



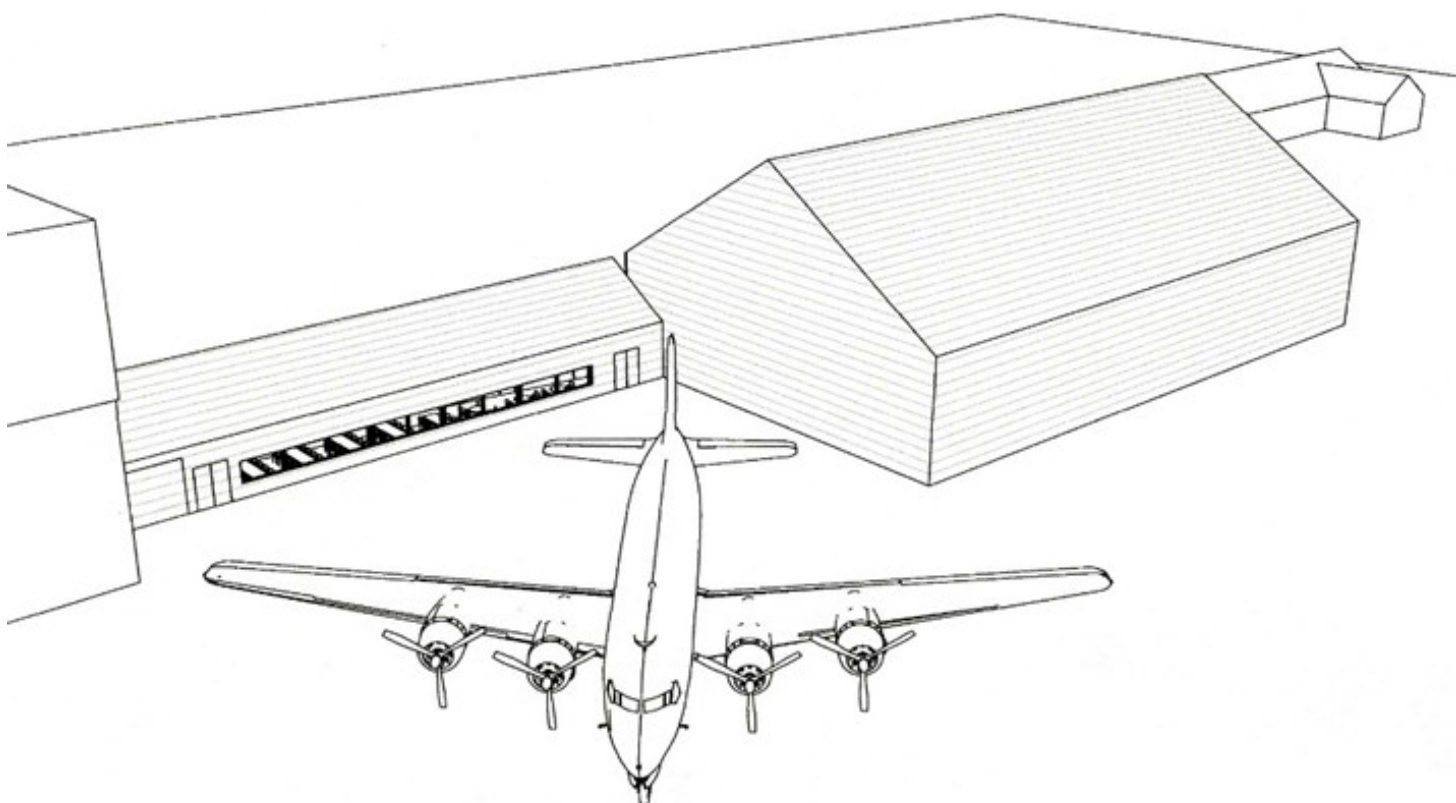
Et nytt år

Når vi nå er på vei inn i et nytt år, er det tid for å oppsummere det gamle året, og se litt på hva som venter oss i det nye året. Det viktigste som skjedde for museet i 2021 var at planen om et nytt bygg for å ta imot de tilvekstene i samlingen vi så for oss, F-16, Sea King og Super Puma, gikk fra en ganske løs plan til å bli et konkret prosjekt som ikke bare omfattet plass til disse tilvekstene, men en større utstillingshall og et mellombygg som vil gi plass til resepsjon, kafé, butikk, toaletter og et undervisningsrom. Langt på vei er også nybygget finansiert. Vi har et budsjett på 8,2 mill. og har fått tilskudd på til sammen 8,3 mill. Estimater inkluderer en reserve på 10 %, men etter hvert som vi bearbeider prosjektet, ser vi at det dukker opp tilleggskostnader, bl.a. har Forsvaret en kabel som må legges om. Det dukker opp krav til brannseksjonering som vil koste, og vi vil måtte betale offentlige gebyrer som blir ganske høye. Resultatet er at det er fare for at budsjettet sprekker

Det videre arbeidet fremover vil være å skaffe noe mer midler og å få alle de tillatelsene vi må ha for å kunne starte byggingen. Ikke minst det siste blir utfordrende, da det er minst 8 ulike offentlige instanser som må gi sitt tilsagn før vi kan starte. Selv om alle synes å være velvillige, er ingen av dem særlig fleksible i forhold til sine regler. Men vi håper jo det skal løse seg slik at vi kan komme i gang med å bygge i løpet av dette året.

