



# Hvorfor utarbeide en samlings- og utstillingsplan for Flyhistorisk Museum Sola?

Presentasjon av bakgrunn og planarbeid

SONDRE B. HVAM

Etter flere år med forhandlinger kom konsolideringsavtalen mellom Jærmuseet og de to museene i Sola, Flyhistorisk Museum Sola (FMS) og Rogaland Krigshistoriske Museum (RKM), i januar 2012. Da fikk Jærmuseet forvaltnings- og sikringsansvaret for tusenvis av mindre gjenstander, ansvaret for en av Norges største flysamlinger, og Norges største samling av tyngre militærmateriell utenfor forsvaret. Arbeidet for å få til en god drift gikk parallelt med arbeidet for å få oversikt over de store museumssamlingene. Like før årsslutt 2014 kunne Jærmuseet presentere et utkast til samlings- og utstillingsplan for flymuseet, artikkelen gir et innblikk i planene.

Jærmuseet hadde overtatt forvaltningsansvaret for samlinger med tyngde i, bokstavelig talt! Av krigsmuseets omkring 70 lastebiler, feltvogner, panservogner, stridsvogner og større gjenstander, som kanontårn og lyskastere, er bergningsvognen M88 museets største gjenstand, med en egenvekt på omkring 50 tonn. Flymuseets samling er, om mulig, enda mer omfangsrik. Flysamlingen består av 46 fly, inkludert en snau håndfull utgangspunkt for restaurering. Foruten samtlige jetjagere det norske forsvaret har hatt før F-16, består samlingen av det enorme patruljeflyet Consolidated PBY-5A Catalina og det tilsvarende store passasjerflyet Convair CV 440 Metropolitan. Sistnevnte fly har en lengde på 23 meter og et vingespenn på 28 meter.

Ettersom Jærmuseet allerede siden 1997 har hatt en konservator engasjert i flere sider av driften ved flymuseet, er det naturlig nok ved flymuseet konsolideringsprosessen og samlingsrevisjonen har kommet lengst. I det følgende vil vi presentere noen av momentene fra utkastet til samlingsplan slik det foreligger i dag. Planen blir presentert med henblikk på tre hovedmoment. Artikkelenes første del fokuserer på bakgrunnen for at arbeidet med en samlingsplan ble iverksatt. Artikkelenes andre del er en gjengivelse av et av samlings- og utstillingsplanens analysekapitler som eksempel på hvordan planen er utarbeidet og hvorfor prioriteringene er blitt som de er. Artikkelen avsluttes med en oppsummering av de viktigste funnene i planen og konklusjonene. Det må understrekes at artikkelen er basert på et planutkast.



Bygningen som huser Flyhistorisk Museum Sola i dag.

Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.

## FLYHISTORISK MUSEUM SOLA – HISTORISK TILBAKEBLIKK

Flymuseet og museets samling har en lang og interessant historie. Som de fleste andre museum i Norge ble dette museet etablert av en gruppe entusiaster som ønsket å samle, jobbe med og formidle det de hadde størst interesse for – i dette tilfellet historiske fly. Med dette ble flymuseet grunnlagt i 1984 av en gruppe flyentusiaster med stort engasjement.

Fra sin spede begynnelse vokste museets flysamling raskt. I oppstartsfasen var det viktig at samlingen fikk et visst volum så raskt som mulig. Dette var nødvendig for å ha en interessant samling å vise publikum. Som et resultat ble de fleste flyene museet fikk tilbud om innlemmet i samlingen. Siden åpningen har museets flysamling vokst med et imponerende gjennomsnitt på 1,5 fly pr. år. De mest innbringende årene har museet innlemmet ikke mindre enn tre til fire fly i samlingen. Størstedelen av museets flysamling står utstilt i mu-

seets utstillingsbygg, en tyskbygd flyhangar fra andre verdenskrig. Totalt utgjør hangarens utstillingsareal omkring 3000m<sup>2</sup>. I 2015 består museets flysamling av:

- 31 fly utstilt i utstillingshangaren
- 3 fly utstilt utendørs
- 11 fly på lager
- 4 fly på museets verksteder
- 8 pågående restaureringsprosjekter
- 3 objekter som kan være utgangspunkt for oppbygging



Det er trangt om plassen for flyene i utstillingen.  
Foto: Egil Endresen.

### HVORFOR UTARBEIDE EN SAMLINGSPLAN?

Etter 30 år med kontinuerlig innsamling har flymuseet på mange måter nådd sin kapasitetsgrense. Mange av oppgavene et museum står for er langt større enn de kan virke ved første øyekast. Å samle gjenstander ska-

per behov for magasin, konservering, dokumentasjon, registrering, fotografering, teknisk utstyr og personell til å ta seg av de innsamlede gjenstandene, både utstilte og magasinerte. Ofte kommer disse utfordringene først til uttrykk etter en viss tid. Dette fører uunngåelig til at museene etter hvert blir tvunget til å gå over fra en innsamlingsfase til en bevaringsfase. Der innsamling tidligere ble gitt størst prioritet, tar forvaltning og formidling av eksisterende samlinger over som museets fremste fokusområde. Bakgrunnen for dette er erkjennelsen av at museet mister sin evne til å ivareta sine forpliktelser for egen samling dersom det fortsetter å ta inn gjenstander i samme tempo som tidligere. For bedre bruk av museets ressurser og bevaring av allerede eksisterende samlinger må museet prioritere færre objekter.

På den andre siden opplever museer ofte et sterkt press om stadig å samle mer, alt kan være viktig for noen. Dette kan fort føre til forventninger om at museene gladelig skal ta imot alt det publikum tilbyr av historiske gjenstander. Det er tross alt viktige gjenstander for noen. Resultatet av dette blir en passiv innsamlingspolitikk. Samlingens videreutvikling blir styrt av hva man får fra tilfeldige givere fremfor en aktiv innsamlingspolitikk initiert av museet ut fra faglige kriterier. Selv om det kan være fristende å ta imot gjenstander for å lagre dem frem til bruk kanskje blir aktuelt, kan man stille spørsmål om lagring av gjenstander uten tanke på fremtidig bruk er etisk riktig bruk av ressurser tilført museet, i stor grad fra det offentlige. Det er dessuten viktig å ta høyde for at

det vi samler i dag ikke må begrense mulighetene for fremtidig innsamling. Avhending har vist seg som en vanskeligere beslutning enn tilvekst. I tillegg til å reise følelsesmessige, faglige, praktiske og etiske spørsmål kan avhending også bli kostbart. Resultatet av dette blir ofte at tidligere innsamling skaper begrensninger på fremtidig innsamling og formidling. På den andre siden er det like farlig for et museum å se på sin samling som komplett. Dersom museet slutter med innsamling og dokumentasjon vil dets posisjon som relevant bevaringsinstitusjon raskt svekkes. Museet må derfor hele tiden se på mulighetene rundt seg og vurdere tilvekster fra et museumsfaglig perspektiv. En målrettet og gjennomtenkt innsamlingsvirksomhet er dermed idealet museet bør strekke seg etter. Ideen om innsamling som totaldokumentasjon er et ugjennomførbart blindspor. Hvis alt er interessant mister man evnen til å prioritere. Det er avgjørende å konsentrere seg om utvalgte temaer og problemstillinger. For lettere å avgjøre de ulike gjenstandenes betydning for museet og dets faktiske oppgave trenger man et verktøy – en samlingsplan.

Med en godt utarbeidet samlingsplan vil Jærmuseet få et redskap det kan bruke i sin daglige drift av flymuseet for å bedømme potensielle gaver. Det blir dermed lettere å ta stilling til gavetilbud fra publikum. En samlingsplan gir dessuten museet mulighet til å drive en aktiv og målrettet innsamlingsvirksomhet ut fra klare behov begrunnet i samlingsplanen. En samlingsrevisjon vil på sin side identifisere gjenstander som museet tidligere har fått gjennom tilfeldige og

ukontrollerte tilvekster. Avhending av disse gjenstandene vil frigjøre magasinplass og gi museet mer ressurser til bruk på mer relevante deler av samlingen. Dette vil dessuten sikre museet ressurser til å fortsette en målrettet innsamling inn i fremtiden. Et annet resultat av en samlingsrevisjon kan være en todeling av museets eksisterende samling. En del blir bevart som en prioritert del av samlingen, mens en annen del får en sekundærrolle. Med tilstrekkelige ressurser kan sekundærsamlingen bli stilt ut i studiemagasin åpne for publikum, eller den kan bli stilt ut utendørs så lenge den er i utstillingsverdig stand, for så å bli kassert når vær og vind har gjort sitt.

