



Innledning

Jeg har nå passert 80 år, og det er på tide å trappe ned. Jeg har nå i en del år vært styreleder i både stiftelsen og venneforeningen. På årsmøte som ble avholdt 14.mars fikk jeg avløsning som styreleder i Venneforeningen. Mer om årsmøte lengre nede.

Siden jeg er prosjektleder for byggingen av ny utstillingshall må jeg fortsette som styreleder for stiftelsen inntil utbyggingen er ferdig. Etter det er planen å trekke meg fra og ergså det styreledervervet. Det er ikke meningen å trekke meg helt fra aktivitetene i museet, jeg ser for meg å fortsette å med flygebladet, det gir meg muligheten til å følge med, og kanskje påvirke det som skjer i museet.

Det vil gi meg en friere rolle, som gjør at jeg kan i større grad gi uttrykk for meninger som kan være litt kontroversielle. Jeg begynner allerede i dette nummer med noen kommentarer om årsmøte.

Jeg har inn til nå skrevet det aller meste selv, men i fremtiden ville det være fint om noen vil skrive innlegg. Jeg kan ikke love å ta inn alt som måtte komme, men jeg skal prøve å være liberal.

Kanskje det vil gi et mer interessant flygeblad, og i beste fall bidra til at flere tar aktivt del i arbeidet i museet. Det er fortsatt mye å ta tak i, og som burde tas tak i.

Egil Endresen

Oppheng av fly

I forrige nummer skrev jeg om flytting av de tre første flyene inn i den nye utstillingshallen. Det var de flyene som skulle henges opp. De må henges opp før resten av flyene kan flyttes over til den nye hallen.

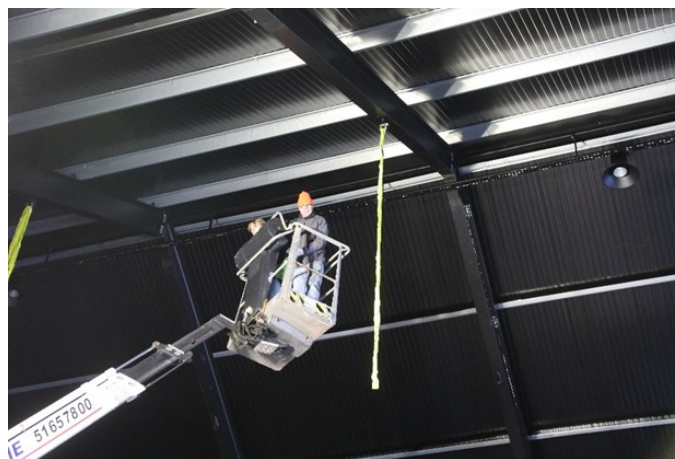
Dette måtte begynne med Vampire som skulle opp på veggen. Å få til operasjonen med å få flyet sikkert fra horisontal til vertikal posisjon var krevende, og vi gikk forsiktig frem. Vi har et profesjonelt løftefirma som står ansvarlig for planlegging og styring av arbeidet, mens vi fra Venneforeningen gjør det vi får beskjed om. Firmaet heter Kolos, og holder til i Solakrossen. Det meste av arbeidet deres er for offshore industrien, så for dem er

er dette en jobb utenom det vanlige. Vi har vært i dialog med dem siden tidlig i fjor høst. Fra Venneforeningen er det en relativ ny mann som har stått for planleggingen, Harald Øverland. Han er utdannet flyingeniør, og har bakgrunn fra mange år i Braathens. Han har grundig studert manualen for flyene for å finne ut hvordan flyene best og sikrest kan løftes.

Arbeidet begynte på Vampiren, og det begynte med å henge opp 8 taljer med løftestropper i taket. Det tok faktisk en lørdag å på plass. Lørdagen ble avsluttet med et lite prøveløft, hvor flyen ble løftet noen centimeter over gulvet for å sjekke at alt virket.



