pågått i museet i mange år, fremdriften har vært dårlig, delvis fordi det har fremstått som et svært langsiktig prosjekt, for ferdigstillelsen ligger laaangt frem i tid.

Et av de vanskelige punktene har vært neseseksjonen. Den har vi kun mindre bevarte rester av, slik at det ikke egentlig blir en restaurering, men en rekonstruksjon, og en meget komplisert sådan. Vi har riktignok et tilfredsstillende tegningsmateriale, slik at en rekonstruksjon alltid er blitt sett på som mulig, men krevende. Vi vurderte på et tidspunkt å få nesen laget ved et verksted i Ungarn, som har gjort arbeider både for oss og for Bodø. Dette viste seg dessverre å bli for dyrt. Selv om det ble samlet inn noen midler, var det på langt nær nok, slik at den planen måtte skrinlegges.

For et par år siden tok Roar Henriksen og Øystein Telstø på seg arbeidet med å bygge nesen selv. De bygget opp en jig, og fikk laget de profilene som trengtes, og bygget gulvseksjonen til nesepartiet.



Caproni-nesen slik den fremsto i slutten av 2021. Øverst er de bevarte originale bevarte delene fra Vangsmjøsa, nederst den nylagete gulvrammen.

Etter hvert som planene for nybygget begynte å ta form, oppsto også behovet for å få senterseksjonen til He 115 ut fra tanken før byggingen startet. Den måtte ut før byggearbeidene for en lengre periode blokkerer adkomsten. Som omtalt i et tidligere nummer må den senterseksjonen flyttes til verkstedet. For å få til det, til må noe annet ut av verkstedet. Etter lengre diskusjoner falt valget på Caproni-nesen. Det ble antatt at med den lave fremdriften det var på dette prosjektet, ville en midlertidig stans ha minst effekt. Men for at det skulle være mulig å flytte nesen, måtte arbeidet føres så langt videre at de ulike delene som da sto i jiggen hang sammen, slik at det hele kunne flyttes til lageret.

Siegfried Hernes og Harald Egge påtok seg å gjøre den jobben. De er to som bruker mer tid i verkstedet enn de fleste, og resultatet er blitt strålende. De startet arbeidet i januar, og allerede i mars/april var det meste av arbeidet med å bygge opp strukturen ferdig.



Harald Egge i arbeid.



Siegfried i arbeid.



Siegfried sveiser sammen deler.



Og her er skelettet til neseseksjonen ferdig i mars.

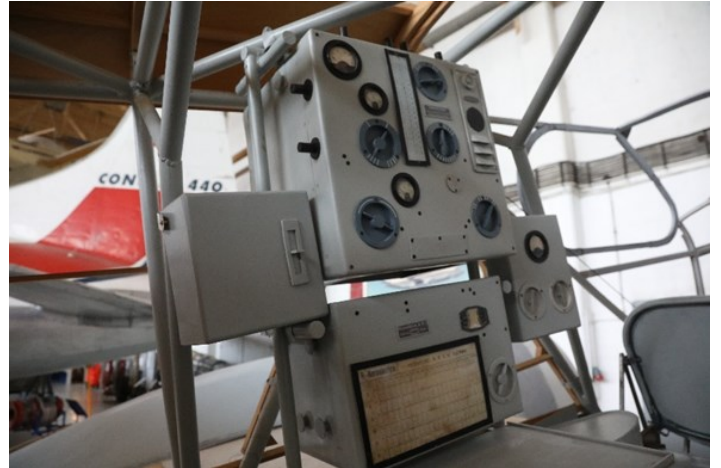


Før arbeidet med å platekle seksjonen kan starte, må det bores hull for naglene som skal feste platene. Her er Roar Henriksen i gang med det arbeidet.

Kjell Dahle, som har ansvaret for arbeidet på resten av flyskroget, har den siste tiden slitt med helseplager, men er nå igjen begynt å kunne jobbe litt. Han arbeider med det som skal inn i skroget før lekter kan monteres og skroget kan kles med duk.