Når man utarbeider de langsiktige planene er det dessuten viktig å erkjenne at flymuseet på Sola ikke er alene om å formidle fly- og lufthistorie i Norge. Vi har også to andre flysamlinger og flymuseum i Norge; Norsk Luftfartsmuseum i Bodø (NLM) og Forsvarets Flysamling på Gardermoen. NLM har nasjonal status, og bærer som en naturlig del av dette det nasjonale ansvaret for å ta vare på norsk fly- og luftfartshistorie på nasjonalt nivå, sammen med Forsvarets museer (FMU) gjennom Forsvarets Flysamling. Flymuseet på Sola skal på sin side ta vare på lokal flyhistorie med spesielt vekt på Stavanger Lufthavn, Sola og Sola Hovedflystasjon. På sikt er målet at samlingsplanene til flymuseet skal bli vårt innspill til en nasjonal samlingsplan for norsk fly- og luftfartshistorie. Håpet er at arbeidet med en nasjonal samlingsplan for fly- og luftfartshistorie vil ta til etter at relevante museer har vedtatt sine egne planer.

## EN BÆREKRAFTIG SAMLINGSFORVALTNING

Ved konsolideringen i Jærmuseet var det klart at flymuseet hadde en samling som langt oversteg museets utstillingsareal og personellressurser. Et internt mål på museets suksess later til å ha vært antall utstilte fly i hangaren. Hvor mange nye fly har museet fått dette året? Man kan dermed si museet har blitt målt mer etter kvantitet enn kvalitet. Hvordan flyene har stått utstilt har vært sideordnet puslespillet som må til for å få så mange fly som mulig inn i museets utstillingshall. Hvorfor det enkelte flyet står i utstillingen og hva som formidlingsmessig blir gjort med de utstilte flyene fremstår dermed som mindre viktig. Dette er i seg selv ikke noe negativt, snarere en naturlig del av museets utvikling. Takket være den entusiastiske innsamlingen, har museet en stor og imponerende flysamling. Flyene står som utgangspunkt for uante muligheter dersom man angriper materien på en fornuftig måte når fremtidens museum skal utvikles.

For at en samlingsplan skal være et relevant verktøy og ikke bare et fint dokument som viser hvordan man ser for seg museet med ubegrensede ressurser, er det viktig planen er bygd opp rundt forutsetningene museet i realiteten har å forholde seg til i sitt daglige virke. Mindre plass enn ønskelig vil alltid være en utfordring. Å tro at man kan bygge seg ut av plassproblemer, er en lite realistisk tilnærming på utfordringene ved et overfylt museum. Selv om man har et stort museumsområde i Sømmevågen, og flymuseet dermed kan forvente noe større areal i overskuelig fremtid, vil ikke dette føre til en løsning på de store plassproblemene museet har.

Dersom man skal ha en bærekraftig samlingsforvaltning blir man nødt til å gjøre prioriteringer i samlingen. For å gå inn i fremtiden med en bærekraftig samlingsforvaltning som står i forhold til museets ressurser, er man tvunget å planlegge ut fra mål, realisme og tydelige prioriteringer. Ettersom en gjennomgang av museets flysamling vil ha lite for seg dersom den ikke setter flyene inn i en større kontekst, er samlingsplanen utviklet som en felles samlings- og utstillingsplan. Bakgrunnen for dette er først og fremst at å samle for å samle er en luksus man ikke kan ta seg innenfor de forholdsvis snevre ressursene man opererer innenfor. Man blir dermed nødt til å samle for å stille ut. Spørsmålet blir dermed ikke om en potensiell tilvekst, eller et fly allerede i samlingen, er interessant, fint eller spesielt. Først og fremst dreier spørsmålet seg om hva man ønsker å formidle med flyet. Passer det inn i museets langsiktige formidlingsplan? Museets samling må derfor ses i kontekst av hva de kan tilføre museets historiefortelling. Hva gjør det enkelte flyet relevant og interessant for historien vi skal fortelle museets besøkende? Første steg på veien mot en samlingsplan for museet ble dermed en presisering av museets fremtidige formidlingsområder. Jærmuseet er derfor i gang med å utvikle en samlings- og formidlingsplan ut i fra ønsket om å *bevare og formidle lokal fly- og luftfartshistorien med fokus på Stavanger Lufthavn, Sola og Sola Hovedflystasjon inkludert Forus sin sivile og militære virksomhet* med en bærekraftig samling og en dekkende utstilling. Man må nå fokusere mer på formidling og bevaring av allerede eksisterende samlinger.

## VIDEREUTVIKLING AV MUSEETS SAMLINGER OG UTSTILLINGER

For at museets samling skal være interessant for et større publikum, ikke bare de med spesiell interesse for fly, må den museale tilnærmingen få større innpass. Dagens museum bærer preg av alt for mange anonyme fly på for liten plass og formidler lite utover flyene i seg selv. Dermed fremstår museet mer som et flyteknisk museum enn et flyhistorisk museum. De besøkende vil ha store problemer med å fange opp at Stavanger Lufthavn, Sola var:

- Norges første sivile landflyplass.
- Første sted fallskjermssoldater ble sluppet direkte ned på ei slagmark.
- Norges største og viktigste militærflyplass på midten av 1950-tallet.
- Én av to norske flyplasser amerikanske atombombefly hadde tillatelse til å lande på i forbindelse med retur fra sovjetisk luftrom ved krig.
- Den første hovedbasen for helikoptervirksomhet på norsk sokkel.

For å formidle denne historien er det ønskelig å gi museets utstillinger større dybde ved å tilføre de utstilte flyene relaterte gjenstander, bilder og øvrig informasjon som kan vise deres bruk og historie i en større kontekst. Det er også relevant å ta i bruk skalamodeller som del av de ulike utstillingene. Man vil bruke de prioriterte flyene som utgangspunkt for større utstillinger som formidler historiene museet ønsker å vektlegge. Ettersom

museet ønsker å gjøre mer ut av de utstilte flyene kan man regne med at hvert enkelt fly vil legge beslag på betraktelig større utstillingsareal i fremtiden enn de gjør i dag. Det utarbeidede utkastet til samlings- og utstillingsplan er derfor et meget optimistisk scenario som tar høyde for betraktelige arealutvidelser selv om antall fly ikke er vesentlig endret i forhold til dagens utstilling. Det er dessuten viktig å gi museet rom for en vesentlig publikumsvekst gjennom bedre publikumsfasiliteter. Større plass og bedre fasiliteter til de besøkende må prioriteres om man ønsker økning i museets publikumsbelegg, ikke bare økning i samlingens størrelse.



Ved krigsutbruddet 9. april 1940 stod det blant annet fire Caproni Ca. 310 fra Hærens speider- og bombeving utstasjonert på Sola som del av nøytralitetsvakten.

Foto: Flyhistorisk Museum Sola.

## MUSEETS FORMIDLINGSTEMAER

Ettersom man ut fra nevnte forutsetninger har funnet det riktig å samle med tanke på utstillinger og formid-



1. Et mulig formidlingstema i en framtidig utstilling er den sivile aktiviteten på Stavanger lufthavn Sola. På bildet vises venterommet samt gaten ved Haugesund lufthavn i år 2002. Bildet er tatt i forbindelse med forskningsprosjektet «Flyplassen – møteplass ved tusenårsskiftet».

*Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet.*

2. Rutetabell fra SAS.

*Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet.*

3. Volvo Kalmar traktor benyttet av Braathens SAFE til å trekke bagasjevogner fra terminalen til flyene ute på gate .

*Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.*



ling, vil flyene i samlingsplanen bli vurdert ut fra sin relevans for fremtidige utstillinger. For Stavanger Lufthavn, Sola og Sola Hovedflystasjon er det fire epoker/hovedtemaer som utkrystalliserer seg som vesentlige når man skal formidle flyplassen og områdets flyhistorie:

1. Tiden frem til 1945
2. Luftforsvaret og den kalde krigen
3. Den sivile aktiviteten
4. Helikoptervirksomheten

Disse fire epokene/hovedtemaene deles opp i mindre temaer som blir formidlet gjennom museets ulike utstillinger. For hvert av disse temaene vil ett eller flere fly danne basis for en helhetlig utstilling som ved hjelp av relaterte gjenstander, bilder og tekster gir et bredt bilde av epoken/aktiviteten.

