

Hjelp oss å få



Douglas DC - 6B tilbake til Sola



=====

FLYHISTORISK MUSEUM
SOLA
JÆRMUSEET

Bildene på disse sidene viser N151, tidligere LN— SUB, som fraktmaskin i Alaska. Alle Foto av Helge Nyhus



Douglas DC - 6B tilbake til Sola

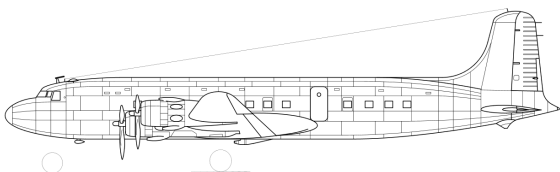




Foto av Helge Nyhus

Trenger pengehjelp for å få historisk fly hjem til Sola

Flymuseet på Sola har arbeidet i flere år med å få hjem Braathens-flyet som forlot Sola i 1971. Nå er de avhengige av støtte fra private aktører for å få hjemkomsten i havn.

Det gamle Braathen SAFE-flyet Douglas DC-6B Cloudmaster var en viktig brikke i oppbyggingen av innenriksnettet her i Norge, med flyvninger fra Oslo til Stavanger, Trondheim og Ålesund, samt charterturer verden rundt i årene fra 1962 til 1971.

Siden har flyet tilbragt 48 år ute i den store verden. Den første eieren av flyet var Cathay Pacific i Hong Kong. De siste årene har den fløyet med last i Alaska.



Det arbeides med å få Douglas DC-6B Cloudmaster hjem til Sola. ARKIVFOTO

Planleggingen av en eventuell mottakelse av flyet skjer i nært samarbeid mellom tidligere Braathens-ansatte, Jærmuseet og Venneforeningen/Stiftelsen.

Braathenfondet skal dekke utgifter

– Vi ser at det kan bli en attraksjon, sier museumsdirektør på Jærmuseet, Målfrid Snørteland, som forteller at styret i Jærmuseet er svært positivt til prosjektet.

Braathenfondet skal etter planen være med og dekke utgiftene.

Flyet vil stå utendørs, og i det klimaet vil det være avhengig av jevnlig vedlikehold. For å få dekket vedlikeholdsmidler, jobber museet med å få på plass et vedlikeholdsfond fra private aktører.

Beregnet kostnadsramme for vedlikehold ligger på 720.000 kroner over ti år.

– Vi leter nå etter private aktører som kan bidra i et fond som går til vedlikehold av flyet.

Det finnes altså anledning for dem som ønsker flyet parkert på Sola, til å bidra.



Douglas DC - 6B tilbake til Sola

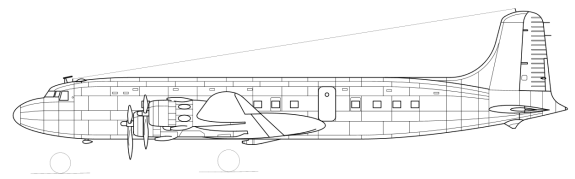


Foto av Helge. Nyhus

DC—6B I BRAATHENS SAFE



DC—6B er nær knyttet til historien om Braathens SAFE. Bildet viser selskapets grunnlegger ved siden av en DC - 6B under åpningen av selsapets første store hangar på Sola.

I årene mellom 1962 og 1973 opererte Braathens SAFE totalt syv Douglas DC-6B Cloudmaster. Først ut av disse var DC-6B «LN-SUB» med serienummer 45496. Gjennom sitt snaue tiår i Braathens tjeneste hadde «LN-SUB» en allsidig tilværelse opererende ut fra selskapets tekniske hovedbase på Sola. Gjennom 1960-tallet var DC-6B en viktig brikke i oppbyggingen av det norske innenriksnettet med flygninger mellom Oslo, Stavanger, Trondheim og Ålesund. Flyet ble dessuten benyttet til charterturer i store deler av verden.