Den siste tiden har han laget og montert inn modeller av utstyr som skal inn i flyet, blant annet radioutstyr og diverse annet.

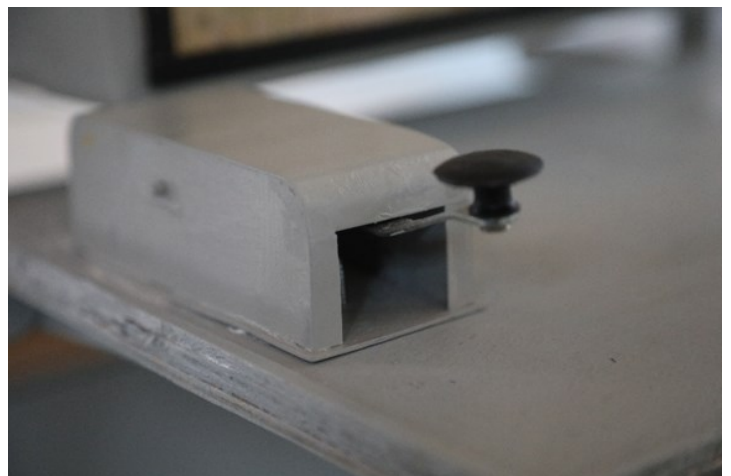
Arbeidet med neseseksjonen fanger også oppmerksomhet i utlandet. Lenger nede er gjengitt to artikler om prosjektet.



Radioutstyr.



Detalj av radioutstyret.



Modell av morsenøkkel.



Setene er festet til den gjennomgående vingebejlen.



Modeller av forskjellig utstyr er montert inn.



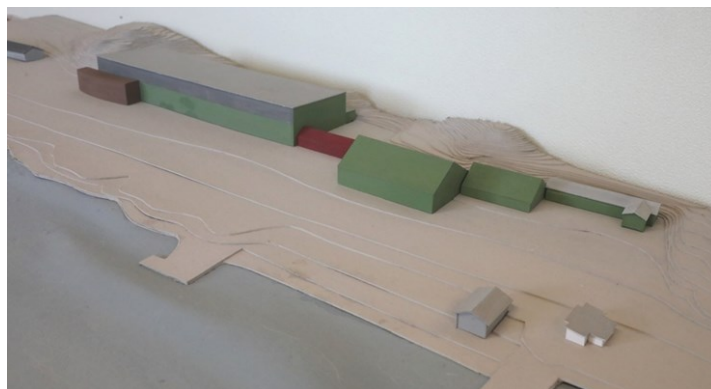
Interiøret i flykroppen sett forfra. De fleste av stagene til rorene er montert inn

De fleste av oss som er aktive i museet har sett på Caproni-prosjektet som noe svært langsiktig som det er tvilsomt om vi som begynner å trekke på årene noen gang vil oppleve. Samtidig er det et prosjekt som kanskje er det viktigste vi arbeider med sett fra at norsk flyhistorisk perspektiv. Flyet var et viktig element i oppbyggingen av et moderne luftforsvar i opptakten til 2. verdenskrig.

Etter det arbeidet som er gjort de siste månedene, har bildet plutselig endret seg. Nå ser vi en realistisk mulighet til å ferdigstille flyet minus de ytre delene av vingene i beste fall kanskje i løpet av ett til to år.

Nybygg

Det så rundt årsskiftet ut til at vi ville kunne starte byggearbeidet denne høsten. Det har dessverre vist seg å være vanskeligere enn vi trodde. Vi trenger mange godkjenninger for å komme i gang, og selv om alle synes å stille seg positive til prosjektet, tar ting lang tid i de ulike offentlige organene. Det som har forsinket prosjektet den siste tiden er å få tillatelse fra fylket til å bygge inntil hangeren. Det er fylket som eier hangaren museet benytter i dag, og grunnen rundt denne. Den tillatelsen tar det tid å få. Forsvaret har en kabel som ligger i grunnen der bygget skal stå. Den må legges om før vi kan starte byggearbeidet, og det å få nødvendig klarsignal til å utføre arbeidet tar mye tid, til tross for at det vi som skal bekoste arbeidet.