De ulike hovedtemaene kan deles opp i følgende formidlingstemaer:

#### **Tiden frem til 1945**

- Sjøflytrafikken
- Åpningen av flyplassen
- Nøytralitetsvakt
- Andre verdenskrig og Luftwaffe

#### **Luftforsvaret og den kalde krigen**

- Sola Sjø
- Sola Hovedflystasjon
- Flyveropplæring
- Luftforsvarets bombe- og skyteskole
- NATO

#### **Den sivile aktiviteten**

- Braathens SAFE
- De små aktørene
- Ikke-kommersiell aktivitet

#### **Helikoptervirksomheten**

- Helikopter Service
- Forsvarets bruk av helikopter
- Redningstjeneste



Sola flyplass som base for helikoptertrafikken både til anleggene i Nordsjøen og for Redningstjenesten er et aktuelt utstillingstema. Et Seak King fra 330 skvadron demonstrerer en redningsaksjon under en aktivitetsdag på Flyhistorisk Museum Sola på 1990-tallet.

*Foto: Berge Haueland.*

#### **DAGENS FLYSAMLING<sup>1</sup>**

Ettersom dagens samling danner utgangspunkt for videreutviklingen av museet, den videre samlingsvirksomhet og fremtidens formidling, inneholder

planverket en gjennomgang av statusen for dagens flysamling. Ved utgangen av 2015 består den utstilte flysamlingen av 34 fly. De fleste av disse flyene er å regne som komplette. Fem av flyene er utstilt som pågående restaureringsprosjekter. Av disse restaureringsprosjektene er det museets Catalina og Arado Ar 96 som lengst på vei er komplett. Catalinaen mangler kun motordekslene for å fremstå som komplett. Aradoen er utstilt med komplett skrog uten vinger. Capronien og Cornellen fremstår som nakne skjelett, mens Heinkelen står utstilt i form av den ferdig konserverte haleseksjonen, cockpitseksjonen og motoren. De 29 øvrige flyene fremstår som mer eller mindre utvendig komplette, men har stort sett behov for en del vedlikehold. Et av museets Bell UH-1 er utstilt som portvakt på flystasjonen, mens museets Hawker Hunter og Saab Draken står utstilt like utenfor museet. De øvrige 31 utstilte flyene står inne i museets utstillingshangar.

Ved utgangen av 2015 hadde museet elleve lagrede fly. Ti av disse flyene står lagret i museets 1000m<sup>2</sup> store splinthangar, mens det siste står lagret i den såkalte 720-brakka like sør for flymuseet i Sømmevågen. Utover dette har museet to fly som står på verkstedene da disse er pågående restaureringsprosjekt. I 2015 har museets Venneforening totalt åtte pågående restaureringsarbeid. Flere av disse prosjektene har pågått over 25 år. For å øke fremdriften på disse, er det av Jærmuseet anbefalt at Venneforeningen reduserer antall pågående prosjekter, for å kunne legge større ressurser ned i to-tre prosjekter om gangen for å sikre fullføring av flyene innenfor en mer overkommelig tidshorisont.

Som vi har sett står fem av de pågående restaureringsprosjektene i museets utstilling. Av de tre øvrige, arbeides det på Arado Ar 66 i museets verksted i hangaren. Store deler av flyet står lagret utenfor museumsområdet da arbeidet på flyet blir utført seksjonsvis. I verkstedet står også museets Messerschmitt Bf 109G. Utover de to nevnte flyene jobbes det på Heinkelens senterseksjon og vinger. Museets Eurocopter Super Puma As 332 står i et verksted i skolens del av hangaren. Her jobbes det på maskinen minst to kvelder i uken. Disse kveldene får Venneforeningen hjelp av en gruppe skolelever fra Sola VGS flytekniske linje.

Utover de pågående restaureringsprosjekter, har museet tre ikke-aktive restaureringsprosjekter. Enkelte av disse prosjektene har det blitt jobbet på tidligere. Alle disse prosjektarbeidene står lagret utenfor museumsområdet. Museet har videre planer om å bytte ut hjulunderstellet på den utstilte Noorduyn Norseman med flottører. Flottørene ble grunnet sommeren 2014. Det er enda uvisst når påmonteringsprosjektet vil bli iverksatt.

## SAMLINGSANALYSE

Samplingsplanens viktigste og mest omfattende del er analysen av dagens flysamling og mulige tilvekster. Her er de ulike flyene, både i dagens samling og potensielle tilvekster, satt opp mot hverandre og analysert med tanke på museets formidlingsplan. Hver av de fire hovedtemaene utgjør et eget kapittel, som igjen blir delt inn i underkapitler. De ulike underkapitlene danner på sin side utgangspunkt for de ulike histori-

ene den enkelte utstilling ønsker å formidle. Hvert underkapitel blir formidlet gjennom en egen utstilling, hvor et eller flere fly utgjør fokuspunktet i utstillingen. Samlingsplanens analysedel drøfter dermed de ulike flyenes relevans ut i fra denne konteksten. For å eksemplifisere arbeidsmetoden vil artikkelen gjengi et av analysekapitelene i samlingsplanen – Luftforsvaret og den kalde krigen.

### **LUFTFORSVARET OG DEN KALDE KRIGEN**

Gjennom hele andre verdenskrig ble flyplassen på Sola utvidet og modernisert av tyskerne. Dette førte til at Norge hadde en flyplass i verdensklasse til rådighet etter krigen. Allerede sommeren 1945 ble de første militærflyene stasjonert på flyplassen, eller rettere sagt sjøflyhavnen. Deretter kom den første landflyskvadronen fra 1949. Den stadig økende spenningen i Europa og verden forøvrig med eskaleringen av den kalde krigen, førte til at forsvaret raskt ble bygd kraftig opp utover 1950-tallet. Dette fikk store utslag for flyaktiviteten på Sola. Man kan dele den militære flyaktiviteten på flyplassen i etterkant av andre verdenskrig i følgende temaer:

1. Sola Sjø
2. Sola Hovedflystasjon
3. Flyveropplæring
4. Luftforsvarets bombe- og skyteskole
5. NATO

### **SOLA SJØ**

Flyplassen på Sola, mer spesifikt sjøflyhavna, ble for

første gang fast base for norske flystyrker sommeren 1945, med 330 skvadron og deres svære Short Sunderland flybåter. Etter hvert ble det klart at flybåtene brukt av skvadronen under krigen var for store og kostbare for det norske forsvaret i fredstid. Med dette gav skvadronen flyene sine tilbake til England og forsvant fra Sola like før årsskiftet 1945/46. Samtidig flyttet 333 skvadron med sine amfibiefly av typen Catalina til Sola Sjø. Catalinaer forble på Sola Sjø, med museets utstillingshangar som hjem, frem til den nyere HU-16 Albatross overtok deres rolle. Maritime fly opererte fra Sola Sjø frem til utfasingen av Albatross i 1968. Sjøflyhavnas rolle i etterkrigstidens Luftforsvar har med dette en sentral rolle for formidlingen av områdets flyhistorie.

### **CONSOLIDATED PBY-5A CATALINA**

Consolidated PBY Catalina er en amerikansk flybåt utviklet på starten av 1930-tallet. Flyet er 19,5 meter langt, har et vingespenn på 31,7 meter og en besetning på 7-9 mann. Norge brukte flytypen fra baser på Island og i Skottland fra 1942 frem til krigens slutt. Flytypen tjenestegjorde i Luftforsvaret frem til 1961. Fra 1946 til 1961 opererte 333 skvadron flytypen fra Sola Sjø.

Museets Catalina tjenestegjorde i den amerikanske marinen fra 1942. Senere opererte det danske flyvåpen flyet mellom 1951 og 1967. Museet kjøpte flyet fra Danmark i 1989. Det ble så restaurert til å fremstå som en av 333 skvadrons Catalinaer med base på Sola Sjø i 1950-årene. Gjennom sin mangeårige tjeneste ved Sola Sjø er Catalina et viktig element i formid-



Bombeheisen ble brukt til å løfte bomber under vingene til Catalina-flyene. *Foto: Jærmuseet.*



Flyet Consolidatetd PB5A Catalina i utstillingen. *Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.*



Utstillingsmonteren viser både styringspanel, våpenskjold til 333 skvadronen og historiske bilder. I en fremtidig utstilling ønsker man å vie mer plass til konteksten og historien rundt flyene. *Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.*



Consolidated PB5A Catalina. Flytypen var i bruk ved blant annet 333 skvadron fra 1946 til 1961. Gjennom hele denne perioden hadde skvadronen og deres Catalina base ved Sola Sjø. *Foto: Flyhistorisk Museum Sola.*

lingen av området flyhistorie. Det er få fly som kan påberope seg en sterkere lokalhistorisk tilknytning til området enn Catalinaen. Skal man formidle Sola Sjøes etterkrigshistorie med ett enkelt fly er Catalina den selvskrevene flytypen.

