

# Oppfinneren fra Karmøy

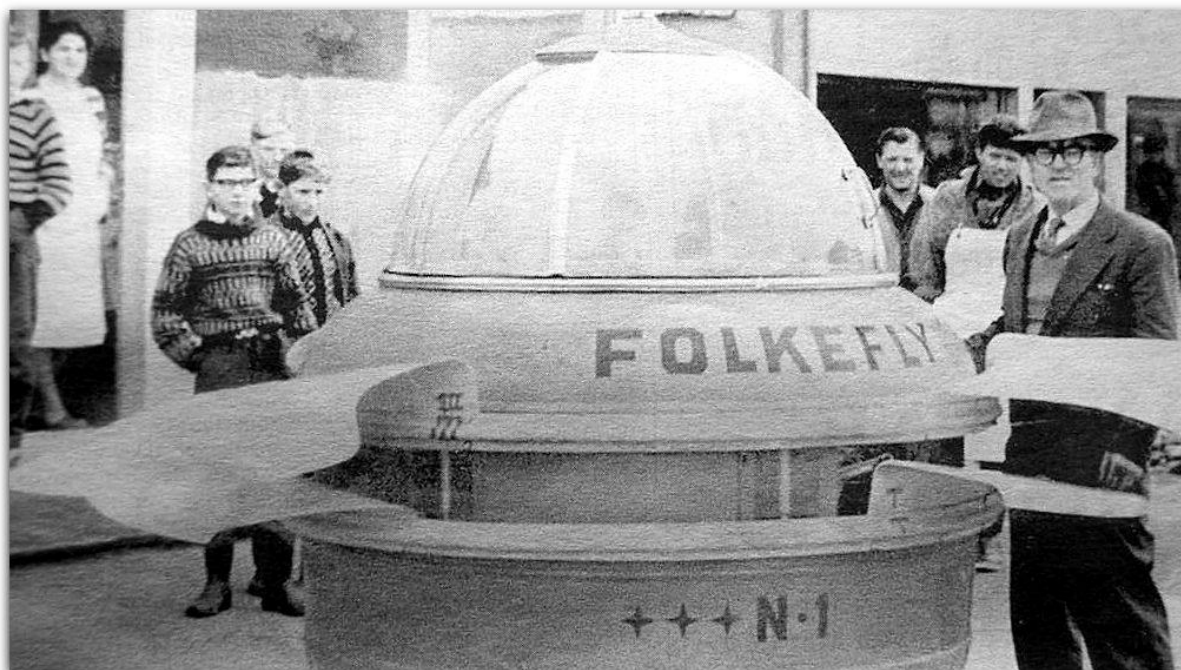


Foto: Ukjent

Noen og hver har nok hatt høgtstevende drømmer, men Sigurd Tjøsvoll hadde det i dobbel forstand. Han ville lage sitt eget fly som skulle frakte ham fra Åkrehamn til uante høyder. Prosjektet ble påbegynt i han egen garasje. Uten noe annen utdannelse enn folkeskole begynte han å bygge sitt eget fly. Det så kalte folkeflyet var ikke et vanlig fly, men lignet mer på en flyvende tallerken. Selv kalte han opp- finnelsen for gyroplan, flyet benyttet seg nemlig av gyro-prinsippet, noe som også blir brukt i noen av dagens helikopter.

Det var ikke første gang Sigurd brukte dette prinsippet. I 1928 laget han en enhjulet motorsykkel hvor føreren, motoren, og styremekanismen satt inne i hjulet. Han laget flere utgaver av motorsykkelen som ble drevet av både elektriske- og tosylindrede bensinmotorer. Den fungerte, og den gjekk som ei kula som man ville sagt på Karmøy. 200 kilometer i timen var toppfarten, men bremsene fungerte ikke skikkelig så Sigurd fikk seg en skikkelig «flytur» gjennom luften. Han ble bare lettere skadet, men kanskje var det denne «flyturen» som satte han på idéen om folkeflyet? Motorsykkelen ble forbedret flere ganger, og Sigurd inngikk et samarbeide med en italiener. Ryktene sier at italieneren tok patentet fra Sigurd.

Sigurd Tjøsvoll ble født 10. august 1908 i Åkrehamn på Karmøy. Hans foreldre var Jonas og Pauline Marie Tjøsvoll. Faren var fisker og fiskehandler, og hadde også vært med på å etablere Åkrehamn Sildoljefabrikk. Han var en kreativ mann som oppfant hanken til hektoliteren, en innretning som ble brukt ved lossing av sild fra fiskebåtene. Sønnen Sigurd Tjøsvoll vokste opp i et kreativt miljø, og hadde nok en liten Thomas Edison i magen allerede fra han var liten.

I 1958 ble Sigurd Tjøsvoll kjent både i Norge og utlandet da et fransk firma ville gi en milliard franc eller 17 millioner kroner for patentrettighetene til folkeflyet. Det var bare en liten detalj som måtte ordnes før pengene lå på bordet, nemlig at han kunne få det til å fly. Pressen var ofte i kontakt med Sigurd for å høre når flyet var klar. Men svaret var alltid det samme, han ventet på de to spesialbygde motorene som var bestilt fra England. Etter en tid gikk det rykter om at han ikke hadde råd til å betale for motorene.



