



JOHAN PETER (JOPPE) PETERSEN ER DØD

Joppe er gått bort etter lengre tids sykeleie. Han har i mange år vært en av støttepilarene i Flymuseet på Sola. Han har sittet i styret som sekretær i mange år. I tillegg har han hatt ansvaret for arbeidet med museets bibliotek.

I yngre år var han en ivrig fallskjermhopper. Han er opprinnelig Oslo gutt, men kom til Stavanger som informasjonssjef i Helikopter Service. Etter at han ble pensjonert fra den jobben har han delt sin tid mellom engasjementene i Røde Kors og Flymuseet.

Hans store lidenskap har vært flyhistorie og spesielt historien om Luftwaffe under krigen, hvor han har lagt ned et stort arbeid på tyske tapslister. Han hadde store kunnskaper om Luftwaffe spesielt i Norge og på Sola. Det er mange som har nytt godt av hans store kunnskaper om dette emnet, bl.a. var han en viktig kilde og medforfatter til boken Alarmstart om luftkrigen i Rogaland under krigen som ble utgitt av Militærhistorisk Forening Rogaland i 2018 og bidratt med flere artikler til ulike tidsskrift. For arbeidet med restaurering av tyske fly i museet var han en viktig kunnskapskilde som det vil bli vanskelig å erstatte.

Joppe vil bli dypt savnet i museet og det flyhistoriske miljøet i Norge

Egil Endresen



Joppe

Caproni 310

Harald og Siegfried har jobbet noe bortimot full tid på neseseksjonen til Caproni dette året. De startet arbeidet på nesen for ca. ett år siden, og i løpet av året har de først bygget opp skjelettet, og så startet arbeidet med platekledningen, som nå på det nærmeste er komplett. Når det er ferdig, gjenstår vinduene før den er klar for montering på flyskroget. Da de startet hadde de ingen erfaring i bruk av engelsk hjul til å forme plater, nå begynner de å bli ganske erfarne. Det er bare imponerende!



Harald i starten på platearbeidet





Harald Egge og Siegfried Hernes som bygger neseseksjonen

Vi har lenge vært i tvil om det ville bli plass til å montere ytterseksjonene av vingene med den plasseringen den har fått i hangaren. Så langt har det ikke vært mulig å finne en alternativ plassering for flyet. Etter nye vurderinger er en kommet til at det vil være mulig å montere den ene vingen der flyet står i dag. Kjell Dahle som nå er blitt pensjonist, har derfor startet arbeidet med å bygge sammen den andre vingen.

Museet hadde i en lang periode en avdeling på Kjevik ved Kristiansand som produserte komponenter til restaureringsprosjektene som var under arbeid i museet. Blant flere komponenter som ble bygget på Kjevik var det siste som ble gjennomført spantene til vingene på Caproni 310.



Fra avslutningen på Kjevik da alle spantene som var bygget på Kjevik ble fraktet til Sola. Øverst til venstre på bildet Tor Halvorsen som sto for det meste av arbeidet på Kjevik.



Den første yttervingen under arbeid i snekkerboden.



Kjell Dahle i arbeidet med vingen. Temperaturen i snekkerboden er dessverre slik at det nesten blir som å arbeide ute.

Arado 66

For en tid siden rapporterte vi om den store mengden deler, inkludert 2 skrog som vi fikk fra Bodø. Vi fikk disse da Bodø hadde konkludert at de ikke ønsket å restaurere en Arado 66, og hadde derfor ikke hadde bruk for de delene de hadde på lager. Disse ble derfor sendt til oss for å supplere vårt prosjekt med deler vi mangler. Det kom tidligere i høst en forsendelse fra Bodø som besto av 2 skrog og flere kasser med deler



De to skrogene museet fikk fra Bodø



Skroget til flyet som blir bygget opp

Det er ikke enkelt for de av oss som ikke jobber på prosjektet å se fremdriften fra uke til uke, men det blir montert inn nye komponenter kontinuerlig. Nå prøver en å bygge opp et tilnærmet komplett elektrisk anlegg basert på de restene av det elektriske anlegget som er funnet i skrogene.



Noen av kassene med deler fra Arado 66. Det ser jo ut som rustent metallskrot, men det finnes det som er gull for prosjektet innimellom. De forteller at det er funnet mye som vil hjelpe til å gjøre vårt fly både mer komplett og vil bestå av en større del originaldeler.



Rasmus Svihus og Ernst Knutson som jobber med Arado prosjektet.

