



FLYGEBLADET

Nyhetsmagasin fra Venneforeningen

Flyhistorisk Museum Sola

Nr.1-20232



Nytt år.

Ved et årsskifte er det naturlig å ta et tilbakeblikk på det som skjedde i året som nå ligger bak oss og se på det som skal skje i det nye året.

2022.

Først litt om utviklingen i 2022. Ved inngangen av året mente vi vi hadde tilstrekkelig midler til å starte byggearbeider så snart vi hadde fått i havn alle tillatelser. Men i løpet av vinteren 21-22 inntraff en formidabel prisstigning på alle byggevarer, og spesielt stål som var rammet av en høy prisstigning, og vårt bygg er en stålkonstruksjon. Resultatet var at vi plutselig hadde 2-3 mill. for lite.

I løpet av året er prisene på stål kommet noe ned, og Sola kommune har på budsjettet for 2023 bevilget 2 mill. til prosjektet.

Selv om jeg er utdannet bygningsingeniør er det mange år siden jeg jobbet i byggebransjen, det er faktisk 50 år siden jeg var aktivt engasjert i prosjekter som er sammenlignbare med det vi nå skal til å bygge på museet. Opplevelsen er at når jeg nå begynner å arbeide med museumsbygget innser jeg at er ikke unaturlig at bransjen har endret seg enormt i disse årene, spesielt er byråkratiseringen som har funnet sted enorm, med utall nye offentlige bestemmelser og krav til prosjektering og bygging som stiller store krav til de som skal ha ansvaret for prosjektet. Vårt prosjekt er spesielt krevende fordi først eies grunnen av tre parter, Kommunen, fylket og forsvaret, det ligger like ved en stor flyplass hvor Avinor er en sterk premissgiver og tomt ligger i et kulturminneområde som også stiller krav. Forsvaret kommer inn i bildet både som grunneier og som nabo med en kabel som krysser tomten. Det positive er at alle aktørene har støttet prosjektet, spesielt Sola Kommune har vært en viktig pådriver. Uten den hjelpen og støtten vi har fått fra dem, tviler jeg på at vi hadde kommet så langt som vi nå er kommet. Det som har vært mest krevende å få til er forsvaret som har en kabel som går over tomten og som derfor må legges om før vi kan starte bygging. Det er nå

kommet så langt at vi er optimistiske til at vi skal få lagt om kabelen slik at vi kan komme i gang med bygging rundt påske. Opplegget for nybygget er at Stiftelsen skal stå som utbygger og eier av nybygget for en periode på 15 år hvorefter bygget overdras til Sola Kommune. I denne perioden skal Jærmuseet leie bygget av SFMS. En viktig milepel var derfor signering av leiekontrakten mellom SFMS og Stiftinga Jærmuseet, som ble signert rett før jul.



Fra signeringen av leieavtalen mellom Egil Endresen for SFMS og Atle Fiskå for Jærmuseet

Prosjektet er også blitt rammet av den generelle prisstigningen vi har sett. Byggevarer generelt og stål spesielt er hardt rammet. Da vi i vår innhentet nye priser fra leverandørene, hadde vi fått en ca. 25% prisstigning, og da hadde vi ikke lengre tilstrekkelig til å kunne starte arbeidet. Nå har prisene på stål kommet litt ned, og med bevilgningen fra Sola Kommune på 2. mill. på årets budsjett håper vi å kunne komme i gang. Vi venter på oppdaterte priser fra entreprenørene som jeg håper vil bli slik at vi kan komme i gang. Vi er forberedt på at dersom vi ser at vi ikke har tilstrekkelige midler til å fullføre bygget vil vi utsette innredningen av mellombygget til nødvendige midler er skaffet til veie for å fullføre bygget.