Åkrehamn i 1950-årene. Foto: Ukjent

Høsten 1959 fortalte han til Haugesunds Dagblad at han aldri hadde vært mer overbevist om at hans fly ville lette fra bakken. Motorene var ankommet og montert, og ved bare 70 omdreininger hadde han kjent hvordan flyet hadde levet og leet på seg. Med topp ytelse kunne de to motorene utvikle 600 omdreininger. Innen en uke skulle flyet lette fra en sandstrand i nærheten av hjemstedet hans. Men flere uker gikk uten at man kunne se herr Tjøsvoll i luften. På slutten av året kunne Sigurd fortelle at han var tilbudt en ganske stor sum fra den amerikanske hæren for oppfinnelsen sin. Han opplyste også om at han ville fly over Haugesund på selveste nyttårsaften.



Gyroplanet var ikke større enn 1,80 meter høyt og 2,55 meter bredt. Flykroppen som var laget av armert glassfiber var formet som en halvkule. Den hadde to sett vinge-kranser som gikk hver sin vei og som skulle muliggjør vertikal start og landing. Det var hverken vinger eller ror på gyroplanet. To motorer på tilsammen 48 hestekrefter ville gi flyet ganske stor fart. Understellhjulene kunne kobles til motorene slik at gyroplanet også kunne kjøres

som en bil. Det skulle også kunne lette og lande både fra land og sjø. I 1958 antok man at det ville koste omkring 20 000 kroner å produsere flyet.

Sigurd Tjøsvoll hadde sitt eget lille verksted hvor han hadde et par mann i arbeid. Han hadde oppdrag for firmaet Marine Aluminium. Han laget spesielle ting av armert glassfiber som slo godt an i Amerika, og som ble satt i produksjon på lisens i Norge. Gyroplanet ble bygd på fritiden i samme materialet og i samme verkstedet. Sigurd kunne ikke engelsk, så han fikk hjelp av en lærer og en kontordame til å svare på alle brevene fra utlandet. Han hadde også besøk av en helikopterfabrikant som hadde hørt om hans oppfinnelse, uten at dette førte fram til noen avtale.

Det var naturlig nok en del skepsis til Sigurds oppfinnelse blant folk. Han hadde imidlertid laget en fullt kjørbær enhjuls motorsykel ut i fra gyro-prinsippet. I tillegg hadde han tatt patent på en rekke

mindre oppfinnelser. Blant annet et mekanisk skrivebord. Men han ble aldri rik på oppfinnelsene sine.

– Jeg og penger passer ikke i hop, skal han ha sagt.

Sigurd var først og fremst ute etter å få realisert idéene sine. Han var også klar over at folk lo av påfunnene hans. Klok av skade forventet ikke Sigurd noe forståelse for oppfinnelsene sine hjemme i Norge.

– Her må det være importert skal det være noe stas, skal han ha sagt.

Rett etter annen verdenskrig var Sigurd ansatt på Götaverken i Gøteborg. Der skal det ha bli opprettet en egen stilling for ham. Han fikk frie hender i bedriften, og fikk stor tillit av ledelsen. Han sto bak mange oppfinnelser, og laget også en revolverdreiebank for firmaet. Han var også ansatt hos Rosengrens Kassaskåpsfabrik i Gøteborg hvor han fant opp ting og forbedret arbeidsprosessene. Bedriften som ble etablert i 1847, leverte blant annet brannsikre skap og dører til bankhvelv.

Skudenes & Aakra Sparebank i Åkrehamn fikk en gang problemer med å stenge døren til bankhvelvet da denne var gått i vranglås. Bankstyrer Ljøen kontaktet Sigurd, og med den aller største innsikt demonterte Sigurd døren og fikk denne reparert. Både bankstyreren og betjeningen var fulle av forbauselse.

– Kan du gjøre dette i blinde du Sigurd, spurte bankstyreren.

– Selvfølgelig, svarte han. Han hadde jo jobbet for det svenske firmaet som hadde levert bankdøren.

I mai 1961 reiste Sigurd Tjøsvoll til USA hvor han skulle fullføre sine eksperimenter med folkeflyet. Flyet ble pakket og sendt til Stavanger, hvor det videre ble lastet ombord i skipet Oslofjord for videre transport til New York. Det er blitt fortalt at han skal ha vært i kontakt med flere firma i USA. Til og med NASA er blitt nevnt angående realiseringen av folkeflyet. Men Sigurd hadde problemer med språket og var hverken en god forhandler eller forretningsmann. I 1968 var Sigurd hjemme igjen i Åkrehamn.

– Hvordan er det med folkeflyet, Tjøsvoll?

– Det tar Sikorsky seg av, men også hans folk er ukjente med det prinsipp mitt fly bygger på, så det er ikke godt å si hvordan det går med eksperimentene, sier Tjøsvoll.

Sigurd Tjøsvoll døde 30. august 1972 i Åkrehamn.

Hvordan gikk det med folkeflyet, kom det noen gang i luften? Det forteller denne historien ingenting om. Skulle du være i nærheten av Åkrehamn en sen kveld, så ta et blick opp mot himmelen og stjernene. For langt langt der oppe, ser du kanskje en UFO-lignende gjenstand...

2018©Erling Jensen