Bilde av en modell av den planlagte utbyggingen. Til venstre den eksisterende hangaren, deretter mellombygget med resepsjon etc. i rødt, så følger den nye utstillingshallen i grønt. Det er også satt av plass til en krigshistorisk utstillingshall, og lengst til høyre det såkalte torpedoverkstedet, som formidler historier fra 2. verdenskrig.

I tillegg er dessverre også vi rammet av de usedvanlig kraftige prisstigningene vi har sett på byggematerialer den siste tiden. Kostnadsoverslaget vi har benyttet den siste tiden er basert på priser fra entreprenøren fra oktober i fjor. Da vi nå ba om oppdaterte priser, opplevde vi at

kostnadene hadde steget med 20 % i forhold til prisene fra oktober. Resultatet er at vi nå må gå på jakt etter nye priser, men foreløpig er vi optimistiske. Vi må bare stå på.

Noen ting kommer heldigvis på plass. På grunn av nybygget må DC-6 flyttes noen meter nærmere sjøen. Resultatet er at den blir stående delvis inn på Avinors grunn. Avinor eier landet langs sjøkanten. Der har vi fått signert en avtale om å benytte grunnen.

En annen forutsetning for å komme videre med byggeprosjektet er at det måtte signeres en oppdatert konsolideringsavtale mellom Sola kommune, Stiftinga Jærmuseet og Stiftelsen Flyhistorisk Museum Sola. Det var aldri noen uenighet om denne avtalene, det var mer et spørsmål om å få en formalitet på plass.



Fra signeringen på ordførerens kontor.



Deltagerne ved seremonien, fra venstre Endre Skjørestad, styreleder i Jærmuseet, Atle Fiskå, direktør i Jærmuseet, Egil Endresen, Flymuseet, Tom Henning Slethei, ordfører i Sola kommune, Ole Johan Berg, Flymuseet og Moten Hansen, Kultursjef Sola kommune.

Miles Gemini

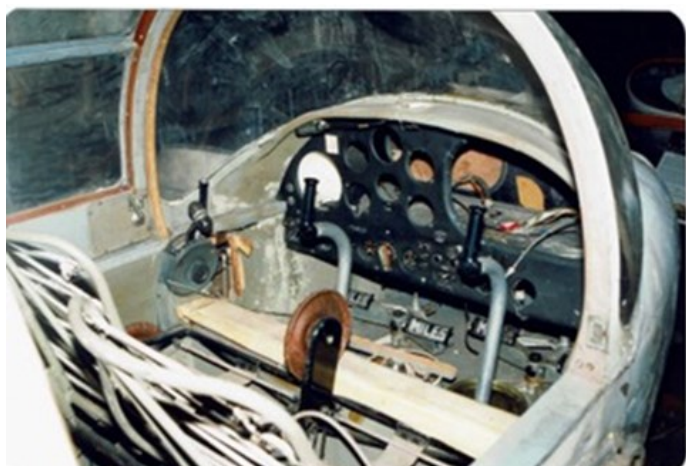
Det er mulig noen husker at det sto en artikkel om Miles Gemini i Flygebladet nr. 4 i 2017. Historien er at dette var et fly som ble operert av et selskap som het Sørfly A/S i Kristiansand og blant annet gikk i rutetrafikk mellom Kristiansand og Ålborg. Vi fikk det på deponi fra Teknisk Museum, men det var aldri noen interesse for å starte et restaureringsprosjekt, så flyet ble liggende i mange år på lageret på Stangeland. I 2017 fikk museet en forespørsel fra en gruppe i Kristiansand som ønsket å restaurere flyet og stille det ut i terminalbygget på Kjevik. Nå er flyet ferdig restaurert og utstilt i terminalbygget på Kjevik. Det ser nydelig ut. Gruppen som har stått for restaureringen har gjort en kjempejobb.