Slik så neseseksjonen ut ved begynnelsen av året



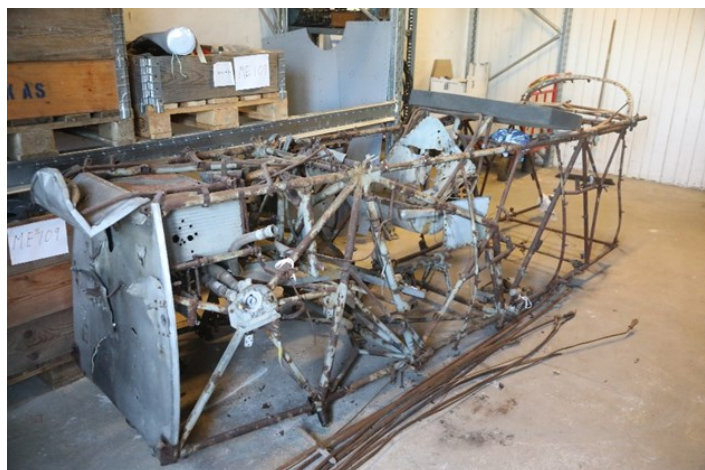
Og slik ser den ut i dag

Museet er ikke bare fokusert på nybygget, det har vært stor aktivitet på de øvrige prosjektene gjennom hele året. Normalt jobbes det på restaureringsprosjektene et par ganger i uken, men dette året har vi hatt et bemerkelsesverdig unntak. Våre to mest aktive frivillige, Siegfried Hernes og Harald Egge har jobbet bortimot full tid på nesepartiet til Caproni 310. Resultatet er at i løpet av dette året har neseseksjonen blitt bygget av de to, som hevdet at platearbeid kunne de ikke så mye om. Med den fremdriften vi nå ser, har vi har et ørlite håp om at det skal være mulig å ferdigstille flyet til nybygget står ferdig, riktignok bare med en komplett ving, for selv med den planlagte utvidelsen av bygget vil vi ha begrenset plass.

Arado 66 er et annet av prosjektene vi arbeider med restaurering av, som har hatt en gledelig utvikling gjennom året. Det er i funnet 5 -6 Arado 66 vrak i Norge, av disse fikk FMS 2 og de øvrige har Norsk Luftfartsmuseum hatt lagret. Nå er Luftfartsmuseet kommet til at de ikke planlegger å restaurere en Arado 66, og det de hadde på lager av deler og skrog overføres til oss. Den første forsendelsen kom til Sola tidlig i høst, og inneholdt deler som er til god hjelp i videre med prosjektet.



Arado 66 komponentene ankommer Sola



En del rester av flere Arado 66 vrak som kom fra Bodø



Slik det delvis restaurerte skroget fremstår i dag.

Bf 109 ble ferdigstilt for et par år siden, men det var et problem som ikke ble løst før den offisielle innvielsen av flyet. Oljetanken ligger som en smultring i forkant av motoren, og det frontdekselet som var blitt laget i Tyskland var ikke tilpasset oljetanken, så derfor ble oljetanken ikke montert i første omgang. Nå er det laget nye deksler, noe som viste seg å bli en komplisert jobb som tok mye tid. Nå er det på det nærmeste avsluttet, og flyet kan nå fremstå virkelig komplett.



Svart 6 med nye ytterdeksler som passer med en montert oljetank.

I tillegg har Torkild arbeidet med restaurering av en Daimler Benz Motor som har stått i en Bf 109. Den har ligget i sjøen i mange år, og var derfor i heller dårlig stand, men etter at Torkild har brukt mange timer på den vil den ved å stilles ut ved siden av det restaurerte flyet på en fin måte illustrere hvordan motoren er bygget.



Daimler Benz motoren

Arado 96 skroget ble delvis ferdigstilt for mer enn 10 år siden og sto i mange år i utstillingen, men da uten vinger. Nå har det vært arbeidet på vinger og skrog i et par år, men arbeidet har gått litt tregt fordi arbeidet på Bf 109 har krevd oppmerksomhet. Arbeidet på vingen nærmer seg slutten, men den store jobben som gjenstår er lage overgangen mellom vinger og skrog. Her mangler tegninger og overgangene må lages på stedet og skrog og ving må settes sammen når det arbeidet skal gjøres.