Det som er besluttet er at stiftelsen Flyhistorisk Museum Sola skal stå for prosjektet og stiftelsen skal stå som eier av bygget for en periode på minimum 10 år.

En viktig del av arbeidet med nybygget er å sikre at vi virkelig får tilsagn om å få tildelt de flyene som skal inn. Vi har fått tilsagn om en to seters F-5 og som omtalt nedenfor, også for en Sea King. F-16 gjenstår, men der gjøres det en stor innsats for å få tilsagn om et fly av denne typen.



Nybygget med hangaren til venstre og torpedoverkstedet til høyre.

Arbeidet i verkstedet har gått godt fremover i løpet av året som gikk. Dugnadsinnsatsen har holdt seg på et høyt nivå, og det er arbeidet jevnt gjennom året på alle prosjektene. Jeg vil spesielt nevne He 115 hvor det er to mann, Siegfried Hernes og Harald Egge, som arbeider noe nær full tid på prosjektet, og DC-6 hvor det tok noe tid før vi organisert prosjektet og kommet i gang med det omfattende arbeidet som skal til før Jærmuseet kan begynne å etablere en utstilling i flyet.



Siegfried Hernes til venstre og Harald Egge til høyre studerer en detalj i neseseksjonen på flyet.

Pandemien fortsatte gjennom hele året, men påvirket i liten grad arbeidet i verkstedet. For andre året på rad ble det ikke mulig å gjennomføre W&W og Hafsfjord-dagen. Selv om vi hadde noe reserver da pandemien kom over oss, er disse nå betydelig redusert, og dersom vi heller ikke dette året kan gjennomføre arrangementene, kan den økonomiske situasjonen bli vanskelig.

Sea King og F-16



Museet har arbeidet i lang tid for å få tildelt en Sea King og en F-16 når disse fases ut av fra Redningstjenesten og Luftforsvaret. Signalene vi har fått har hele tiden vært positive når det gjelder Sea King, og nå er den offisielle bekreftelsen kommet på at museet får tildelt en Sea King med halenummer 070.

Vi får den først mot slutten av utfasingen av Sea King i 2023. Det passer greit for museet at den ikke kommer før nybygget er ferdig etter planen, og da må en anta at også den Super Pumaen som er under restaurering vil stå ferdig, slik at museet vil få en fin samling av helikoptre.

Signalene har ikke vært like positive når det gjelder F-16. Forsvaret ønsker primært å selge disse, og det kan se ut til at de har suksess med salg fremstøtene. 12 av flyene er solgt til et firma, Draken International, basert i Florida. Selskapet leverer tjenester primært til det amerikanske forsvaret, bl.a. opplæring av flypersonell, og har en stor flåte som bl.a. består av Mirage og Sea Hawk. .



Sea King 070

Videre er Forsvaret i forhandlinger om salg av 32 fly til Romania. Det rumenske parlamentet fattet et vedtak om dette i desember. Begge disse salgene er avhengig av godkjenning både fra norske og amerikanske myndigheter. Men det er fremdeles noen fly igjen. Regjeringen har sendt ut en pressemelding om salgene som avsluttes med følgende avsnitt:

«For de resterende fly som ikke kan selges vil det bli foretatt en samlet vurdering når det gjelder mulighetene for utstilling på museum eller andre formål. Også her vil det være nødvendig med godkjenning fra amerikanske og norske myndigheter»



3 norske F-16 på Sola Air show i 2012

Både Bodø og Gardemoen har allerede fått et eksemplar hver. Når det faktisk er tre flymuseer Norge, er det litt underlig at to av disse får tildelt F-16, uten at det ser ut til at Sola er vurdert. Dette førte til at vi tok kontakt med stortingsrepresentant Roy Steffensen for å få hjelp til å sikre en F-16 til museet. Han startet med et skriftlig spørsmål til forsvarsministeren, som ga noe bortimot et bla-bla svar. Så gikk han videre og har satt frem et representantforslag i Stortinget hvor han foreslår at departementet skal gå inn i forhandlinger med museet om overtagelse av en F-16. Selv om dette forslaget neppe kommer til formell avstemning, vil det gjøre det vanskelig for Forsvaret å unnlate å tildele museet en F-16.

DC-6B

Det gjenstår mye arbeid på DC-6B før det er klart til å etablere en utstilling i flyet. Det har tatt litt tid å få organisert den videre innsatsen på flyet, men i løpet av høsten i fjor er dette arbeidet kommet i god gjenge. Vi har fått god hjelp av tre elever fra Flyfaglinjen på Sola videregående skole, som deltar i dugnadsarbeidet på lørdagene.

Den første jobben var å fjerne veggene som var satt opp mellom kabinen og cockpiten for å hindre at last skulle kunne skli fremover og skade cockpiten. Den var meget solid bygget, med et utall skruer som delvis måtte bores ut. Så er all gammel kledning i taket fjernet.