Første skritt var å få opp vinsjene i taket, og da må det brukes en lift,



Så festes vinsjene til stroppene



Og til slutt henger 8 vinsjer fra taket



Første forsøk på løfte flyet viste at alt var greit



Spesialkonstruerte løfteinnretninger monteres til hjulstagene og går gjennom vingene

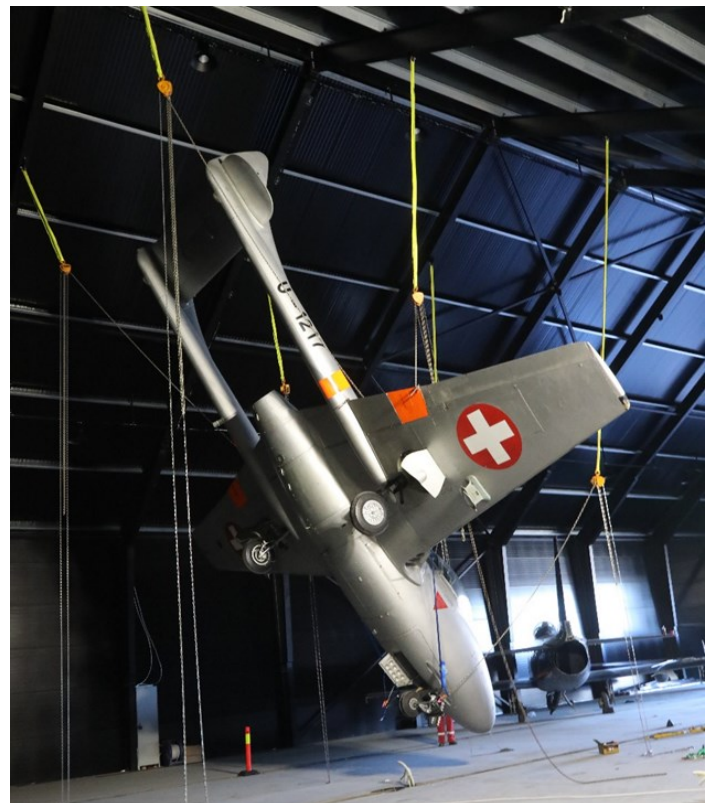


Og litt høyere, alt går greit



Sjakler må festes til hjulet

Så stilte alle på søndag formiddag, NÅ skulle den opp! Men så innså vi at det gikk nok ikke. Vampiren skulle henge vertikalt med hjulene hvilende mot veggen, men beregningene viste at det ville bli en liten horisontal kraft fra hjulene mot veggen. Det var forutsatt at det skulle sveises på jern mellom søylene som hjulene skulle hvile mot. Disse var ikke sveiset opp, for vi ønsket å få opp flyet, og så bedømme hvor høyt det burde henge. Da vi skulle begynne arbeidet på søndag morgen kom vi etter en rask diskusjon frem til at det ville være nødvendig å sveise bjelkene på plass før flyet ble hengt helt opp, å sveise dem på med flyet hengende var for risikabelt.