### GRUMMAN HU-16 ALBATROSS

I 1961 erstattet Grumman HU-16 Albatross de aldrende Catalinaene i Luftforsvaret. Flyet har en lengde på 19,2 meter, et vingespenn på 29,5 meter og en besetning på 4-6 mann. Flyet var primært utviklet for sjøredning og ubåtjakt. Gjennom hele sin tid i Luftforsvaret hadde ni fly fast base på Sola Sjø, først gjennom 333 skvadron, siden gjennom 330 skvadron.

Med dette har Albatross stor lokal tilhørighet til Sola. Gjennom sine åtte år i Luftforsvaret hadde Alba-



Grumman HU-16 Albatross i luften over Norges skjærgård. Flytypen var i bruk i luftforsvaret fra 1961 frem til 1969. Gjennom hele perioden var en av luftforsvarets to skvadroner oppsatt med flytypen stasjonert på Sola Sjø.  
*Foto: Flyhistorisk Museum Sola.*

tross fast base på Sola Sjø og utgjorde en viktig kapasitet for maritim overvåkning og sjøredning i Sør- og Midt-Norge. Man kan dermed argumentere med at flyet kan sidestilles Catalina når det gjelder relevans for museet. Om museet trenger både en Catalina og Albatross for å fortelle denne historien er noe man kan stille spørsmålstegn ved, spesielt med tanke på flyenes størrelse og den omfattende restaureringsjobben som må til for å få en av de forfalne eksnorske Albatrossene lagret i Hellas utstillingsklart.

### SOLA HOVEDFLYSTASJON

Etter en forholdsvis stille periode for militær flyaktivitet på landflyplassen fra andre verdenskrig frem til overgangen til 1950-årene forandret bildet seg brått. I 1948 kjøpte Norge sine første jetfly fra Storbritannia. Den kalde krigen førte så til etableringen av det amerikanske våpenhjelpprogrammet og store mengder militærmateriale ble tilført det norske forsvaret kostnadsfritt. I tidsrommet 1951-1966 fikk Luftforsvaret omkring 600 fly fra amerikanerne. Den tyske utbyggingen av flyplassen på Sola gjorde at Sola, sammen med Gardermoen, gjennom første halvdel av 1950-årene var de eneste flyplassene i Norge kapable til å operere de amerikanske jetjagerne. Med dette var Sola Norges største militærflyplass frem til midten av 1950-tallet. I toppåret 1954/55 hadde omkring 100 militærfly fast base på Sola. I tillegg til de mer kjente jagerflyskvadronene var støttevingene en viktig del av flystasjonens oppsetning. Her fant vi et vidt spekter av ulike småfly og helikoptre som tok seg av diverse rednings-



Hjelmen og oksygenmasken hørte til standardutrustingen for jagerflypiloter på 1950-tallet.  
*Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.*



Republic F-84G Thunderjet utstilt ved Hafrsfjord. *Foto: Berge Haueland*



Instrumentpanelet til flyet kan vise aspekter ved flyenes tekniske utvikling. Dette panelet er utstilt på Flyhistorisk Museum Sola.  
*Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.*



Våpenskjold til 332 skvadronen som var stasjonert på Sola Flystasjon. *Foto: Jærmuseet.*

og beredskapsoppdrag samt transport av personell. I 1955 ble kommunikasjonsving 7192 opprettet på Sola for å samordne de tidligere støttevingenes tjenester.

### **REPUBLIC F-84G THUNDERJET**

Republic F-84 Thunderjet er et amerikansk jagerfly utviklet under siste halvdel av 1940-tallet. Flyet som har en lengde på 11,6 meter og et vingespenn på 10,9 meter var det første jagerflyet Luftforsvaret mottok fra amerikanerne. Mellom 1951 og 1954 mottok vi til sammen 206 fly av typen. De seks første flyene ble overlevert Luftforsvaret på Sola under en stor slått overrekkelses-seremoni ledet av general Eisenhower. Tre skvadroner hadde hjembase på Sola da de mottok sine Thunderjet.

Museets fly ble overrakt 338 skvadron på Sola 4. oktober 1954. Skvadronene flyttet til Ørlandet samme måned. Flyet ble brukt frem til 1957. Museets fly har dermed liten, endog noe, tilknytning til Sola Hovedflystasjon. Da museet overtok flyet hadde det stått som portvakt utenfor befalsmessen på Sola Sjø gjennom lengre tid. På bakgrunn av sin tilhørighet til området og Sola Hovedflystasjon under basens storhetstid er typen uvurderlig i samlingen til FMS. Skal man formidle historien til Sola Hovedflystasjon og Luftforsvarets jagerflyvåpen med ett enkelt fly er F-84 Thunderjet en sterk kandidat til denne rollen.

### **REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH**

Republic RF-84F Thunderflash er et amerikansk taktisk rekognoseringsfly utviklet på starten av 1950-tallet. Flyet er 14,5 meter langt og har et vingespenn på

10,3 meter. I april 1956 ankom de første av i alt 31 Republic RF-84F Thunderflash Norge. Flyene ble fraktet sjøveien til Frankrike hvor de ble montert før de fløy til Sola for egen maskin. Samtlige fly tilhørte 717 skvadron. Skvadronen var stasjonert på Sola med sin fulle styrke frem til 1961 da den ble omplassert til Rygge.

Museets fly ankom Sola 26. juni 1956 sammen med to andre fly. Flyet var i umalt aluminium ved ankomst. I 1962 fikk det påmalt det grønne kamuflasjemønsteret det står utstilt med i dag. Museets fly har en variert historie. Det krasjlandet flere ganger i løpet av sin tje-



Republic RF-84F Thunderflash. Fra 1956 frem til 1961 benyttet flytypen Sola Hovedflystasjon som hjemmebase. Alle de 31 flyene Norge benyttet var del av 717 skvadron.  
Foto: Flyhistorisk Museum Sola.

neste, men ble reparert og satt inn i tjeneste igjen ved to anledninger. Under 15-årsjubileet til 717 skvadron i 1964 var museets fly lederflyet i akrobatteamet opp-

rettet for anledningen. En siste krasjlanding i mai 1970 satte flyet ut av tjeneste for godt grunnet strukturelle skader i vingene. Museets fly hadde fast base på Sola Hovedflystasjon i fem år, og er dermed det militærflyet i samlingen med størst individuell tilknytning til området. Dette, sammen med at flyet er museets eneste rekognoseringsfly, gjør det til en verdifull gjenstand sett med både lokalhistoriske og flytekniske øyne.

### **GENERAL DYNAMICS F-16A/B FIGHTING FALCON**

F-16 er et amerikanskbygd jagerfly utviklet på 1970-tallet. Det 15,1 meter lange flyet med et vingspenn på 10 meter, ble raskt en ubestridt suksesshistorie. Flyet er produsert i større antall enn noe annet amerikansk jagerfly i etterkant av andre verdenskrig. Produksjon av flyet vil med dagens bestillinger pågå frem til minst 2017. Blant F-16s 25 brukerland finner vi Norge sammen med en rekke andre NATO-land. Det norske flyvåpenet har mottatt til sammen 76 F-16. Det er forventet at typen vil utfases fra norsk bruk frem mot 2020. Med dette vil F-16 være det jagerflyet med lengst brukstid i Luftforsvaret gjennom sine ikke mindre enn 40 år i norsk tjeneste.

En F-16 vil utvilsomt være et stort og flott trekkplaster for FMS. Flyet har på den andre siden aldri vært permanent stasjonert på Sola gjennom sine til nå 35 år i Luftforsvaret. Både norske og utenlandske F-16 har riktignok vært på hyppige besøk på Sola i forbindelse med øvelser og mer «tilfeldige» besøk, men dette kan vanskelig danne grunnlag for at flytypen har så stor tilhørighet til området at en plass i museet blir rettferdigjort.