På slutten av 1960-tallet ble de propelldrevne flyene til Braathens bokstavelig talt nådd igjen av jetalderen. Med dette ble de langsomme DC-6B-flyene skiftet ut og solgt videre til andre selskaper. Dette ble starten på en flyktig tilværelse for «LN-SUB». Etter først å ha blitt solgt til Norsk Flytjeneste i Sandefjord i 1971 gikk veien videre til belgiske eiere før det i 1976 havnet hos Conair i Canada. Etter å ha blitt ombygd til vannbombefly til bruk i bekjempelse av skogbranner, opererte flyet i sin nye rolle frem til det etter 20 år ble solgt videre til Evert Air Cargo i Alaska. Med ny eier ble flyet ombygd nok en gang. Denne gangen til frakt av drivstoff.

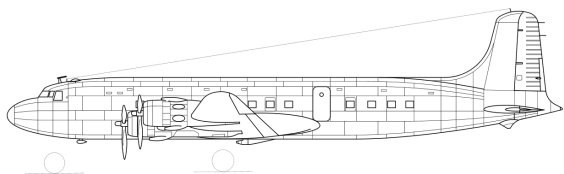
Etter hvert ble det ombygd til et ordinært fraktfly og satt i sin nåværende tjeneste i form av fraktflyving til de mange utpostene i den alaskiske villmarken med kjennetegnet N151. Med dette er den første av de syv DC-6B som kom i tjeneste under Braathens vinger på 1960-tallet det eneste eksemplaret av de opprinnelige Braathens-maskinene som fremdeles er i operativ tjeneste etter 57 år på vingene – enn så lenge.

På bakgrunn av flyets alder går dets luftdyktighetsbevis ut i august 2019. For å forhindre at «LN-SUB» får samme skjebne som de øvrige DC-6B brukt av Braathens, har en interessegruppe, bestående av tidligere Braathens-ansatte, siden 2009 jobbet for at flyet atter en gang skal bli norsk når det omsider pensjoneres fra aktiv tjeneste. Om alt går som ønsket får gruppen kjøpt flyet fra Everts Air Cargo med levering på Sola. Deretter skal flyet omlakkeres til fordums prakt og stilles ut utenfor Flyhistorisk Museum Sola, kun noen hundre meter fra sin norske hjembase tilbake på 1960-tallet. Helt siden starten av 2010-årene har det vært jevnlig kontakt mellom museet og interessegruppen som jobber med å få flyet til Sola.



DC— 6B fra Red Bull på Sola under Sola Air Show i 2012. Foto av Egil Endresen

Douglas DC - 6B tilbake til Sola





Bilde fra Sola på 1960 tallet. Ut av hangaren stikker halen på en DC-6B fra det islandske selskapet Loftleidir. Braathens hadde vedlikholdet av Loftleidirs fly, DC-6B fra Loftleidir var derfor i mange år et hyppig syn på Sola. Foto Widerøe



Braathens første hangar på Sola som nå er revet.. Foto av Helge Nyhus

DC - 6 historie

Douglas DC-6 er et fly bygd av Douglas Aircraft Company fra 1946 til 1959. Flyet var egentlig tiltenkt rollen som et militært transportfly på slutten av andre verdenskrig, men ble redesignet etter krigen for å konkurrere mot Lockheed Constellation i markedet for propellmotorfly med lang rekkevidde. Mer enn 700 fly ble bygget, og flere flyr fortsatt.

Det amerikanske luftforsvaret opprettet DC-6- prosjektet som XC-112 i 1944. Luftforsvaret ønsket en større versjon av det populære transportflyet C-54 Skymaster, med forbedrede motorer. Da XC-112 fløy for første gang var krigen over, så luftforsvaret avsluttet prosjektet.

Douglas konverterte sin prototype til en sivil transportutgave og leverte sin første produksjonsmodell, DC-6, i mars 1947. Imidlertid oppstod flere mystiske branner under flyvning (inkludert et fatalt krasj med et United Airlines-fly). Dette tvang hele DC-6 flåten på bakken senere det året. Problemet viste seg å være en drivstoffventil som var plassert ved inntaket til kabinvarmeren. Alle DC-6'ene i trafikk ble modifisert for å få løst problemet, og hele flåten fløy igjen etter bare 4 måneder på bakken.