Flyet slik det så ut da gikk i rute for Sørfly.



Slik så det ut da det kom til museet.



Flere bilder av slik så det ut da det kom til museet.

Sikkerhet

Er samlingen godt nok sikret, er et spørsmål vi stadig stiller oss. Det er betydelige verdier i samlingen, og vi har et ansvar for å bevare de verdiene som er samlet gjennom mange år. Venneforeningen tok for en tid siden initiativet til å ta en sikkerhetsgjennomgang i museet. Den er nå gjennomført med deltagelse fra Jærmuseet og Stiftelsen.

Det ble spesiet fokusert på baksiden av museet, der uvedkommende kan operere ganske fritt med lav risiko for å bli oppdaget. Endel forbedringer ble besluttet. Noe av dette vil kreve investeringer, og Jærmuseet påtok seg å søke om midler.



Tre av deltagerne på inspeksjonen, fra venstre Roar Ingebretsen fra Stiftelsen, Sigbjørn Stangeland, sikkerhetsansvarlig Jærmuseet og Eirik Gurandsrud avdelingsleder Jærmuseet.



Og slik ser det ut i dag.

Vannproblemer

Alle som har besøkt verkstedet på en dag med mye regn har opplevd at man må vasse frem til inngangen på grunn av manglende drenering som skyldes tette avløpsrør og dermed enorme mengder overvann på baksiden. Etter lang tids arbeid mot fylkeskommunen, som er eier av hangaren og grunnen rundt denne, har de nå satt i gang med å rense rørene. De kommer også til å utføre nødvendige reparasjoner dersom det viser seg at deler av drencrørene er ødelagt.



Arbeidet med å rense drencrørene rundt bygget er i gang.

Artikler

Arbeidet med Caproni 310 blir lagt merke til også i utlandet. Christian König har skrevet en artikkel om arbeidet med neseseksjonen i det tyske Fluegzeug Classic, gjengitt under, og det har også stått en artikkel i et italiensk tidsskrift.

■ CAPRONI CA. 310

Neue Bugsektion für Libeccio

Zu den formschönsten Entwürfen von Gianni Caproni gehörte die Ca. 310 Libeccio, ein leichter Aufklärer und Bomber, der ab 1938 in mehreren Luftwaffen aktiv war, unter anderem in Norwegen. Beim Flyhistorisk Museum in Stavanger-Sola entsteht derzeit aus Originalstücken eine Ca. 310. Wichtigster Teilesponder ist die im Sommer 1940 am Strand von Vangsmjøsa ausgebrannte Rumpfnummer 501. Weil die Stahlrohrkonstruktion des originalen

Rumpfbugs nicht zu retten war, bauten ehrenamtliche Mitarbeiter des Museums die »Nase« der Libeccio im ersten Quartal 2022 gekonnt nach.

Zuvor hatten sie sich bereits damit beschäftigt, Zelle und Teile des Leit- und Tragwerks sowie die gefundenen Reste der Metallbeplankung des Cockpits zu restaurieren. Die Arbeiten gleichen über weiten Strecken eher einem Neubau als einer Instandsetzung.