Arado 96

Det arbeides også på dette prosjektet. Det er i prinsippet to delprosjekter. Selve skroget var som de fleste husker ferdig og ble stilt ut for mer enn ti år siden, men på grunn av plassmangel var det da ikke aktuelt å gjøre ferdig vingene. Med utvidelsen av museet vil det bli plass. Så nå er det på den ene siden forbedringer og kompletteringsarbeider på skroget og nødvendig restaureringsarbeid på vingene som pågår.



Skroget ferdigstilt i 2011

Etter at Bf 109 var ferdigstilt gikk gruppen som hadde stått for restaureringen av Bf 109 over til å jobbe med Arado 96.

En av de sakene som har skapt hodebry og mye arbeid er at skinnene som cockpitdekselet går på var skjeve slik at det var vanskelig å åpne og lukke. For å få dette til å fungere som det skal var det nødvendig å lage nye skinner. Dette var ikke et produkt som kunne kjøpes, så Kjell Naas har frest ut skinnene selv. Det har vært en omfattende jobb, for flykroppen har små skjevheter, som gjør at det kreves mange tilpassinger.



Kjell Naas jobber med skinnene



Harald Grønnestad i gang med de siste justeringene



Gruppen som jobber med Arado 96, fra venstre Harald Grønnestad, Kristian Helland, Ingvar Rasmussen og Kjell Naas.

Bf 109

De som besøkt museet dette året har sett at flyet står uten propell og det ene settet av motordekslene bak propellen. Dette skyldes at de dekslene som var kjøpt inn fra Tyskland ikke passet når oljetanken som ligger som en smultring mellom propellen og motoren ikke passet når oljetanken var montert. Da flyet ble presentert for offentligheten i 2020 var derfor ikke oljetanken montert, så for å kunne få den montert måtte det lages nye deksler. Det viste seg å være en komplisert jobb, og det måtte gjøres flere forsøk før en nå har fått ferdig en som passer. Nå gjenstår kun litt tilpassning og lakkering før propellen kan monteres tilbake.



Deksler som passer montert

Salg av Mosquito deler

Museet har i mange år hatt en god del deler fra et Mosquito fly som ble skutt ned over Telemark i 1945 på lageret på Stangeland. Det har aldri vært vurdert å gjøre et forsøk på å restaurere en Mosquito. Til det har vi for få deler, og trekonstruksjonen vil vi ikke være i stand til å bygge.

For et år siden fikk vi en henvendelse fra en amerikansk stiftelse som driver et flymuseum, og som også har en del eldre fly fra 2. verdenskrig som fremdeles er i flybar stand. De har blant annet en Focke Wulf under restaurering som kommer fra Norge. Stiftelsen har sannsynligvis godt med penger, for de planlegger å bruke delene i en restaurering i New Zealand, som har kompetanse og utstyr til restaurering av Mosquito maskiner.

Salg eller ikke salg førte til heftige diskusjoner i styret, men som til slutt landet på å godkjenne salget. Prosessen var tidkrevende fordi som et engelsk fly som havarte i Norge under krigen var det nødvendig å få tillatelse ikke bare fra Forsvarsmuseet i Norge, men også fra den engelske staten. Det tok tid!

Dette salget gir oss midler som gjør at museet nå har fått en vesentlig forbedret økonomi, som blant annet gjør oss i stand til å kjøpe en Tiger Moth . Dette kjøpet ble beskrevet slik jeg skrev om i det forrige nummeret av Flygebladet.



Delene som selges samlet før de ble pakket i container for å sendes til New Zealand

Julegrøt

Den tradisjonelle julegrøten arrangeres førstkommande lørdag. Kopi av invitasjonen følger under. Dessverre er den del av dere som fikk invitasjonen litt sent. Det skyldes de problemene de fleste har hørt om med lyse mail. Emailen til de fleste som har lyse.net e-mail adresse kom i retur av en eller annen grunn. Vi beklager dette, men håper at vi allikevel får et godt oppmøte.



Vi hadde en vrakmotor som her kjøres frem for å inngå i salget



Julegrøt

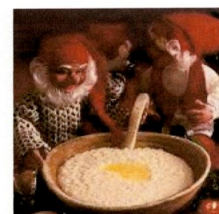
Venneforeningen arrangerer den årlige julegrøten

Lørdag 10. Desember kl. 15:00 i Mimrehallen

Programmet følger tradisjonen fra tidligere år.

Vi ønsker alle medlemmene hjertelig velkommen til en hyggelig førjulssamling.

Styret



Vi planlegger et vinlotteri, så husk å ta med kontanter (eller ha klar Vipps)!