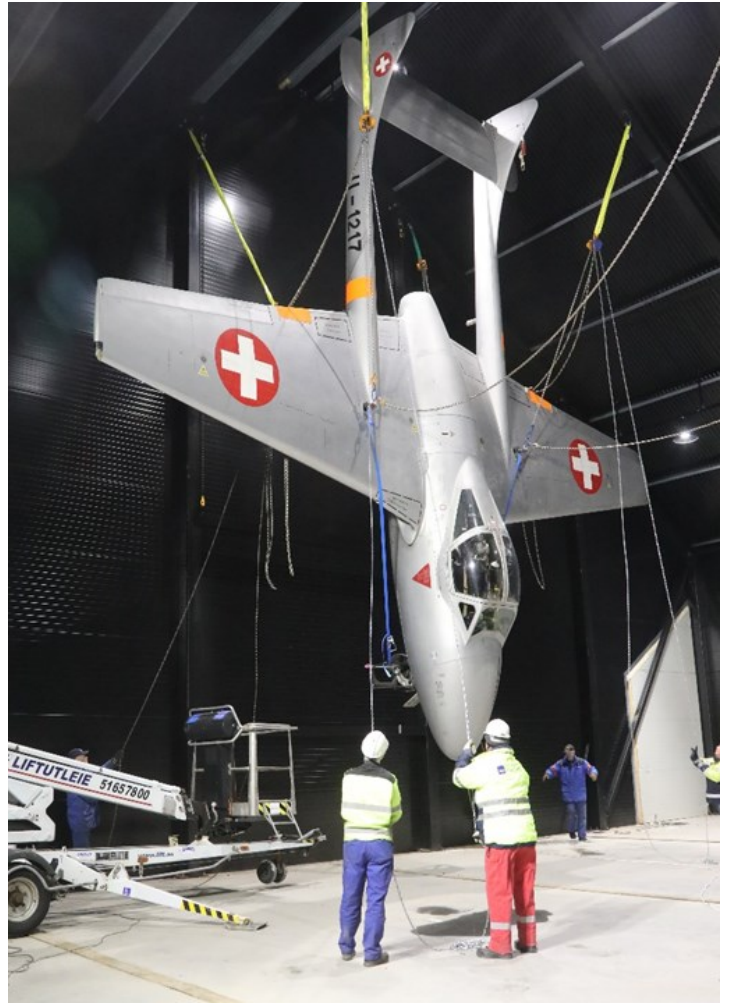
Så høyt ble den løftet på søndagen



Her er dugnadsgjengen etter at prøveløftet hadde vist at planen var god

Så da ble det et prøve opphengning på søndagen. Den gikk strålende, og vi kunne fastsette hvor høyt over gulvet vi ville ha nesen på flyet. Mandag formiddag opp tverrbjeldene, og så kunne flyet endelig komme opp på tirsdag. Senere er flyet festet til tverrbjeldene for å hindre at det kan svinge.

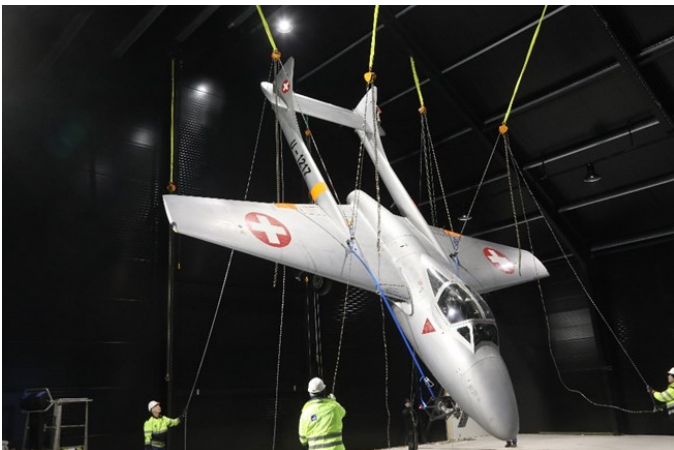
Det neste er å henge opp F 86 F og K i taket. Det kan ikke skje før porten kommer opp, og det vil ikke skje før over påske.



Tverrbjeldene kom raskt på plass



Til slutt var den på plass



På neste forsøk kom flyet raskt opp



Da gjensto bare å ta ned vinsjene og feste hjulene til tverrbjelken.



Her er tre av de mest sentrale i planleggingen av operasjonen, her i gang med planene for neste steg, opphenging av F 86. Fra venstre Inge Henning Larsen fra Kolos som er ansvarlig for operasjonen, Geir Bjerga som lager utstyret som brukes og Harald Øverland som er ansvarlig fra museets side.



Og slik ser det ut etter at alt løfteutstyret er fjernet.

SAAB Draken

Store endringer i utstillingen slik vi nå holder på med krever mye flytting av fly. Det er mye som må planlegges for å gjennomføre en sikker og vellykket flytteprosess. Først må en sørge for at det er luft i dekkene, og som historien om SAAB Draken illustrerer, kan det bli ganske krevende når vi har med gamle fly å gjøre. Når flyene da har stått ute i lengre perioder kan det hele bli en krevende prosess.