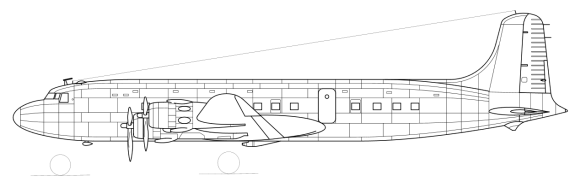
Pan Am brukte DC-6 fly til å opprette sin første transatlantiske turistklasseflyvninger i starten av 1952.

Mellom 1948 og 1963 hadde SAS 20 DC-6/DC-6B i trafikk. Av disse var syv registrert i Norges luftfartøyregister. Braathens S.A.F.E hadde mellom 1962 og 1973 registrert syv DC-6B i Luftfartøyregisteret. (LN-SUB, LN-SUK, LN-SUD, LN-SUH, LN-SUM, LN-SUT, LN-SUI)



Foto av Helge Nyhus

Douglas DC - 6B tilbake til Sola



PROSJEKTHISTORIEN

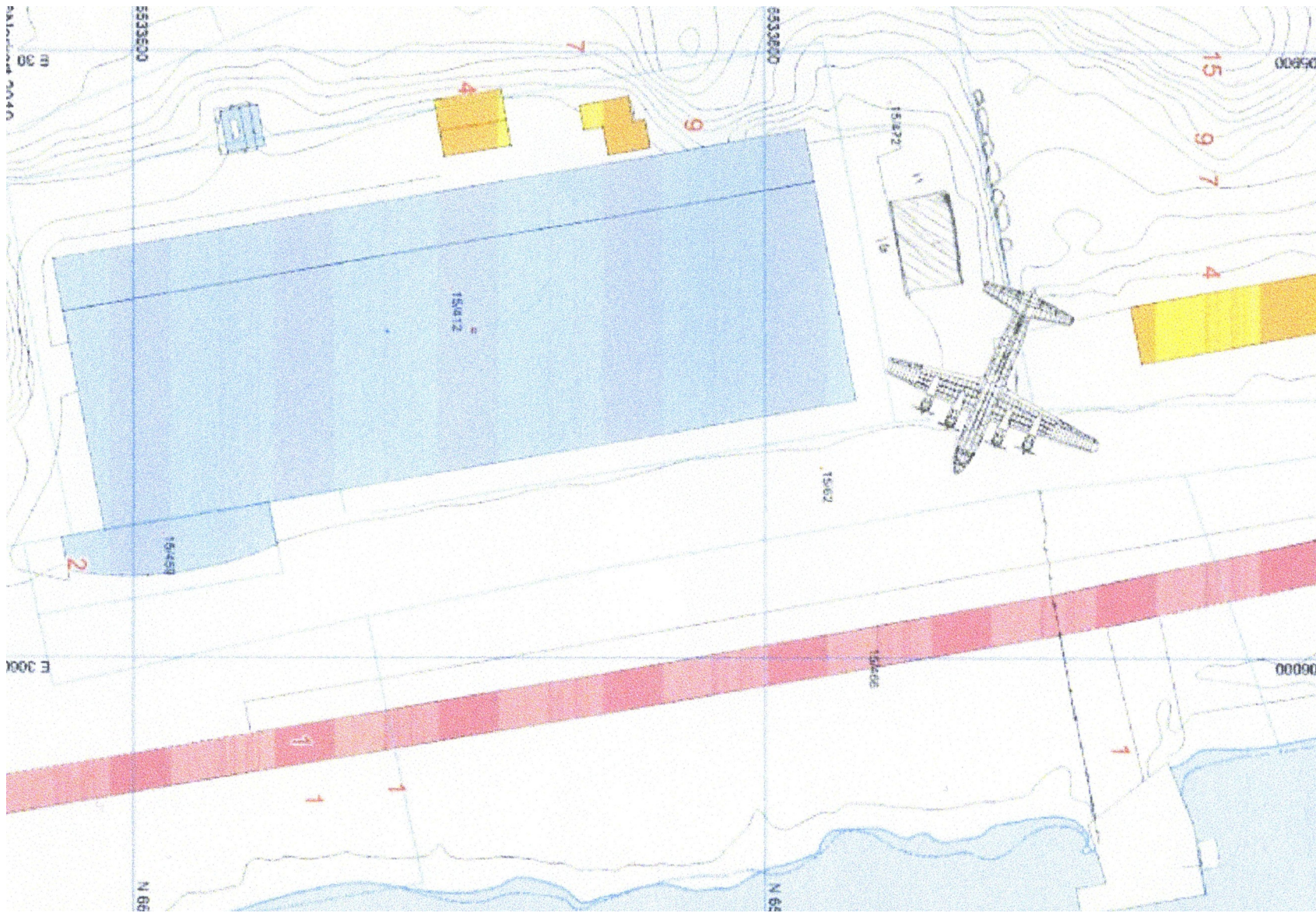
I årene mellom 1962 og 1973 opererte Braathens SAFE totalt syv Douglas DC-6B. Først ut av disse var flyet med registreringen LN-SUB. Dette flyet ble etter hvert det siste gjenværende flyet av de ex-brukte Braathensmaskinene. Da det etter hvert ble klart at Everts Air Cargo, som bruker flyet i Alaska, skulle sette det på bakken, ble det høsten 2009, etablert en arbeidsgruppe bestående av tidligere Braathens- ansatte som ønsket å sørge for at flyet kom tilbake til Norge når det ble tatt ut av tjeneste. Den samme høsten ble det igangsatt samtaler mellom initiativgruppen og Stiftelsen Flyhistorisk Museum Sola omkring muligheten for at Flyhistorisk Museum Sola påtok seg ansvar for flyet dersom de lyktes å få det til Norge. Stiftelsesstyret i flymuseet fattet vedtak om at museet var interessert og villig til å ta imot DC-6'ern dersom den kom til Norge. Det ble samtidig presisert at museet ikke var i stand til å bidra økonomisk til prosjektet. Ettersom det skulle vise seg at flyet fløy mindre enn antatt ble dets luftdyktighetsbevis forlenget en rekke ganger. I 2012 ble Stiftelsen Flyhistorisk Museum Sola konsolidert med Stiftinga Jærmuseet som fikk det daglige drift- og forvaltningsansvaret for museet og dets samling.

