

Luftig arbeidsplass

Bli med til den nye innflygningsradaren under bygging på Kopparen i Trøndelag. En noe uvanlig, og ikke minst krevende, byggeplass.

Tekst: Trond Enemo Foto: Trond Enemo og Audun Berdal

– Cluet er ikke å se ned!

Ordene faller muntert idet jeg synlig lett nervøs klatrer oppover den innvendige stillas-trappa. Det er langt ned til betongen. Veldig langt. Men hva gjør man ikke for en god reportasje, tenker jeg i det stille. Trekker pusten. Og fortsetter oppover.

Stillaset bukte seg oppover og skal ta meg til toppen på den nye radaren som i disse dager bygges på fjellet Kopparen i Bjugn kommune, med majestetisk utsikt over Trøndelag og blant annet Ørlandet. Et spennende prosjekt der Forsvarsbygg bidrar til å bygge forsvarsevne ved å sørge for at Luftforsvarets flygninger kan foregå raskt, effektivt og trygt. Et prosjekt som stiller strenge krav til nøyaktighet, samarbeid og sikkerhet med Forsvaret og Avinor som viktige partnere. Radaren vil inngå i Avinor sitt nettverk, og også sivil lufttrafikk kan dra nytte av Forsvarsbyggs anlegg.

HØYT

Den lokale entreprenøren Fosenhus har denne dagen nærmere ti menn i arbeid. Det er yrende aktivitet på et forholdsvis lite fjellplatå. Selve tårnet er på 20 meter, og rager 595 meter over havet. Radomen, altså glassfiberskallet som beskytter radaren på toppen mot vær og vind, har en diameter på nærmere 13 meter og minner mest om en gigantisk fotball der den ruver mot himmelen. Et imponerende syn.

Gutta som jobber på toppen er forsvarlig sikret med seiler, men det er likevel beundringsverdig å se hvordan de med enkelhet jobber tilsynelatende upåvirket av høyden.

Einar Ofstad i Forsvarsbygg har fulgt prosjektet lenge, helt fra planleggingsfasen. Han forteller:

– Dette er ikke et kjedelig prosjekt, nei. Dette er et spesielt prosjekt. Og ikke minst

Støpingen måtte skje døgnet rundt, vi ville ikke ha «det skjeve tårn på Kopparen».

Einar Ofstad

viktig. Eksisterende radar tilfredsstillende ikke lenger moderne krav og må derfor byttes ut. Det er viktig at en ny radar nå kommer på plass.

I tillegg til tårnet med radar og radom, skal det nye anlegget bestå av et kontorbygg med overnattingsmuligheter, oppholdsrom, garasje og diverse tekniske rom og lager.

– Vi i Forsvarsbygg er ansvarlig for bygget, og så er det Forsvarets logistikkorganisasjonen (FLO) som er ansvarlig for selve radarutstyret som skal inn i bygget. Radaren vil inngå i Avinor sine systemer og samarbeidet med dem er derfor tett og viktig, understreker han.

Avinors representant i prosjektet, Tor Egil Øverland, er også tilstede denne dagen og skryter av Forsvarsbygg:

– Vi er svært fornøyd med samarbeidet, sier han og nevner prosjektleder Audun Berdal som en fryd å samarbeide med.

X-FAKTORER OG PREISJON

– God planlegging er kritisk, for dette prosjektet har helt spesielle utfordringer, fortsetter Ofstad. For eksempel Kong Vinter og en bratt adkomstveg opp fjellet.

Ofstad og Forsvarsbygg-kollega Odd Arne Eide forteller om grusvegen opp mot fjellet som snør igjen om vinteren, og som har flere


svært krappe svinger. Dette gjør det kritisk at lavbygget under tårnet og alt utvendig på anlegget kommer på plass før vinteren. Dermed kan man få kjørt opp materialer, teknisk utstyr, ventilasjonssystemer og lignende i god tid før snø og is truer logistikken.

– Hvis ikke så kan vi i verste fall risikere et opphold i arbeidet på 1-2 måneder i hvis vi får en hard vinter, noe vi naturligvis vil unngå, sier Ofstad.

Selve monteringen av radomen på toppen, samt støpingen av tårnet viser oss noe av det spesielle ved prosjektet.

– Når radomen ble heist på plass over den høyteknologiske radaren var det på det minste en klaring på 45 centimeter som skilte radaren fra radomen. Kranføreren som løftet opp «kula» måtte håndtere dette løftet mens han satt på bakken, og spissen på krana var ca. 60 meter opp i lufta. Radaren kunne ved et sammenstøt fort blitt skadet, og dette utstyret er ikke akkurat hyllevarer. Men det gikk bra, smiler Ofstad fornøyd.

– Et annet eksempel er når vi støpte tårnet ved hjelp av en glideforskaling. En hydraulisk motor løftet forskalingen gradvis, ca. 3 centimeter av gangen, hver gang en betongbil hadde levert et nytt lass med betong. På grunn av denne lave støpehastigheten ble det kun levert ca. én kubikkmeter betong per lass og betongleveransen måtte gå døgnet rundt i sju dager. Betongen i tårnet måtte ha en tilstrekkelig tørking, slik at vi ikke fikk «det skjeve tårn på Kopparen», ler Ofstad.

Radaren på Kopparen. Et sted man blir stolt over å være forsvarsbygger når man besøker. 



FORSIKTIG! Det stilles ekstreme krav til nøyaktighet når radomen skal heises på plass

LUFTIG: Anleggsarbeider i høyden.

Fakta Ny radar

- Skal sikre trygg og effektiv trafikkavvikling
- Bygges på Kopparen i Bjugn kommune
- Vil inngå i Avinor sitt nettverk
- Skal stå ferdig i juni 2014, men deretter kommer et år med utstyrmontasje/testing. Den gamle radaren slås av i 2015.
- Den totale kostnaden er beregnet til 110 millioner kroner



RADAREN REISER SEG: Fra venstre: Odd Arne Eide (Forsvarsbygg), Tor Egil Øverland (Avinor) og Einor Ofstad (Forsvarsbygg)