### **FAIRCHILD PT-26 CORNELL**

Fairchild PT-26 Cornell er et elementært treningsfly med en lengde på 11 meter og vingspenn på 8,5 meter, utviklet i USA under andre verdenskrig. I løpet av krigen kjøpte Norge et stort antall fly for opplæringen av norske piloter i Canada og senere Storbritannia. I etterkant av krigen ble flyene brukt frem til 1956 for pilotutdanning på Værnes og som kommunikasjonsfly på norske flyplasser, deriblant Sola.

Man kan vanskelig påstå man har dekket Sola Hovedflystasjon på en tilfredsstillende måte dersom man utelater formidlingen av kommunikasjonsving 7192. Til dette formålet er Fairchild PT-26 Cornell en opplagt kandidat. Flyet må endog vurderes opp mot museets to andre fly fra samme avdeling, North American Harvard og Saab 91 Safir. En interessant bruk av flyet kan være å bruke det sammen med Queen Marry transportvognen Rogaland Krigshistoriske Museum har på restaureringsplanen. Plassert liggende på denne tilhengeren kan flyet være del av en ypperlig utstilling. Museets Cornell består av deler fra flere ulike fly. Skroget kommer fra Trøndelag, vingene fra Canada og senterseksjonen fra Kjeller.

### **NORTH AMERICAN HARVARD**

North American Aviation Texan er et enmotors avansert treningsfly utviklet i USA på midten av 1930-tallet. Det 8,4 meter lange flyet med et vingspenn på 12,8 meter er med en produksjon på over 15 000 eksemplarer det mest tallrike avanserte treningsflyet til USA, Storbritannia og en rekke andre nasjoner under og et-





Saab 91B Safir, et trenings- og kommunikasjonsfly. Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.

ter andre verdenskrig. I Storbritannia ble flyet lisensprodusert under navnet North American Harvard. I etterkrigstiden tjenestegjorde 22 Harvard i det norske flyvåpen som skole- og kommunikasjonsfly. På Sola var flytypen i bruk fra 1949 til midten av 1950-tallet. Først som et støttefly for 334 skvadron, deretter som del av Kommunikasjonsving 7192.

Museets Harvard ankom FMS i 1994 i forbindelse

med en byttehandel med Canada gjennom FMU. Dette flyet har dermed ingen egenhistorie til lokalområdet eller Norge. Ved ankomst viste det seg at flyet var dårligere enn ventet. Det står nå lagret i demontert tilstand på et av museets magasin.. Flyet vil kreve en forholdsvis stor restaureringsjobb før det kan stilles ut. Med dette er det naturligere å prioritere Fairchild Cornell eller Saab 91B Safir når kommunikasjonsvingens historie skal formidles.

### **SAAB 91B SAFIR**

Saab 91B Safir er et treseters elementært trenings- og kommunikasjonsfly utviklet i Sverige på midten av 1940-tallet. Flyet har en lengde på 8 meter og et vingespenn på 10,6 meter. Foruten det svenske flyvåpenet, tok det norske, finske, østerrikske, tunisiske og etiopiske flyvåpenet typen i bruk som elementært treningsfly. I september 1956 bestilte Norge 25 fly. Etter mottakskontroll ble flyene tildelt flyskolen på Værnes. I tillegg ble flyene fordelt til Støttevingene på Rygge, Gardermoen, Sola og Ørlandet.

Museets fly ble overlevert Luftforsvaret 4. mars 1957. I løpet av sin fartstid hadde flyet to alvorlige ulykker. Flyet ble reparert etter begge sine uhell og fløy for forsvaret frem til sommeren 1982. På midten av 1990-tallet fikk FMS flyet på langtidsdeponi fra FMU. På lik linje med Fairchild Cornell og North American Harvard kan flyet med rette brukes til formidlingen av kommunikasjonsvingen på Sola. Av de tre kandidatene er det dette flyet som vil kreve minst arbeid, da det alt står i utstillingen. På den andre siden har Sola flyklubb et Saab 91B Safir i flydyktig stand som vi til stadighet ser flyvende i lokalmiljøet.

### **CESSNA 0-1A BIRD DOG**

Cessna 0-1A Bird Dog er et amerikansk rekognoserings-/observasjonsfly med en lengde på 7,9 meter og et vingespenn på 11,0 meter. Flyet gjennomførte sin første flyvning i desember 1949 og ble utstrakt brukt til observasjon og ildledning under Koreakrigen. Den norske hæren opererte typen som observasjons- og

ildledningsfly i feltartilleriet fra midten av 1960-tallet frem til 1992. Norge mottok alle sine 27 fly av typen gjennom det amerikanske våpenhjelpprogrammet.

Museets fly er fra 1953. Det stod ubrukt på Gardermoen frem til det ankom Værnes i 1961. I sin norske tjeneste hadde flyet base på Værnes, Setermoen, Gardermoen og Bardufoss. Gjennom sin tjeneste i hæren som observasjons- og ildledningsfly for artilleriet var det innblandet i flere uhell og mindre ulykker. Etter en krasjlanding på en feltflyplass på Tuneøya, 4 km nord for Sarpsborg, i 1983 ble det satt på bakken for godt. Flyet ble gitt flymuseet på langtidsdeponi fra FMU i 2004. Flyet, eller flytypen, har ingen lokalhistorisk tilknytning til vårt område. Da flyet i tillegg vil måtte bygges opp fra grunnen av, kan man vanskelig anbefale at museet går videre med dette prosjektet.

### **718 SKVADRON**

718 skvadron, innledningsvis kalt jettreningsvingen, er den jagerflyavdelingen med lengst historisk tilknytning til Sola Hovedflystasjon. Avdelingen ble etablert på Sola allerede 15. oktober 1952 og hadde fast base på Sola frem til nedleggelsen ved årsslutt 1982. Avdelingens oppgave var innledningsvis utsjekk på nyutdannede piloter fra flyskoler i USA før de ble sendt videre til operative jagerflyskvadroner, samt årlig utsjekk av operative piloter på instrumentflyvning. Etter hvert overtok de også oppgavene til Luftforsvarets bombe- og skyteskole. Like før nedleggelsen ble skvadronen en operativ jagerflyskvadron på like linje med forsvarets øvrige skvadroner. Siden overføringen

av 717 skvadron fra Sola til Rygge i 1961, var 718 skvadron eneste jagerflyskvadron fast stasjonert på Sola.

Med dette er en utstilling sentrert rundt 718 skvadron en selvsagt del av flymuseets historieformidling. Museet har i dag tre fly fra denne skvadronen.



De Havilland Vampire foran Flyhistorisk Museum på Sola. Museets fly ankommer Sola etter å ha blitt fløyet fra Sveits av to sveitsiske jagerpiloter i juli 1991. Foto: Berge Haueland.

### **DEHAVILLAND DH. 115 VAMPIRE T MK. 55**

De Havilland Vampire er en britisk jetjager utviklet under andre verdenskrig. Flyet har en lengde på 9,4 meter og et vingespenn på 11,6 meter. I mai 1948 mottok Norge sine to første fly av typen. Vampire er med dette det første jetflyet i det norske forsvaret og den eneste jetjageren Norge har hatt som ikke har vært amerikansk. I alt skulle det norske Luftforsvaret motta 62 Vampire. Flyene ble brukt i rollene som jager-, jagerbomber og treningsfly. I sistnevnte rolle kom 14

Vampire til å være i bruk ved 718 skvadron på Sola i en kort periode fra oktober 1952 til februar 1954.

Museets maskin ble opprinnelig brukt av det sveitsiske flyvåpen, det har ingen tilknytning til området. Det ble kjøpt våren 1991 og fløyet til Sola for egen maskin juli samme året. Da flytypen kun ble brukt på Sola halvannet år, i en mellomperiode i påvente av T-33, utgjør ikke Vampire en viktig del av 718 skvadrons historie. Man kan derfor spørre seg om ikke museets to andre jagerfly brukt av 718 skvadron er tilstrekkelig til å fortelle skvadronens historie.



Lockheed T-33A i luften. Flyene på bildet tilhører 718 skvadronen stasjonert på Sola. Alle de 22 flyene Norge fikk av flytypen hadde hjemmebase på Sola fra de ble tatt i bruk frem til de ble pensjonert. Foto: Flyhistorisk Museum Sola.

### **LOCKHEED T-33A T-BIRD**

Lockheed T-33A «T-bird» er et avansert treningsfly utviklet i USA på slutten av 1940-tallet. Det 11,5 meter lange flyet har et vingespenn på 13,1 meter og var en



Northrop F-5 Freedom Fighter starter fra Sola Flyplass.

Foto: Flyhistorisk Museum Sola.

direkte videreutvikling av P/F-80 Shooting Star, US Army Air Forces første operative jettfly.