Christian König ■



Der Rumpfbug für die Ca. 310 im Flyhistorisk Museum Stavanger-Sola musste komplett neu entstehen
Foto Rasmus Svihus

Il Ca.310 norvegese

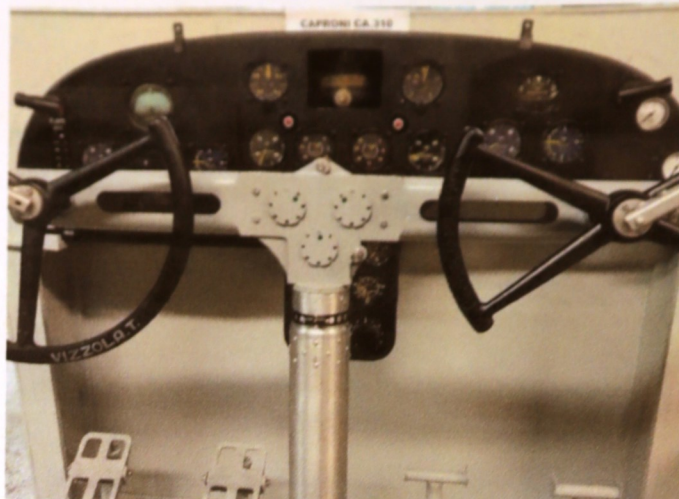
di Paolo Stanchina

E' noto che il Flyhistorisk Museum di Sola (Norvegia) ha in corso da diversi anni la ricostruzione di un Ca.310, partendo dal relitto del traliccio di fusoliera di un esemplare originale (N.C. 361, codici 501), il primo dei quattro esemplari acquisiti nel 1938. Da questo traliccio e da pochi altri componenti rintracciati in Norvegia, è partito una ventina di anni fa il progetto di ricostruzione, che procede lentamente ma con costanza.

Parallelamente alla costruzione ex novo delle parti mancanti, il Museo è entrato nel frattempo in possesso di altri resti di Ca.310, tra cui il traliccio della parte anteriore dell'abitacolo, proveniente da Rodi.

Nell'ottobre scorso il gruppo che si occupa del restauro-ricostruzione ha messo assieme il pannello strumenti, la piantana con i volantini, e le pedaliera. Il lavoro è particolarmente complesso per l'incompletezza della documentazione tecnica recuperata. In particolare mancano informazioni dettagliate relative all'area dietro i sedili dei piloti, alla consolle centrale e alla parte inferiore dell'abitacolo, nonché alla collocazione precisa di alcuni accessori, del compressore Garelli, e della radio.

A fine gennaio 2022 è stato fatto un altro importante passo



Il cruscotto completo di barra con i volantini, e le pedaliera – notare le differenze tra destra e sinistra (Foto: Rasmus Svihus via Maurizio Longoni).



Il traliccio della sezione anteriore di fusoliera. Le parti del "naso", lucide, sono nuove ricostruite, mentre si riconoscono i resti originali provenienti da Rodi, in corrispondenza dell'intelaiatura del parabrezza, di colore grigio (Foto: Rasmus Svihus via Maurizio Longoni).

avanti, quando un paio di membri del gruppo ha deciso di unire, saldandole, la parte ricostruita del "naso" dell'aereo con la parte originale dell'abitacolo di provenienza rodiota. A giudicare dalla foto, il risultato è notevole! Complimenti dunque agli amici norvegesi per il lavoro svolto, e se tra i nostri soci c'è qualcuno in grado di supportarli fornendo documentazione tecnica, ben venga!

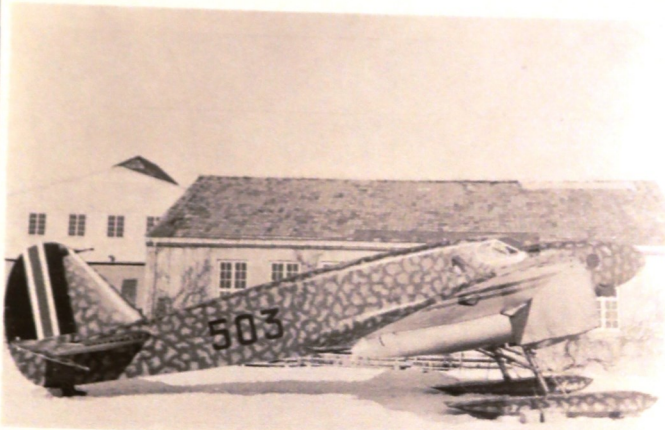
Per seguire l'avanzamento dei lavori:

<https://www.flymuseum-sola.no/> .