På Draken var to av de tre dekkene ødelagt. Da den ble flyttet for å rydde tomten til det nye bygget var allerede dekkene flate og ødelagte. For å få jobben gjort ble den flyttet på flate dekk, og har stått på flate dekk i ganske lang tid. Da vi den nå igjen måtte flyttes var det på tide å gjøre noe med saken. Nå er det ikke slik de fleste av oss er vant til, da går man til en dekkforhandler og kjøper et egnet dekk. Her har vi med et fly som har vært faset ute av aktiv tjeneste i mange år, og da er det litt mer krevende.



Hoved hjulet

Nye og ubrukte dekk fra Sverige.

Løsningen ble at Ole Johan gjorde en henvendelse til det Svenske luftforsvarets historiske skvadron, som bl.a. fortsatt operer Draken. Det tok noen måneder, men museet fikk de to dekkene vi behøvde i gave. Veldig hyggelig at de er så hjelpsomme.

Så skulle man tro at det ville være en grei jobb å skifte to dekk? Men nei, problemene sto i kø. Første problem var å få dekkene av flyet, etter mange år utendørs, ikke langt fra sjøen. Da hadde korrosjonen ført til at det ble en kjempejobb å få av dekkene. Men etter mye arbeid og store mengder rustløsende kjemikalier gikk det. Neste utfordring var at felgene var i to deler som måtte skilles for å få av det gamle dekket. Det ble like krevende som å få hjulene av flyet, Mange omganger med rustløsende midler, og mye frustrasjon. Så ble det endelig klart til å legge nye dekk på felgene, og da var det ny utfordring, korrosjon hadde ført til at det ble lekkasjer mellom de to delene av felgene, og da ble det mer arbeid med sliping og til slutt rikelig med kjemikalier før det til slutt ble tett, og dekkene kunne settes på flyet.



Siste gang Draken fikk det stedet den burde hatt mye oftere, var i 2011



Da den da ble satt inn i shelteret hvor den da sto, så den ganske bra ut



Ingen fly har godt av mange års utendørs lagring



Hoved hjulet kom av etter mye arbeid



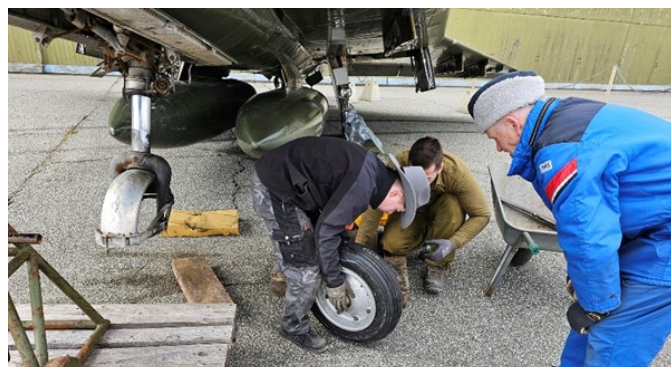
Og så var det å få skilt felgen



Nye dekk settes på.



Som så måtte av, og felgene pusses, før det dekken igjen kunne settes på. Dette var en lang prosess som gikk over flere uker slik at bordet som ble brukt fikk navnet hjulebordet



Og så, endelig, kunne dekkene settes på flyet, som dermed var klart til å kunne flyttes

Hvordan flytte fly

Når flyene skal flyttes er det ikke tilstrekkelig at hjulene går rundt, og det er luft i dekkene. I utstillingen er flyene stuet tett for å få plass til flest mulig på det tilgjengelige arealet. Både for å få flyene plassert på rett sted og å flytte dem er ikke mulig bare ved å bruke hjulene, det er nødvendig å kunne bevege flyene i alle retninger. Da trengs det annet verktøy. Kjell Naas har bygget tre ruller som settes under hjulene, og gjør det mulig å bevege flyene i alle retninger.



Kjell laget 3 slike, et for hovedhjulene og et for nesehjulet. De fire hjulene kan dreies i alle retninger, og boltene hindrer at flyene triller av.





Hjulet må jekkes opp for å få satt dekket på



3 fly som skulle flyttes



Her drar fem mann F 86 K sideveis



Sola vgs «lille grønne» er også utstyrt med et sopearangement som ble satt på for å sope området hvor DC 5 B skal stå



Det gikk også greit et stykke gjennom snø før de måtte av, men da var flyet kommet så langt at det klarte seg på egne hjul.