Vi har fått to originale instrumentpaneler fra Everts i Alaska, som nå er montert inn i cockpiten til erstatning for instrumentpaneler som ble brukte mens flyet fungerte som frakmaskin.

Det har vært en del diskusjoner om det vi gjør er tilstrekkelig for å bevare flyet, som står i friluft i det som er et særdeles dårlig klima for et hvilket som helst fly. Nå har vi fått installert luftavfuktere, som gjør at kabinen nå kan holdes helt tørr.

Museet fikk fra Jon Stokke en flytrapp som var en gammel Braathens-trapp, men som var overtatt av Widerøe og derfor malt i Widerøes farger. Den er nå malt på nytt i det vi mener er fargene den hadde da den ble brukt av Braathens. Om fargen er korrekt er det ulike syn på, og det er emne som kan skape de helt store diskusjoner blant flynerder. Den har også nå til slutt også fått merking som ligger så nær opp til slik den så ut da den ble brukt til DC-6B.



3 F-16 haler



Fjerning av vegg i kabinen.



De gamle panelene tas ut.



Og de «nye» originale er kommet på plass.



Kabinen etter at lineren er fjernet.



Den originale trappen er nymalt og med merkingen på plass.



Her de tre elevene fra flyfaglinjen på Sola vgs som gjør en stor innsats på flyet.

Lager

Det har lenge vært jobbet med å rydde opp og organisere lagrene bedre. Prinsippet skal være at deler til fly som er under restaurering skal lagres i 720-brakken i Sømmevågen, mens alt som man ikke trenger lett adkomst til flyttes til Stangeland. I dette arbeidet får vi hjelp av Rolf Lund, som sitter i stiftelsens styre som representant for Luftforsvarets flystasjon på Sola, og som kan disponere lastebil. Nå har han hjulpet til med å flytte kasser fra 720 til Stangeland.



Kasser flyttet fra 720-brakken til Stangeland.



Her de tre elevene fra flyfaglinjen på Sola vgs som gjør en stor innsats på flyet.

He 115

Heinkel er vel i øyeblikket det av restaureringsprosjektene det legges ned mest arbeid i. Det som har pågått de siste årene, er å sette i stand deler som ble mer eller mindre ødelagt mens flyet lå i Hafrsfjord. Utfordringen er å bruke de restene som er bevart til å bygge opp deler som inneholder mest mulig originalitet. Et par eksempler:

Det er et plassert noen instrumenter i nesen som benyttes når det skal bombes. Det ene av disse var en klokke. Urverket er i messing og vel bevart, men både kassen og urskiven var korrodert bort.



Urverket er laget i messing og er vel bevart,



Slik fremstår klokken etter restaurering nå med ny kasse og ny skive. Den går jo ikke, men den står på det tidspunkt den stoppet i 1942, ti på to.

Det andre eksempelet er boksen til signalbluss. Det eneste delen som ikke trengte noe restaurering var lokket. De andre delene var det rester av, tilstrekkelig til at en kunne se hvordan det hadde sett ut, uten at delene kunne brukes.



Instrumentene i nesen.



Lokket var i bra stand og kunne brukes uten noe arbeid, men kassen var det lite igjen av, så det ble laget en ny.



Inne i kassen står patronene i trebokser. Restene av en av dem vises øverst til høyre på dette bildet. Det var bevart tilstrekkelig til at det kunne lages kopier.



Det var tre utvendige beslag - et av dem var bevart og kunne brukes som mal for å lage nye.



Tre nye utvendige beslag.



Slik ser det ut når det hele er kommet på plass.



Og her er kassen med patroner i tre farger.



Dette er fra haleseksjonen, hvor det innvendige endedekslet var borte og måtte rekonstrueres.



Her det rekonstruerte endedekslet laget og installert.

Bf 109

I innspurten før flyet skulle ferdigstilles med et arrangement som inkluderte bl.a. Solas ordfører, valgte man i første omgang å utelate oljetanken som var anskaffet, da det så ut til at den ikke passet inn i flyet. Nærmere undersøkelser viste at det ikke var oljetanken som var feil. Det var de fremre motordekslene som ikke var rette. Nå brukes vintersesongen med stengt museum til å lage nye motordeksler.



For å komme til må propellen tas av.



Ingvar Rasmussen viser at oljetanken ligger som en smultring mellom motoren og propellen. Ingvar har tett på seg jobben med nye motordeksler.



Ingvar har laget en mal som utgangspunkt for å få de nye motordekslene korrekte.

Brakker

Det har tatt litt tid, men nå er det meste arbeidet som måtte gjøres før brakkene kunne tas i bruk utført. Strøm er koblet opp og de innvendige skjøtene er tettet og beslag montert. Det første rommet som kan tas i bruk er lakkrommet. Her gjenstår nå kun å montere en avsugs-vifte, og flytte ut garderobeskapene.



Brakkene slik de nå står.



Siegfried tetter fugene mellom brakkene med bygningsskum.



Harald monterer beslag over skjøtene.