Jærmuseet er regionmuseum for kommunene Randaberg, Sola, Sandnes, Gjesdal, Klepp, Time og Hå, samt regionalt vitensenter for Sørvestlandet. Jærmuseets oppgave som museum er å dokumentere og formidle den nyere historien i regionen, som vitensenter skal vi skape interesse for naturvitenskap og teknologi. I 2009 fikk Jærmuseet prisen for Årets Museum i Norge og fikk også «the European Michelletti Award» for beste teknologiske museum. Samlet besøkstall i 2018 var på nærmere 180 000 på de ulike anleggene.

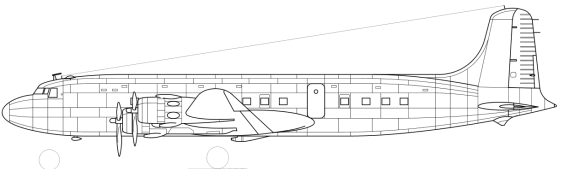
Allerede i forbindelse med konsolideringsforhandlingene, ble Jærmuseet gjort oppmerksom på det pågående DC-6B-prosjektet. Jærmuseet var positivt innstilt til prosjektet, så fremt flyet ikke ville føre til behov for økonomiske eller mannskapsressurser fra Jærmuseet da dette ikke var tilgjengelig. En annen forutsetning for prosjektet var at man måtte godta at flyet ble stående utstilt utenfor museet, ettersom museet ikke har anledning til å huse et så stort fly, samt at det er urealistisk at museet noen gang vil få tilstrekkelig utstillingsareal til å stille flyet ut innendørs. Som en følge av dette var et annet krav for prosjektet at det måtte følge med et vedlikeholdsfond som sikret museet økonomiske midler til å vedlikeholde flyet for minimum ti år med ekstern arbeidskraft.