27. april 1953 landet Norges første T-33 på Sola. I alt mottok Norge 22 fly av typen. Helt frem til utfasingen av flytypen i 1968 var samtlige fly stasjonert ved 718 skvadron på Sola. Med dette har flyet stor tilknytning til Sola flystasjon og 718 skvadron. Flytypen er dermed en viktig del av 718 skvadrans historie. Flyet

hører absolutt hjemme på flymuseet. Museets eksemplar er opprinnelig en danskbrukt maskin, restaurert til å fremstå som en maskin fra 718 skvadron.

### **NORTHROP F-5 FREEDOM FIGHTER**

Northrop F-5 Freedom Fighter er et amerikansk jagerfly utviklet på slutten av 1950-tallet. Det lille og smidige jagerflyet med en lengde på 14,4 meter og et

vingespenn på 7,7 meter ble utviklet med tanke på de mindre NATO-lands flyvåpen. Flyet skulle være robust, rimelig i innkjøp og drift og enkelt. Dette gjorde flyet godt egnet operasjoner fra forholdsvis elementære forhold.

Norge mottok sine første 11 av i alt 108 F-5'ere 26. februar 1966. Dette gjorde flyet godt egnet til operasjoner fra forholdsvis elementære forhold. Gjennom sin mangeårige og mangfoldige tjeneste i Luftforsvaret er F-5 et viktig fly for norsk forsvars- og luftfartshistorie. Fra 1968 til 718 skvadrons nedleggelse som siste operative jagerskvadron på Sola i 1982, var flyet det eneste militærflyet med fast base på Sola Hovedflystasjon. Ettersom 718 var en treningsskvadron, bør man om mulig vurdere å bytte ut museets én seters A-versjon med en B-versjon, som er en to seter brukt til pilotopplæring. Museets fly har ingen egenhistorie knyttet til Sola. Det fremstår dessuten ikke i 718 skvadrons fargeskjema.

### **LUFTFORSVARETS BOMBE- OG SKYTESKOLE**

Våren 1953 ble Luftforsvarets bombe- og skyteskole (LBSS) flyttet fra Lista til Sola. Formålet med LBSS var å holde ved like jagerpiloters operative status i våpenflyvning. Våpenflyvningen i Luftforsvaret ble lagt opp slik at alle jagerskvadroner årlig skulle gjennomgå én måneds våpenopplæring ved LBSS for å opprettholde sin operative status. LBSS var ikke oppsatt med fly da skvadronene brukte sine egne fly under det årlige oppholdet ved LBSS på Sola. At LBSS var på Sola førte til at det var meget stor jagerflyaktivitet i området

gjennom hele 1950- og 1960-tallet, selv om jagerflyskvadronene med fast base på Sola ble redusert med utbyggingen av norske flyplasser fra midten av 1950-årene. Gjennom denne perioden var Luftforsvarets to viktigste fly F-86F og K Sabre. I 1969 ble LBSS slått sammen med 718 skvadron.

### ***NORTH AMERICAN F-86K SABRE***

North American F-86K Sabre er en amerikansk natt/allværsjager videreutviklet med utgangspunkt i dagjageren F-86F Sabre. F-86K er 11,9 meter langt og har et vingespenn på 12,5 meter. Det skiller seg visuelt fra de øvrige Sabre varianter med en vesentlig større flykropp og en radarkuppel like over luftinntaket. I 1955 mottok Norge sine første North American F-86K Sabre gjennom den amerikanske våpenhjelpen. Flyet var den første allværsjageren i norsk tjeneste. Flyet var også første jagerfly i norsk tjeneste med etterbrenner. Vi mottok i alt 64 fly som var i norsk tjeneste frem til 1966.

Museets fly ankom Gardermoen flystasjon som del av hovedleveransen 22. november 1955. Flyet ble tatt ut av operativ tjeneste allerede 21. august 1956 grunnet en buklanding. Flyet hadde kun 64:15 flytimer bak seg. Selv om flytypen aldri har hatt fast base på Sola har den likevel hatt stor tilstedeværelse i området grunnet skvadronenes årlige opphold på LBSS. Gjennom å være Luftforsvarets første jagerfly utstyrt med en skikkelig radar så vel som etterbrenner var flyet et revolusjonerende skritt fremover for Luftforsvaret. Dets plass i utstillingen kan dermed rettferdiggjøres



North American F-86K Sabre utenfor utstillingshangaren til Flyhistorisk Museum Sola. Flyet har akkurat blitt lakkert etter fullført restaurering. Foto: Berge Haueland.

sett med lokalhistoriske øyne selv om typen ikke var fast stasjonert her. Det er naturlig å sette dets mer legendariske slektning, F-86F, opp mot dette flyet ved en fornyelse av museets utstilling. Trenger vi begge disse flyene for å formidle LBSS?

### **NORTH AMERICAN F-86F SABRE**

North American F-86F Sabre er et amerikansk jagerfly utviklet på slutten av 1940-tallet. Det 11,4 meter

lange flyet med et vingespenn på 11,3 meter symboliserer et stort teknologisk sprang ved å være det første amerikanske flyet med tilbakestrøkne vinger og haleflater. Under Koreakrigen opparbeidet flyet seg et meget godt rykte i kamp mot de sovjetiske MiG-15-jagerflyene. Flyet har gått inn i historien som en av de store klassikerne. De første North American F-86F Sabre ankom Norge i mars 1957. Norge mottok i alt 115 eksemplarer av flytypen. På det meste var fem



Flyet av typen North American F-86K Sabre i utstilt på Flyhistorisk Museum Sola. Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.

skvadroner oppsatt med flyet. Disse opererte stort sett i rollen som jagerbombere, støttet av natt-/allværsvarianten av flyet, F-86K Sabre.

Museets fly ankom Rygge flystasjon for egen maskin 19. april 1957. Flyets norske tjeneste ble imidlertid meget kort. Etter en ukontrollert manøver 8. mai 1957 ble flyet utsatt for en skjevbelastning på minst 10,5G. Dette førte til at flyet ble satt på bakken etter kun 1

time og 5 minutters flytid for Luftforsvaret. I likhet med allværsvarianten var aldri F-86F fast stasjonert på Sola. Grunnet skvadronenes årlige opphold på LBSS var det likevel et meget normalt syn på flyplassen og i himmelen over Jæren. Som en av de største flyklassikerne siden andre verdenskrig, er dette et fly mange drar kjensel på. Flyet kan settes opp mot natt-/allværsvarianten av samme type, F-86K.



Canadair CF-104 Starfighter utstilt på Flyhistorisk Museum Sola. Foto: Sondre B. Hvam, Jærmuseet.

### **CANADAIR CF-104 STARFIGHTER**

Lockheed F-104 Starfighter er en amerikansk avskjæringsjager utviklet på midten av 1950-tallet. Med sin slanke kropp på 16,7 meter og korte spisse vinger på 6,7 meter minner flyet mer om en bemannet raket enn et fly. Starfightereren er den første maskinen som

har hatt verdens hastighetsrekord og høyderekord på samme tid. Flyet ble lisensprodusert i Canada under navnet Canadair CF-104 Starfighter. Norge opererte både amerikansk bygde og canadisk bygde fly. Vi fikk våre 13 første fly av typen i august 1963. Fra juni 1973 mottok vi de egenkjøpte canadiskbygde flyene. Alle de



45 flyene i det norske luftforsvaret hadde base i Bodø gjennom hele sin tjenestetid. I På starten av 1980-tallet ble flyene utfaset fra norsk tjeneste grunnet innføringen av F-16.

Flymuseets maskin ankom Norge den 13. august 1974. Ved ankomst hadde det 1816:25 flytimer bak seg. I Norge opererte flyet som del av 334 skvadron frem til det ble pensjonert 14. mars 1983. Ved utfasingen ble det overført Sola flystasjon for langtidslagring. De norske Starfighterne har ingen spesifikk skvadronshistorie knyttet til Sola. Ettersom det står en F-104 Starfighter lik museets på stake like utenfor museet, samt at dette kanskje er det mest tallrike av de historiske jagerflyene i Norge, ønsker museet å prioritere andre fly.

