



## Bericht von Helmut Hujer zum Entstehungsgang der Aufstellung des GNOM-Standmotors

Ich hatte es übernommen, die Installation unseres GNOM im Museum zu konzipieren und auszuführen. Den Aufstellungsort hatte Günter in dem neuen Museumskonzept direkt hinter der Eingangstür des vorderen Pavillons vorgesehen, Rücken an Rücken zu unserem BR710 Turbofan.

Um die Ausführung und den Zustand der Holzdecke des Museums-Pavillons zu erfassen, hatten wir schon im Mai eine Sichtöffnung in den Fußboden geschnitten. Der Unterbau erwies sich als in gutem Zustand, aber wie schon von den Bauplänen her erwartet, erforderte dessen Konstruktion die Aufbringung eines **Lastverteilers** für unseren etwa 1,3 t schweren Motor. Diese Platte sollte durch quer auf Stahlwinkel an den Enden und eine mittige Stahlplatte verlegte, 45 mm dicke und 380 cm lange Baubohlen geschaffen werden. Am direkten Stellplatz des Motors sollte eine 22 mm starke OSB-Platte mit den Randbohlen verschraubt die Bohlen zusammenhalten. So der Plan.

Die dazu Anfang September beim Holzhändler geholten, noch sägerauen Bohlen mussten erst einmal mehrere Wochen unter meinem **Carport** trocknen, bevor ich sie auf Maß ablängen, glattschleifen und anschließend zweimal lasieren konnte. Am 1. Dezember transportierte



ich die sieben **Bohlen ins Museum**. Dazu musste ich mir erneut den auch schon für die Besorgung genutzten VW-Bus mit großem Dachträger ausleihen. Am 14. Dezember, direkt nach dem erfolgreichen Probelauf des Motors in

Steinbach, habe ich mit Lutz Levermann die Position des Lastverteilers **sorgfältig eingemessen**, die Stahlschienen gelegt und mit Holzschrauben fixiert, und dann die fünf Bohlen eingepasst. Darauf kam dann mittig die beiderseits mit dem Bohlenpaket verschraubte 22 mm-OSB-Platte als „Landeplatz“ für den Motor.



Da das Schwungrad des GNOM etwa 18 cm unter die Aufstellfläche des Motors ragt, war ein **Podest** für den Motor zu bauen, 90 cm breit und 130 cm lang. Wegen der Massenkräfte bei dem ungleichförmigen Lauf dieses Einzylindermotors musste dieses Podest sehr stabil ausgeführt werden, um es dann fest mit dem Motor verbinden zu können. Die dafür besorgten Balken und Bohlen habe ich zunächst auf Maß abge-

längt und, weil die Zeit drängte, im Heizungsraum mit Heizlüfter-Unterstützung trocknen müssen, damit sie sich dann glattschleifen ließen. Am 13. Dezember habe ich das Podest in meiner Garage zusammengeschaubt. Ähnlich einer Euro-Palette gestaltet, sind quer auf drei Längsbalken 11,5 cm x 13,5 cm zunächst



eine Lage 45 mm starke Bohlen geschraubt, und darauf dann längs drei Bohlen als Stellfläche für den Motor. Tags darauf habe das nicht ganz leichte Podest in meinen Kombi gehievt und ins Museum transportiert. Entsprechend dem beim Probelauf gemessenen Lochbild habe ich später die vier Löcher für die Befestigungsschrauben M 20 gebohrt. Von unten sollen dann zwei stabile Gegenhalter – 6 mm Stahlblech etwa 900 mm lang und 70 mm breit – die Bohlenplatte fest mit dem etwa 80 cm x 80 cm messenden Motorsockel verbinden. Zur Verschraubung soll der Motor bei der Anlieferung

in Lastgurten vom Kran von den ihn seit 2012 tragenden Stahl-Paletten angehoben und passend über die M 20-Befestigungsschrauben auf das Podest abgesenkt werden – hoffentlich passt alles!

Neben Lastverteiler und Podest war schließlich noch eine Niveau-angepasste **Rangierplatte** zwischen der Doppelflügel-Eingangstür und dem Lastverteiler zu schaffen. Diese Platte wird benötigt zunächst für das Einbringen des Motors mittels Gabelstapler und Hubwagen, und dann für das jeweilige Verholen, wenn er zu Demonstrationsläufen ins Freie geholt werden soll. Dafür hatte ich bereits drei nebeneinander zu legende Bohlenstücke vorbereitet, und als Rangierbelag besorgte ich eine 100 cm x 200 cm große und gut belastbare 21 mm dicke Siebdruckplatte. Der Transport dieser unhandlichen und schweren Platte ging nur mit offener Heckklappe. Die Bohlenstücke sowie die Rangierplatte haben, nach einer Probe-Verlegung, einen Lagerplatz unter dem benachbarten BR710-Triebwerk gefunden.



Hinter dem Motor soll noch eine halbhohe Trennwand aufgebaut werden, zu deren Befestigung ich mit Günter ein nicht mehr benötigtes Ausstellungspodest halbiert und Hälften beiderseits des Motors platziert habe. Zur Absicherung der Stolperkante des gut 5 cm hohen Lastverteilers haben wir zunächst eine Seilabspannung aufgebaut, die später wohl von einer festen Reling abgelöst werden soll.