Byggegjerdene måtte flyttes vekk

Flytting av fly

Den neste operasjonen som måtte i gang, var å få DC 6 B flyttet tilbake på de nye fundamentene hvor den vil få sin permanente plassering. Det var flere ting som måtte gjøres før den kunne flyttes. Entreprenøren måtte være ferdig med alt utvendig arbeid i det området hvor den skal stå. SAAB Draken måtte flyttes vekk, som beskrevet over ble det en stor jobb å få den klar til å kunne slepes, og Aero Commander som ble tatt ut av hangaren for en tid siden måtte også flyttes lengre vekk. Til slutt måtte byggegjerder, sperreblokker og andre ting som sto i veien ryddes bort.



Aero Commander var den første som ble tauet bort



En må ha kunne det litt gøy innimellom



Før DC 6 B kunne flyttes måtte strømforsyningen kobles fra.



Den neste som skulle flyttes var Draken. Trykket i dekkene måtte sjekkes før den ble flyttet



Trappen måtte også flyttes.



Så var det bare å slepe den vekk. Den «lille grønne» var nå satt opp som slepetraktør.



Så var turen kommet til å flytte DC 6 B til sin nye posisjon



Aero Commander er midlertidig plassert ved Torpedoverkstedet, hvor de skal stå inntil de vil bli plassert i hangaren



Nærmer seg fundamentene.



Fremme i den permanente posisjonen hvor den tar seg godt ut



Her er gjengen som brukte en fin lørdag til å gjøre en stor innsats for museet. Ole Johan Berg som sammen med Kjell Naas ledet arbeidet er ikke med på bildet, han tok dette og de fleste andre bildene av arbeidet som ble gjort lørdag 16. mai.

Restaurering

Den store innsatsen i museet er naturlig nok konsentrert om organiseringen av utstillingen til den nye hallen står ferdig. Men det gjelder ikke alle, de andre restaureringsprosjektene vi har, legges det stadig ned arbeid i. Her følger litt informasjon om det som skjer på de ulike prosjektene.

Tiger Moth

Denne er planlagt ferdig til åpningen av det nye bygget og Siegfried og Harald jobber bortimot full tid på den. Nå er den trukket med ny duk, lakkert og monteringen av flyet er i gang.



Lakkarbeidet har vært gjort på Stangeland, men monteringen skal gjøres på museet



Den første delen av arbeidet gjøres i snekkerboden, og er å montere på alle beslagene