La fusoliera, con i piani di coda e il tronco alare centrale, ricostruiti da zero (Foto: dal web).

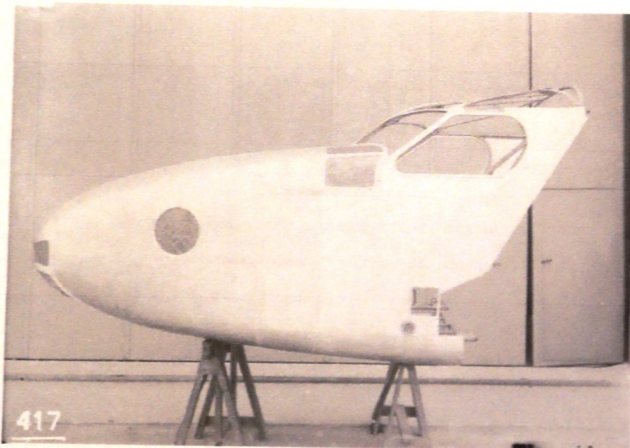
Ed ora una serie di foto "officina" di provenienza Caproni relative al Ca.310 di cui alcune proprio dei velivoli norvegesi
(foto : archivio S. Morelli)



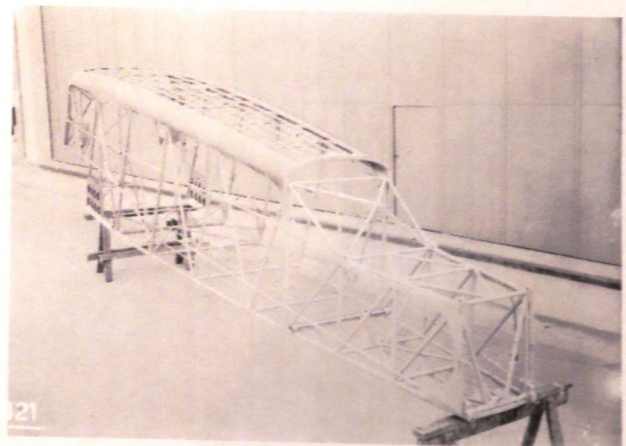
Ca.310 norvegese in tenuta "invernale", in norvegia, località non nota. Notare la mimetica sugli sci.



Due Ca.310 norvegesi ripresi in C.A.B. a Ponte San Pietro.



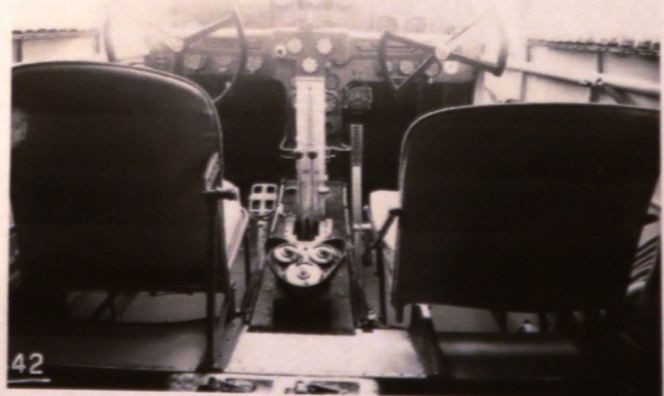
Troncone anteriore fusoliera di Ca.310 in allestimento.



Traliccio posteriore fusoliera di Ca.310.



Struttura semiali in allestimento.



Cabina di pilotaggio e cruscotto del Ca.310. La foto permette di confermare l'accuratezza del restauro in corso e di cui alla foto in inizio articolo.