Ettersom Braathens SAFE gjennom flere tiår var en av forutsetningene til den stadig ekspanderende flytrafikken og det tekniske miljøet på Stavanger Lufthavn, Sola, og kommunenes største arbeidsgiver, mener Jærmuseet et økt fokus på Braathens SAFE er et viktig mål for fremtidig formidling på Flyhistorisk Museum Sola. Museet formidler allerede Braathens SAFE gjennom en utstilt de Havilland DH 114 Heron og Fokker F27 Friendship. En DC-6B vil være et viktig tilskudd til denne formidlingen og velegnet symbol på Braathens SAFEs utenriksruter. Stående på utsiden av museet vil flyet dessuten være et godt blikkfang for alle som overflyr Hafresfjord på vei til og fra Stavanger Lufthavn, Sola. Innsiden av flykabinen ønsker vi å benytte som et utstillingsrom hvor vi formidler Braathens SAFEs sin mangfoldige historie gjennom en moderne museumsutstilling.

Som de andre restaurerings-, preserverings- og anskaffelsesprosjektene på Flyhistorisk Museum Sola har DC-6B-prosjektet i sin helhet vært håndtert og administrert av museets Eierstiftelse / Venneforening. Like før Påsken 2019 ble vi på bakgrunn av undersøkelser med revisor og Department gjort oppmerksom på at de økonomiske omstendighetene rundt prosjektet tilsa at Jærmuseet burde stå som mottaker av en eventuell gave fra Ludvig G. Braathens fond for fremme av norsk luftfart, samt at det ikke var tilrådelig at Jærmuseet overførte det jordiske eierskapet av DC-6B til Stiftelsen Flyhistorisk Museum Sola.



Douglas DC - 6B tilbake til Sola





LN SUB slik vi ønsker det skal fremstå, som et blikkfang utenfor Flymuseet.

Interessert i å støtte prosjektet?

Kontakt

Jærmuseet

- Målfrid Snørteland msn@jaermuseet.no tlf 913 90 361
- Sondre Hvam sbh@jaermuseet.no tlf 906 29 547

Stiftelsen Flyhistorisk Museum Sola

- Egil Endresen egen@lyse.net tlf 95942365
- Ole Johan Berg ole.johan.berg@akerbp.com tlf 905 01 809
- Helge Nyhus helge.nyhus@lyse.net tlf 900 57 494

Bidrag kan sendes til konto

- 3206.20.77262

Prosjektet

En DC-6B vil være et betydningsfullt bidrag til museets samlinger. Med dette flyet vil museet blant annet kunne styrke sin formidling av Braathens SAFEs nære tilknytning til Stavanger Lufthavn, Sola som gjennom flere tiår var den største arbeidsgiveren i Sola Kommune. Det er ingen overdrivelse å si at Braathens SAFEs aktivitet var en av forutsetningene som muliggjorde den store aktiviteten ved flyplassen i etterkant av andre verdenskrig.

Planen er at anskaffelsen av flyet blir finansiert gjennom en gave fra Ludvik G Braathens fond til fremme av norsk luftfart. For at museet skal kunne ta imot denne gaven må vi ha midler til å ta imot flyet, få det plassert slik tegningen viser i utenfor museet i Sømmevågen, og ha midler til å gi flyet et betryggende vedlikehold de første 10 årene. Det siste er ikke minst viktig siden erfaring viser at miljøet på Sola ikke behandler fly som står ute over lengre tid pent. Det viser seg at fondet har midler til å dekke anskaffelsen og mottakskostandene, men ikke tilstrekkelige vedlikeholdsmidler.

Museets estimat er at flykjøpet, mottakskostnader, og ti års vedlikehold vil koste minst kr. 4.415.224. Budsjettet ser slik ut:

Anskaffelse:	3.222.450
Mottakelse:	472.774
Vedlikehold ti år:	<u>720.000</u>
Sum:	<u>4.415.224</u>

Vi har sterke signaler på at Braathensfondet vil dekke i overkant av 4 millioner. Vi står da igjen med en underdekning på i underkant av kr. 400.000.

Kostnadene forbundet med utvikling av en utstilling til formidling av historien regner en med vil bli dekket gjennom midler fra den såkalte gaveforsterkningsordningen.

Jærmuseet/Flymuseet henvender seg derfor til lokale firmaer og enkeltpersoner til å støtte prosjektet slik at vi får tilbake en DC 6 B i Sømmevågen.



Foto av Helge Nyhus