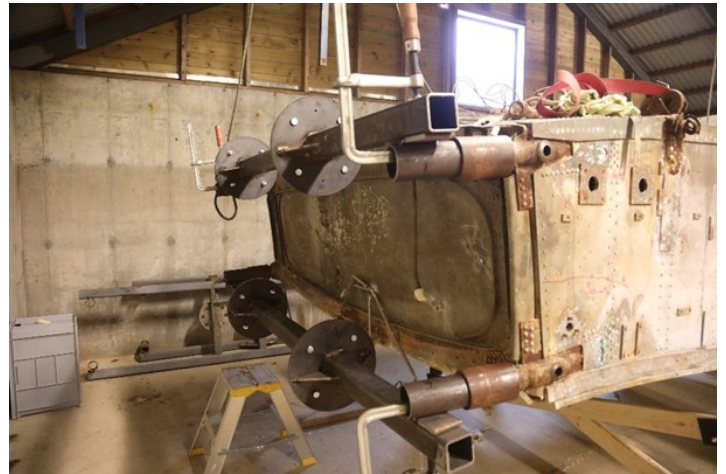
Et av beslagene



Her er Siegfried og Harald i arbeid med beslagene

Heinkel 115

He 115 er et langtidsprosjekt, det vil gå mange år før det blir klart til vises frem som et komplett fly for publikum. Nå pågår arbeidet på to fronter . Den ene, og den som krever størst innsats er å gå over senterseksjonen og sørge for å fjerne all korrosjonen fra de bærende komponenten. Alle delene av flyet henger på senterseksjonen, og dersom vi skal få frem et fly som kan bevares for ettertiden må vi sørge for at den blir korrosjonsfri og beskyttet mot fremtidig korrosjon. Tanken der delene av flyet nå er oppbevart er den gamle vanntanken der flyet lå i ferskvann de første årene. Senere er det satt tak på tanken, og den gjort så tett som mulig. Det er satt avfuktningsanlegg inn i tanken. De siste åren har luftfuktigheten blitt holdt på 40-50% som er lavt nok til at ikke skulle bli særlig mye korrosjon. Allikevel ser vi nå at det er tydelig korrosjon på de viktige bærende elementene. Dette understreker viktigheten av det arbeidet som nå pågår på senterseksjonen. Det første som må gjøres, før vi begynner å bore opp naglene som holder den sammen, er å sette den inn i en jigg som sikrer at festepunktene mot resten av strukturen holde på samme sted, slik at de ulike delene av flyet passer sammen når de er ferdig restaurert. Jiggen som skal brukes er under bygging. Dette er et arbeid som er støttet økonomisk av riksantikvaren.



Jiggen under arbeid. Rørene som er festet til flykroppen er festepunktene for vingene

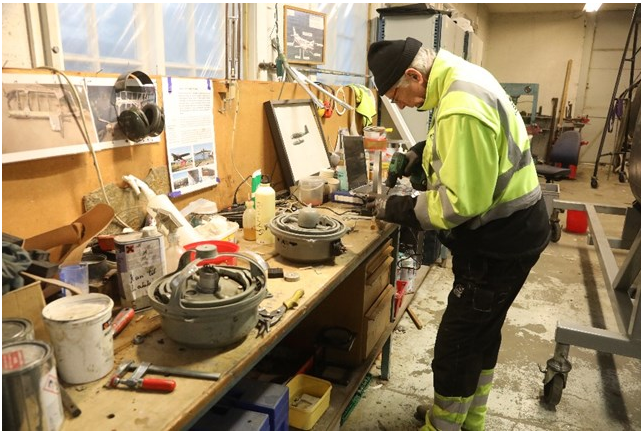


Forberedelse til å sveise sammen deler av jiggen.

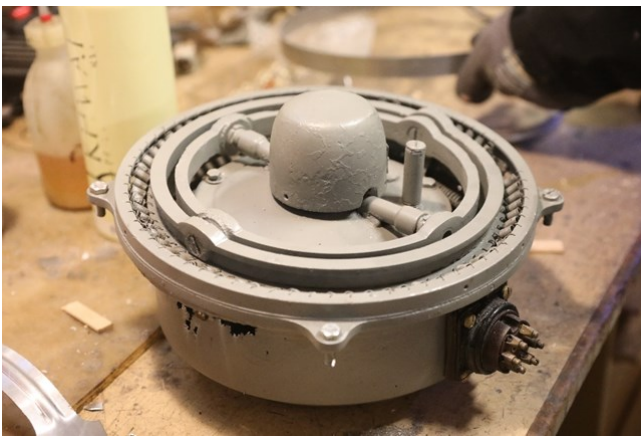


Sveising på jiggen.

Det andre arbeidet er på enkelt komponenter som skal inn i flyet. Selv om flyet på utsiden fremstår som svært velbevart er det ikke det innvendig, interiøret var ganske ødelagt, og det er en stor jobb å restaurere det som kan restaureres, og bygge replikaer av det som er helt ødelagt. I tidligere nummer viste jeg bilder av førersete som er under rekonstruksjon med svært mye bevarte deler. I dag viser jeg kompasset, som er rimelig god stand, men som allikevel trenger noe restaurering.



Egil i gang med å kompasset på He 115. Museet har et originalkompass av samme type som brukes som mal.



Originalkompasset fra He 115

Caproni 310

Arbeidet med Caproni 310 går stadig fremover, målsettingen nå er at vi skal få det dukkledd, og satt det sammen før åpningen av museet. Lakkarbeidet blir neppe ferdig.