Arado 96 i verkstedet.

Museet har i mange år arbeidet med restaurering av en Super Puma. Prosjektet har pågått i mer enn 20 år. Det restaurerte helikopteret er bygget opp fra skrogene fra to havarerte helikoptere som museet fikk i gave fra forsikringsselskapene. Arbeidet ble lenge gjort i samarbeid med Sola vgs. Nå er maskinen flyttet opp til Lageret på Stangeland hvor de avsluttende arbeidene gjøres. Det viktigste som gjensto, var montering av en del større skrogdeler og inventar som vi nå har fått i gave fra HS.



Super Pumaen ble flyttet til Stangeland.

For Venneforeningen har en viktig hendelse siste året vært at vi har solgt en deler fra en Mosquito som har ligget på lageret i mange år, og som det ikke var aktuelt å benytte i utstillingen, og restaurering av en Mosquito kunne vært flott, men ligger nok langt utenfor rekkevidden til museet både økonomisk og kompetansemessig. Da vi fikk et godt tilbud, valgte museet etter samråd med Jærmuseet å slå til. Inntekten fra salget gjør det mulig for museet å gå til innkjøp av en norskbygget Tiger Moth som man deltok under åpningen av flyplassen i 1937, men det gjør også at Venneforeningen for kanskje første gang på mange år går inn i det nye året med en solid økonomi. Det er nødvendig fordi vi må regne med at vi får en del utgifter i forbindelse med nybygget som ikke kan belastes byggregnskapet.

Hva kan vi vente oss fra 2023?

Først og fremst blir start av byggearbeidet en viktig milepel. Slik det ser ut i dag vil vi kunne starte rundt påsketider. Det eneste usikkerhetsmomentet er en kabel forsaret har som krysser tomten. Den må vi legge om før vi kan starte byggearbeidene. Selv om vi er i god dialog med forsaret er det fortsatt usikkerhet forbundet med gjennomføringen av omleggingen.

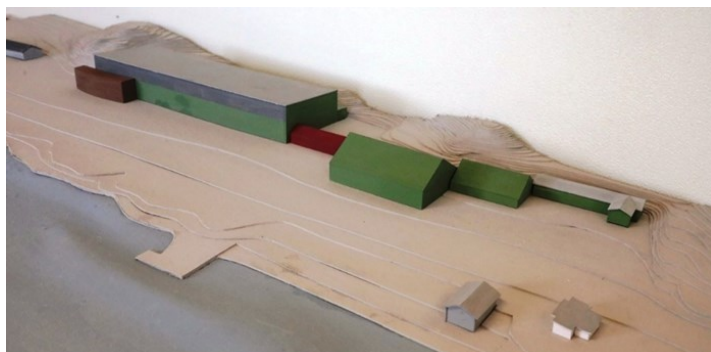
Dersom vi klarer å komme i gang med omleggingen av kabelen ved påsketider vil råbygget komme under tak på ettersommeren, og vi vil da kunne begynne arbeidet med å henge opp fly i taket og starte arbeidet med utstillingen i den nye hallen utover høsten. Arbeidet med innredningen av mellombygget vil ta noe lengre tid, men litt optimistisk vil det hele kunne stå ferdig til rundt årsskiftet 23/24. Det trenges tid til å få på plass utstillingene, og åpning antakelig i mai 2024.

Selv om byggearbeidene skal utføres av entreprenører vil det falle mye arbeid på oss i form av flytting av fly, klargjøring og vedlikehold av fly som skal få ny plassering.

Jeg håper vi kan regne med hjelp fra medlemmene av Venneforeningen til å hjelpe til med en del av disse arbeidene, også fra medlemmer som ikke normalt deltar aktivt i dugnadsarbeidet i verkstedet.