## **NATO OG DEN KALDE KRIGEN**

Ved opprettelsen av et fastsatt forsvarssamarbeid i Europa gjennom etableringen av NATO i 1949 ble det viktig med samtrening av militærstyrker for å øke egen effektivitet ved en konfrontasjon med Sovjetunionen og østblokken. Sola fikk raskt en sentral posisjon som den store NATO-basen i Norge. Flyplassen lå strategisk til ved norskekysten rett under den naturlige flyruten for amerikanske strategiske bombefly på vei til og fra mål i Sovjetunionen. Flystasjonen var dessuten en av få flyplasser i Norge med utbygd infrastruktur til understøtting av større utenlandske flyavdelinger for lengre tid. Med dette ble flyplassen hyppig besøkt av flyavdelinger fra våre allierte NATO-partnere gjennom hele den kalde krigen. Sola var dessuten én av to flyplasser i Norge amerikanerne kunne bruke til mellomlanding

for atombombefly på vei hjem fra tokt over Sovjetunionen. Deres jagerflyeskorte kunne bruke Sola som fast base dersom det var krig eller overhengende fare for krig. I 2015 har ikke museet fokus på denne epoken av flyplassens historie. Ved fornyelse av utstillingen er det aktuelt å fokusere på flyplassens sentrale rolle i våre NATO-alliertes krigsoppsetning.

## **MCDONNELL DOUGLAS F-4 PHANTOM II**

F-4 Phantom II er et amerikansk jager- og jagerbombefly utviklet på slutten av 1950-tallet. Det 19,2 meter lange flyet med et vingespenn på 11,7 meter var USAs viktigste jagerfly gjennom hele 1960- og første halvdel av 1970-tallet. Flyet er meget spesielt ettersom det er det eneste flyet som er blitt brukt av alle fire forsvarsgrener i det amerikanske forsvaret oppsatt med egne fly; luftforsvaret, marinen, marinekorpset og nasjonalgarden.

Da Norge i 1974 inngikk Collocated Operating Bases-avtalen, ble det fastsatt at Sola flyplass skulle betjene amerikanske flyforsterkninger ved krise eller krig. Som følge av dette skulle Sola brukes som fremskutt base av den amerikanske 108 Tactical Fighter Wing fra New Jersey ved uroligheter i Europa. Jagervingen var utstyrt med F-4 Phantom II. For å gjøre seg kjent med sin «krigsbase» var avdelingen på utallige øvelser og midlertidige stasjoneringer på Sola frem til F-4-vingen ble byttet ut med en tankflyavdeling i 1987. Dersom man ønsker å fortelle historie om NATO-skvadroner på Sola er F-4 Phantom II med dette det selvskevne flyet.

### **MIKOJAN-GUREVITSJ MIG-21 «FISHBED»**

MiG-21 er et sovjetisk jagerfly utviklet i første halvdel av 1950-tallet. Med en anslått produksjon på over 11 000 eksemplarer er det 14,4 meter lange flyet med et vingespenn på 7,2 meter et av tidenes mest produserte jetfly. Fra sin innfasing på slutten av 1950-tallet, til langt ut på 1970-tallet, var det dette flyet som skulle sverme inn over Vest-Europa ved en sovjetisk invasjon.

Dersom museet ønsker et større fokus på den kalde krigen, kan det være relevant at vi formidler et bilde av fienden gjennom et sovjetisk fly. MiG-21 er nærmest et ikonisk symbol på den sovjetiske jagerflystyrken under den kalde krigen. Dersom man ønsker et sovjetisk fly i utstillingen vil MiG-21 derfor være et aktuelt fly å innlemme i samlingen. En utstilling med fokus på kald krig må veies opp mot Norsk Luftfartsmuseum planlagte senter for den kalde krigen.

### **HARRIER**

Harrier er et britisk produsert jager- og jagerbombefly utviklet på 1960-tallet. Flyet er 14,3 meter langt og har et vingespenn på 7,7 meter. Med mulighet til å ta av og lande som et helikopter er dette et meget spesielt fly som mange har kjennskap til og drar kjensel på. Foruten den britiske marinen og flyvåpenet ble typen blant annet brukt av det amerikanske marinekorpset, Spania, India og Thailand. Flyet dannet grunnlag for at Storbritannia kunne sende en armada til Falklandsøyene og gjenvinne herredømmet over øygruppa fra Argentina i 1982.

Harrier er et meget interessant fly, men det kan ikke sies å ha noen lokalhistorisk relevans. Flyet har

ved enkelte anledninger deltatt på øvelser med Sola flystasjon som base. I Norge er det mest kjent for sin hyppige deltakelse på de årlige britiske vinterøvelsene avholdt i Midt- og Nord-Norge. Da historiene om britiske soldater på vinterøvelse i Norge ikke er en tematikk flymuseet har som formål å formidle, vil Harrier ha liten relevans i museets historieformidling/samling. Andre utenlandske fly har større relevans for formidlingen av fellesforsvaret gjennom NATO.

### **HAWKER HUNTER**

Hawker Hunter er et britisk jagerfly utviklet på starten av 1950-tallet. Det 14 meter lange flyet med et vingespenn på 10,3 meter viste seg raskt å være en meget mangfoldig og tilpasningsdyktig plattform. Med dette ble det tatt i bruk i rollen som jager-, jagerbomber-, rekognoserings- og treningsfly. Flyet ble eksportert til 21 land og brukt i operativ militærtjeneste i over 50 år.

Museets fly ble levert Det britiske luftforsvaret 27. februar 1956. Etter å ha blitt konvertert til Hunter F.58A ble det tatt i bruk av det sveitsiske flyvåpen 6. juni 1972. Ettersom flytypen verken har relevans for lokal- eller nasjonal flyhistorie er dette et lite interessant fly for museet.

### **SAAB RF-35 DRAKEN**

Saab 35 Draken er et svensk jagerfly utviklet på midten av 1950-tallet. Flyet har en lengde på 15,3 meter og et vingespenn på 9,4 meter. Flyet ble en stor suksess. Draken ble produsert i nesten 20 år og eksportert til både Danmark, Finland og Østerrike.

Museets fly er en Saab RF-35 Draken brukt til re-kognosering av det danske flyvåpen. Flyets siste flytur var flyvningen til flymuseet 21. februar 1994. Saab Draken har verken lokal tilhørighet til Sola eller noen spesifikk historie knyttet opp mot norsk fly- og luftfartshistorie. Typen har dermed liten, eller ingen, relevans for formidling av lokal flyhistorie. Museets maskin er på permanent utlån til FMS fra det danske forsvaret.

### **PRIORITERT SAMLINGSPLAN**

Med utgangspunkt i museets formidlingstemaer har dagens flysamling blitt gjennomgått og vurdert ut fra det enkeltes flys relevans for museets formidlingstemaer. Utover å vurdere dagens flysamling har Jærmuseet vurdert 16 historiske fly museet i dag ikke har. Med dette består samlingsplanen av totalt 62 vurderte fly. Dersom nye og uforutsette objekter dukker opp etter planenes fullføring, vil de bli vurdert fortløpende etter samlingsplanens prinsipper og prioriteringer. Gjennom vurderingen foreslår man fire potensielle tilvekster som prioriterte. Samtidig klassifiserer planen 25 fly fra dagens samling som relevante for museets formidling. Med dette finner man behov for 29 fly for å formidle ønsket historie. Med tanke på at dagens museum rommer 31 utstilte fly kan dette virke lite. Flyene som er blitt sett på som relevante for fremtidens utstillinger står i dag utstilt som vingeklippede restaureringsobjekter. Ettersom flere av disse flyene er meget store, som f.eks Caproni Ca. 310 og Heinkel He 115, vil de kreve betraktelig mer plass enn mange av de mindre flyene vi i dag har i museet, som ikke

er like relevante. Tre av de prioriterte tilvekstene, Douglas DC-6B, Junkers Ju-52 og Sea King, er dessuten store maskiner. For å sette flere av flyene inn i en større kontekst, ønsker museet større bruk av dioramaer med relevante gjenstander i museets fremtidige utstillinger. Jærmuseet vil derfor intensivere innsamlingen og identifiseringen av gjenstander og annet kildemateriale som sammen med nevnte fly kan gi en mer helhetlig fremstilling av museets formidling av lokal fly- og luftfartshistorie. Med dette vil museet få et stort kapasitetsproblem når det gjelder utstillingsplass, selv uten nevneverdig økning i antallet utstilte fly. Når vi i tillegg ønsker å gjøre mer ut av hvert enkelt fly i utstillingen, vil flyene i de nye utstillingene kreve vesentlig større areal enn i dag.