De eneste velbevarte delen av flyet er underlig nok tårnet for MG. Det er det mulig å restaurere tilnærmet ganske nær slik det har sett ut. Det er en jobb Harald Egge har engasjert seg i ved siden av arbeidet på Tiger Moth.

Begge vingene er ferdige, og kledd med duk. De er nå klar til å bli montert på skroget. Det kan ikke gjøres før den blir flyttet til det sørøstre hjørnet av hangaren, hvor det er bedre plass til å montere den sammen.

Det krever litt fantasi å restaurere et fly man har så lite bevart av, og å finne frem til komponenter som kan erstatte de originale som er borte. Det har under arbeidet med Caproni vært nyttig å kunne samarbeide med Jærmuseet, fra Nærbø har vi fått gamle traktorseter som er tilnærmet like de som sto i

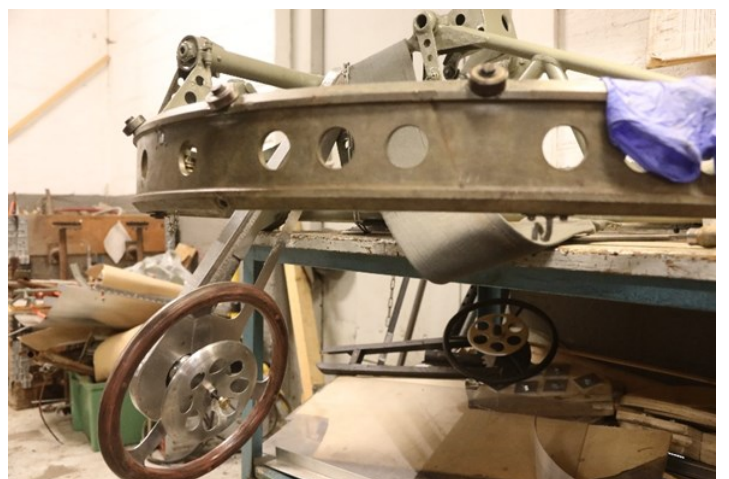
Caproni, og fra Vitenfabrikken som inkluderer et sykkelmuseum, har vi fått sykkelkjede og hjul som trengtes til MG-tårnet.



Den ene vingen klar til dukkleddning



Tårnet under restaurering



Mekanismen som brukes til å svinge tårnet og bevege maskingeværet opp og ned måtte rekonstrueres



Detalj av mekanismen som brukes til å rotere tårnet



Tilpassing av plater på undersiden.

Arado 66

Det jobbes fremdeles litt med Arado 66, selv den dessverre er kommet litt i bakgrunnen av ulike grunner. En jobb som det arbeides med nå er fairleads på hjulstagene. Vi har noen originale som er i så dårlig stand at de ikke kan brukes direkte, men som er gode nok til å være mal for nye.



Et originalt hjulstag med fairlead.



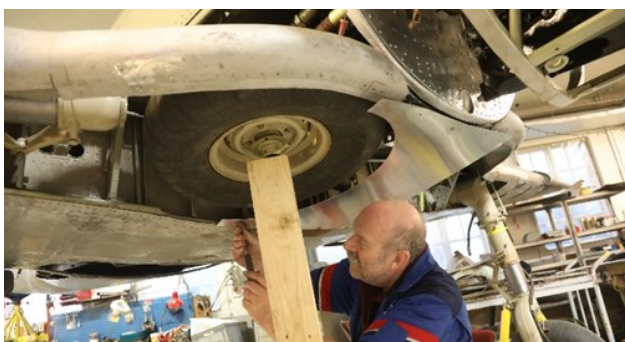
Rasmus Svihus i arbeid med en ny fairlead.



Harald Egge i arbeid med tårnet

Arado 96

Det mest krevende gjenstående arbeidet på Arado 66 er platkledning av undersiden av flyet. Her er dokumentasjonen som finnes ikke god nok til å få denne delen av flyet eksakt slik den har vært. Kjell Naas har hatt en tur til Berlin for å studere den Ar 96 som er utstilt der, men som heller ikke er komplett bygget opp for å kunne vise frem den underliggende strukturen. Heller ikke det har gitt alle svarene, så her må en bruke fantasien.



