



Det er ser bedre ut

I de to siste numrene har jeg litt skuffet måtte si at vi ikke har økonomi til å gjøre hele nybygget ferdig til sommersesongen dette året. Nå har vi etter mye arbeid skaffet til veie midler som gjør at vi kan komme lengre med å ferdigstille foajebygget. Vi vil fortsatt ikke kunne gjøre det 100% ferdig, men håper vi vil kunne komme så langt at vi kan åpne det for gjennomgang mellom de to utstillingshallene.

Dette får vi til ved å selge flydeler som vi ikke selv har behov for. Museet har som kjent et stort lager på Stangland med stort utvalg av flydeler som er samlet gjennom årenes løp. Samlingen inkluderer alt fra enkle fly komponenter til bortimot komplette fly. En del av dette håper vi en gang kan bli utviklet til utstillingsobjekter som vil kunne gi attraktive tilskudd til utstillingen. Museet har lenge sett at det er deler vi aldri vil kunne utvikle selv, men som ved salg kan gi oss inntekter som kan bidra til å utvikle museet videre. Vi har tidligere solgt deler fra en Mosquito som gjorde oss i stand til å anskaffe Tiger Mothen som vi nå vil få ferdig restaurert til åpningen i juni. Siden 1984 har museet hatt liggende deler fra en tysk Messerschmitt 110 som nødlandet i Finnmark i 1943.

I alle de årene siden disse komponentene kom til museet har styret vurdert om det vil være mulig å starte et restaureringsprosjekt basert på delene. Grunnen er at flytypen er et av de mest kjente tyske fly fra 2. verdenskrig, og det finnes i dag kun to bevarte eksemplarer av Bf 110 i verden i dag, et i Berlin og et i London. Men svaret har vært det samme hver gang. Det som er bevart er vinger, hale, litt av nesen, to vrakmotorer og understell. Hele flykroppen mangler. Å bygge en hel flykropp til et så relativt stort fly er en for omfattende og krevende jobb for vår organisasjon. Det er heller ikke andre i Norge som vil kunne make en slik jobb.

Konklusjonen er derfor at den beste bruk for oss av delene er å selge dem. Vi har nå gjort en avtale med Collings foundation som driver et museum i utkanten av Boston, om salg av delene. De har også en rekke flygende veteranfly. Salget vil ikke som nevnt innledningsvis, gjøre oss i stand til å ferdigstille foajebygget, men vil gjøre oss i stand til å gjøre det så komplett at vi antar vi vil kunne bruke det til gjennomgang. Det var Collings foundation som kjøpte Mosquito delene.



En lykkelig dugnadsgjeng etter at alle flyene var kommet på plass i den nye hallen

Etter samråd med Jærmuseet er vi kommet til at vi vil foreta en åpning av den nye hallen med kald krigs utstilling torsdag 13. juni, altså to dager før Sola Air Show. Det gjør det mulig å ha museet åpent i forbindelse med Sola Air Show. Alle medlemmer av Venneforeningen blir invitert til åpningen.

Før vi åpner utstillingen har vi to helikoptre som vi håper å kunne frakte ned til Sømmevågen. Det er vår nye Sea King som i dag står i hangar på Flystasjonen, og Super Puma som ferdigstilles på lokalene museet disponerer på Stangeland. Planen er at disse skal slepes samtidig fra Flyplassen til Sømmevågen. Vi tar sikte på å gjøre det lørdag 8. juni, og kommer tilbake med mer detaljer senere.



Kjell Mathiesen i arbeid med oljing av gulvet



Den som gjorde den største innsatsen med å få utstillingshallene klar til å ta imot flyene var Geir Abrahamson. Han var i arbeid sent og tidlig. Den siste uken før flyene ble tatt inn brukte han 52 timer på gulvet! Imponerende innsats! Så har han en liten hund som får være med i museet, som bruker tiden til å rusle rundt og studere utstillingen.



Flyene er nå på plass i den nye hallen

Lørdag den 4. mai ble de 5 flyene som skal stå på gulvet i den nye hallen tatt inn og satt på plass der de skal stå. Det ser bra ut, men det ligger mye arbeid bak dette. Da vi hadde fått de to flyene opp i taket innså vi at det ville være nødvendig å vaske gulvene før de ble oljet og var klar til å ta imot flyene. S&V gikk over gulvet med vaskemaskin, men vi var ikke tilfreds med resultatet, så vi gikk over gulvet og vasket det for hånd før det ble satt inn med betongolje.

Det ble mye ekstra arbeide, og det krevde en stor innsats fra en del av medlemmene. Det siste delen av oljen ble ikke påført før tidlig lørdag morgen før arbeidet startet,





Vi har hatt stor glede av gammel tauetraktor fra Braathen til tauing av flyene



Den går på gass, så da gassbeholderen var tom måtte skolens ,ille grønne tre til og taue den tilbake til sin gamle plass i utstillingen.



Så var turen kommet til Thunderjet som var det første flyet som skulle inn.



Da den skulle inn porten fikk vi en ny overraskelse, flyet var for bredt. Det skyldes antakelig oppgitt vingespenn er uten droptanker. Hva gjør vi da?



Først ble det forsøkt å ta av tankene. Men det gikk ikke. Så det endte med at den måtte lirkes inn ved å skyve den litt frem og litt tilbake inntil den smøg inn.



Den neste som skulle inn var T-Bird. Den har noe større vingespenn enn Thunderjet, så også den måtte smyges inn.



Det ble mye gåing mellom hangaren og den nye hallen, så noen ganger kunne det være greit med motorisert transport. Her er det Matias som gir Kjell Dahle og Kjell Naas skys, noe de åpenbart setter pris på.



Den neste til å bli tatt inn var Cf 104, Den har heldigvis et mindre vingespenn, så den kunne tas rett inn



Så kom turen til Thunderflash



Finjusteringen av hvordan flyene skal stå gjøres best for hånd.

Caproni 310

Det går fremover med prosjektet. Selv om vi ikke vil kunne få den ferdig til museet åpner for sommerseongen vil nå kunne begynne å se hvordan den vil se ut til slutt.





Harald Egge og Siegfried Hernes kler skroget med duk.



Den ene siden kledd med duk

Super Puma



Super Puma restaureringsprosjektet er nå kommet så langt at maskinen er tatt ut av det midlertidige verkstedet på Stangeland. Det er ikke plass til å montere rotorhode og halerotor på inne.



Besøk fra USA

Selv om museet i dag ser virkelig rotet ut, med flyene spredd utover hele området og hangaren er rotet som aldri før, tar vi allikevel imot spesielle gjester. Nå har vi hatt besøk av Jeff Nelson sammen med en del amerikanske og tyske venner. Mange kjenner ham som trommeslager i bandet Minor Threat. For oss er han en meget spesiell gjest, fordi ikke bare er han flyinteressert, men også at det flyet han er mest opptatt av er Heinkel 115 som han nå fikk anledning til å studere i detalj.

Det er ikke ofte det kommer besøkende helt fra USA som har vårt museum som det viktigste reisemålet.



Besøksgruppen fra USA og Tyskland med Jeff Nelson som nr. 3 fra venstre sammen med Eirik Gurandsrud og Roar Henriksen fra museet til høyre