Av dagens flysamling klassifiserer samlingsplanen 21 fly som ikke-relevante for fremtidens formidling. Med dette menes det ikke at flytypen ikke er interessant i seg selv. Flyet har ikke nødvendig relevans for museets formidlingsplan til å rettferdiggjøre en plass i museets hovedutstilling. Denne vurderingen må ses i sammenheng med museets totale samling. Dersom man har flere gode kandidater til å formidle det samme temaet, må man gjøre en avveining om hvorvidt man trenger alle, og hvilket av disse flyene som er mest representativt. Museet har eksempelvis tre av flytypene brukt av 718 skvadron. Ett av disse flyene ble brukt av skvadronen et drøyt år, mens de øvrige ble brukt i ett eller flere tiår. Da førstnevnte eksemplar i tillegg har sveitsiske merker har flyet forholdsvis liten tilknytning til museets formidling. Det er dermed naturlig

å stille spørsmålet om museet har stor nok bruk for dette flyet til at dets plass i et museum med sprengt kapasitet blir rettferdiggjort. Ved prosjektering av utvidelse av museumsanlegget i Sømmevågen kan det være relevant å opprette et eget studiemagasin for en del av flyene som ikke blir funnet relevant for museets hovedutstilling. Dette er et spørsmål som til syvende og sist avgjøres av de økonomiske rammer museet må forholde seg til i sin videre drift de kommende tiårene.

### **FREMTIDENS MUSEUMSANLEGG I SØMMEVÅGEN**

Et av hovedmotivene bak konsolideringsprosessen som i 2012 endte opp med at Jærmuseet overtok drifts- og forvaltningsansvaret av FMS og RKM, var ønsket om at disse to museene sammen skulle danne utgangspunktet for et større museumsanlegg i Sømmevågen. Vinteren 2014 ble grunnlaget for et større museumsanlegg i Sømmevågen skapt. Sola kommune kjøpte store deler av området da forsvaret forlot den sørlige delen av området og la det ut for salg. Første steg i denne retning er den pågående flyttingen av utstillingen ved krigsmuseet til et tyskbygd torpedo-verksted like nord for flymuseet. På lengre sikt jobber Jærmuseet ut fra prosjekttittelen «Fra Hafrsfjord til Jåtta – tusen år med norsk forsvarshistorie». Visjonen bak dette prosjektet er å bygge ut Sømmevågen til et museums- og rekreasjonsområde. I det nye anlegget ønsker man å formidle lokal forsvars- og militærhistorie fra slaget i Hafrsfjord i 872 frem til i dag. Samlingene til de to eksisterende museene vil ha en sentral plass i dette anlegget, men man ønsker også et solid

fokus på begivenhetene som utspant seg i området fra og med vikingetiden, om ikke enda tidligere. En sentral del i det nye museumsanlegget vil bli et nyetablert Sagasenter, med utsikt over Hafrsfjord hvor slaget stod i år 872. I Sagasenteret vil man kunne se utstillinger fra tidsperioden og lære om vikingenes liv og historie. Utover dette planlegger man utbyggingen av et nytt hovedmuseum hvor de tre museene som ønskes på området smelter sammen til en historisk fortelling. Her skal den lange historien for området fortelles ved hjelp av de mest sentrale delene av samlingene til de tre museene. Videre er det ønskelig å opprette et sekundært stisystem i området i tilknytning til Tursti Hafrsfjord som er under utarbeiding. Det sekundære stisystemet kan ta stiens brukere på en krigshistorisk vandring mellom de ulike museumsbyggene på området, samt ut til krigshistoriske minner i det omkringliggende terrenget. På sikt er planen at flymuseets og krigsmuseets utstillings- og samlingsplaner skal inkorporeres i en større plan som tar for seg området i Sømmevågen som museums- og formidlingsarena under ett. En slik plan ligger nok enda et stykke inn i fremtiden. I første omgang må dagens museer spise sin formidling og innsamling slik at de er rustet til å forbli relevante og interessante for folk flest mens vi beveger oss inn i fremtiden og mot etableringen av et stor slått anlegg i Sømmevågen.

### **NOTER**

<sup>1</sup> Se vedlegg for en komplett oversikt over dagens flysamling og de ulike flyenes status

NAVN	PLASSERING	STATUS	VURDERING
Aero Grand Commander 680FL	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
Aerodyne Vector 610	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
Antonov An-2	På lager	Komplett	Ikke-relevant
Arado Ar 66	På lager	Pågående restaurering	Relevant
Arado Ar 96	Utstilt	Pågående restaurering	Relevant
Arado Ar 196	Utstilt	Vrak	Relevant
Bell UH-1 Iroquois	Utstilt	Komplett	Relevant
Bell UH-1 Iroquois	Utstilt ute	Komplett	Ikke-relevant
Benson Gyro	På lager	Komplett	Ikke-relevant
Bleriot XI	-	-	Ikke-prioritert
Blohm & Voss BV 138	-	-	Ikke-relevant
Boeing 737	-	-	Ikke-relevant
Canadair CF-104 Starfighter	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
Caproni Ca. 310 Libeccio	Utstilt	Komplett	Relevant
Cessna O-1A Bird Dog	På lager	Vrak	Ikke-relevant
Consolidated PBY-5A Catalina	Utstilt	Pågående restaurering	Relevant
Convair CV 440 Metropolitan	Utstilt	Komplett	Relevant
deHavilland DH 82 Tiger Moth	-	-	Prioritert tilvekst
deHavilland DH 114 Heron	Utstilt	Komplett	Relevant
deHavilland DH. 115 Vampire T MK. 55	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
DFS. Olympia Meise	Utstilt	Komplett	Relevant
Dornier Do 28D-2 Skyservant	På lager	Komplett	Ikke-relevant
Douglas DC-6B	-	-	Prioritert tilvekst
EoN Baby Type 8	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
Eurocopter Super Puma As 332	I verksted	Under oppbygging	Relevant
Fairchild PT-26 Cornell	Utstilt	Under oppbygging	Relevant
Fieseler Fi 156 C-2 Storch	Utstilt	Komplett	Relevant
Fokker F27 Friendship	Utstilt	Komplett	Relevant
General Dynamics F-16 Fighting Falcon	-	-	Ikke-relevant
Grumman G-44 Widgeon	På lager	Komplett	Ikke-relevant
Grumman HU-16 Albatross	-	-	Ikke-prioritert
Harrier	-	-	Ikke-relevant

NAVN	PLASSERING	STATUS	VURDERING
Heinkel He 115	Utstilt	Under oppbygging	Relevant
Hol's der Teufel	Utstilt	Komplett	Relevant
Junkers Ju 52	-	-	Prioritert tilvekst
Lockheed T-33A T-bird	Utstilt	Komplett	Relevant
Hawker Hunter	Utstilt ute	Komplett	Ikke-relevant
McDonnell Douglas F-4 Phantom II	-	-	Ikke-prioritert
McDonnell Douglas MD-80	-	-	Ikke-prioritert
Messerschmitt Bf 109G	Utstilt verksted	Under oppbygging	Relevant
Messerschmitt Bf 110	På lager	Vrak	Ikke-relevant
Mikojan-Gurevitsj MiG-21 «Fishbed»	-	-	Ikke-relevant
Miles M.65 Gemini 1A	På lager	Komplett	Ikke-relevant
Noorduyn Norseman	Utstilt	Komplett	Relevant
Northrop F-5 Freedom Fighter	Utstilt	Komplett	Relevant
North American F-86F Sabre	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
North American F-86K Sabre	Utstilt	Komplett	Relevant
North American Harvard	På lager	Komplett	Ikke-relevant
Piper Pa-38 Tomahawk	På lager	Komplett	Ikke-relevant
Piel CP.301 Emeraude	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
Piper L-4H Cub	Utstilt	Komplett	Relevant
Republic RC-3 Seabee	På lager	Vrak	Ikke-relevant
Republic RF-84F Thunderflash	Utstilt	Komplett	Relevant
Republic F-84G Thunderjet	Utstilt	Komplett	Relevant
Saab 91B Safir	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
Saab Draken	Utstilt ute	Komplett	Ikke-relevant
Scheibe Bergfalke II55	Utstilt	Komplett	Ikke-relevant
Sikorsky S-61	-	-	Ikke-relevant
Taylorcraft Model A	På lager	Vrak	Ikke-relevant
Teratorn Tierra	Utstilt	Komplett	Relevant
Westland Bell 47	Utstilt	Komplett	Relevant
Westland Lynx	-	-	Ikke-relevant
Westland Sea King	-	-	Prioritert tilvekst