Sven Pedersen i arbeid med platene rundt hjulbrønnen

Årsmøte

Noen ganger er årsmøtene ganske kjedelige og rutinepregede møter. Slik var ikke årets møte i Venneforeningen. Alt var rutinemessig frem til en kom til valgene. Bakgrunnen var at en del av medlemmene var kommet til at styret i Venneforeningen som kun har hatt tre medlemmer, som i dag er for lite til å kunne håndtere alle oppgavene, uten at belastningen på enkelte styremedlemmer blir for stor. Det ble derfor fremmet et forslag om å utvide styret fra 3 til 5 medlemmer. Dette var det ingen uenighet om, vedtektsendringen gikk enstemmig gjennom.

Men så kom valgene, og da startet bråket. Dessverre hadde valgkomiteen forsømt seg ved ikke å ta hensyn til at vedtektsendringen mest sannsynlig ville bli vedtatt, og da ble store deler av valget basert på benkeforslag. Det ble en meget uryddig prosess, temperaturen gikk høyt, og det virket som enkelte medlemmer hadde lagt igjen folkeskikken hjemme før de gikk på møtet.

Til slutt ble resultatet underlig, for eksempel ble Harald Øverland som absolutt er en meget bra mann og som det er bruk for i styret, til slutt valgt inn i styret i både Venneforeningen og Stiftelsen. Dette kom som et resultat av det jeg vil kalle byråkratiske snurrepiperier. Hensikten antar jeg var å hindre at andre vel kvalifiserte kandidater kom med i styret, men resultatet ble at noe av formålet med vedtektsendringen forsvant.

Men det styret som ble valgt består av vel kvalifiserte personer, som utvilsomt vil gjøre en god jobb for museet.



Fra Årsmøte



De nyvalgte styremedlemmene, fra venstre Jon Olav Molin, Stein Løken Clason og Eirik Håland. Harald Øverland var ikke til stede da bildet ble tatt



Tre avtroppende styremedlemmer ble fikk overlevert blomster som takk for innsatsen. Fra venstre Egil Endresen, Roar Ingebretsen, Per Øhman og Eirik Håland som i rollen som ny styreleder i Venneforeningen overrakte blomstene.





Og til slutt ble avtroppende styreleder for Venneforeningen utnevnt til æresmedlem av foreningen.

Tomten

Da Sola Kommune kjøpte et større område i Sømmevågen inkludert den gamle befalsmessen ble det liggende igjen en stripe land som ikke ble inkludert i kjøpet, se kartet under. Ingen kan i dag gi noe forklaring for hvorfor dette skjedde. En del av den nye utstillingshallen går inn på den delen som fremdeles er eid av forsvarret, så noe måtte gjøres. Kommunen påtok seg å få ordnet opp i dette forholdet, og har nå etter lange forhandlinger kjøpt stripen.



Situasjonskart som viser landområdet kommunen nå har kjøpt fra Forsvaret

Bruk av Bilder

I Flygebladet bruker jeg mye bilder. Etter De lovene som nå gjelder skal personer som er avbildet i publikasjoner gi sitt samtykke før de blir publisert. Her har jeg nok syndet. For å gjøre det litt enkelt vil jeg be alle de av medlemmene som ikke ønsker at det skal brukes bilder av dem i Flygebladet å gi beskjed på Venneforeningens e-mail konto

venneforeningen@flymuseum-sola.no

Dugnadsarbeid

Som det fremgår av dette nummeret av flygebladet har Venneforeningen en stor jobb frem til den planlagte åpningen av museet 15. juni.

Dersom du som leser dette kunne tenke deg å bruke noen timer på flymuseet så meld deg til venneforeningen@flymuseum-sola.no. Jeg håper det kommer tydelig frem i denne utgaven av flygebladet er det en stor spredning i de jobbene som skal gjøres, og det krever ikke spesiell kompetanse for å delta. Som det fremgår av det jeg har fortalt her så har vi den siste tiden hatt god fremdrift på arbeidet i museet, men vi har et omfattende program foran oss frem til åpningen, og trenger all den hjelpen vi kan få.