Vi har noen store jobber vi må ta oss av. Radaren vil ikke kunne stå der den står i dag, og må demonteres, nytt fundament må lages, og radaren må monteres på ny plass.

Det må videre skjæres hull i vestveggen av tanken som ble bygget for He 115, slik at vi kan ta ut de seksjonene av flyet som fortsatt ligger i tanken. Dette må gjøres før vi starter på nybygget som vil vanskeliggjøre adkomsten til baksiden



Modell av nybygget. Dessverre blir ikke hallen som var satt av til en krigshistorisk utstilling bygget i denne omgang, den må komme senere

Besøk fra Bodø

Norsk Luftfartsmuseum i Bodø har fått ny direktør, Rolf Liland. Han har bakgrunn som flyger i SAS, og er godt kjent i det norske flymiljøet, bl.a. har han vært speaker under Sola Air Show. Han har nå vært på besøk på Sola for å gjøre seg kjent med vår virksomhet. Han var gjennom utstillingen og verkstedet hvor han fikk anledning til å prate med en del av de frivillige som arbeidet denne dagen. Han ble også tatt med til lageret på Stangeland for å se hva vi har lagret. Der møtte han også en del av de som jobber med restaurering av Super Pumaen.

Rolf er svært engasjert i fly og flyhistorie, og under hans ledelse kan vi forvente at det gode samarbeidet vi i alle år har hatt med organisasjonen i Bodø vil bare kunne utvikle

seg i positiv retning



Rolf i verkstedet i samtale med Kjell Naas og Rasmus Svihus



Her studeres rotorhode til Super Pumaen som er under montering på Stangeland, her sammen med fra venstre Per Inge Bøe og Sondre Hvam fra Jærmuseet, Siegfried Hernes som har fløyet den ene av de to maskinene som er basis for restaureringen, Rolf og Roar Ingebrethsen

DC 6 B

Med god hjelp av Elever fra Sola vgs har det vært arbeidet kontinuerlig på flyet gjennom hele året. Siktepunktet er at det skal vær mulig å la publikum få tilgang til flyet kommende sommersesong.



Her avsluttes arbeidet med å legge nytt gulv i flyet



Neste jobb er å isolere flyet innvendig, og glavamattene er lagt inn i flyet klar for montering



Når publikum skal få adgang til flyet må det være en nød-utgang i tillegg til den trappen som brukes som adkomst i dag. Vi fikk i gave en såkalt Crewtrapp som hadde vært brukt på Røros. Den var ikke i god stand som det fremgår av det øverste bildet. Vi har nå fått pusset den opp, og nå står den nymalt klar til å tas i bruk så snart trinnene er kommet tilbake på plass.

Arado 96

Da skroget ble ferdigstilt i 2011 ble de originale skinnene som cockpit dekslene går på benyttet selv om de var skjeve og førte til at åpning og lukking av cockpiten var særdeles vanskelig. Nå ønsket man å gjøre dette skikkelig. Løsningen var å lage de helt nye. Det ble gjort ved at skinnene ble frest ut av en et aluminiums emne. Dett var en krevende og tidkrevende jobb Kjell Naas ga seg i kast med. Etter lang tids arbeid er det de nye skinnene klare og kan monteres på cockpiten.



De originale skinnene ved siden av de nyproduserte



Prøvemontering med åpne og lukkede deksler

Bilder fra Nils Hjelmevoll

Nils Hjelmevoll er en tidligere oljearbeider som driver med å lage bilder av gamle fly. Han s store interesse er å lage bilder av eldre fly. Han konstruerer bildene, legger på farger og får det til å se ut som naturlige bilder. Han har tidligere laget bilder av He 115, to eksempler under. Nå er han i ferd med å lage tilsvarende bilder av Caproni 310. Disse er ikke enda ferdige, men her er eksempel på en tidlig utgave uten kamuflasjemønster.



Nils Hjelmevoll



Heinkel He 115 8L+FH under take off.



Og under den fatale siste landingen



De første bildene av Caproni 310 uten kamuflasjemalingen.