

Nyhetsbrev februar 2024

Det er nå tid for å betale årets kontingent. Giroblankett med medlemskort er vedlagt.

Årsmøte finner sted tirsdag 12. mars kl. 1900 i Kaffebaren, Olav V gate 120. Saker som ønskes behandlet må meldes styre innen 27.2.

Det store prosjektet for tiden er byggingen av en kopi av Sopwith Baby anno 1917. Det finns ikke noe førkrigs fly fra Marinens Flygevåpen på noe museum så denne vil bli et verdifullt tilskudd til historien. Prosjektet startet for 30 år siden med utgangspunkt i Marinemuseet og warbird miljøet. Man ville laget en kopi som skulle fly. Det begynte godt takket være store bidrag fra private sponsorer. Etter hvert stoppet prosjektet opp. Stiftelsen som sto bak ga flyet til Luftforsvarsmuseet, og oppløste seg selv. I 2015 kom flyet til Bodø. Det påbegynte skroget med halefjærene og en vinge ble utstilt i «Snekkerverkstedet» på LMU, og resten av delene lagret hist og her. Da vi var ferdig med Norseman LN-PAB ble Babyen tatt frem igjen, og det ble vedtatt å fullføre den som utstillingsfly. Vi begynte med å produsere deler etter originale tegning som var kommet fra Teknisk Museum og Øyvind Ellingsen. Det store problemet var og er fortsatt deler. Mange har tidligere vært implisert i prosjekt. Det har ikke vært kontinuitet, og dette har ført til at vi ikke vet hvor viktige deler er blitt av.

Vi har til nå laget en masse deler. Øvre sentervinge og øvre venstre vinge er så godt som ferdige, og øvre høyre vinge er under sammensetning. Vi regner med å være ferdig med vingene ved påsketider.

Skroget er kommet fra utstillingen og inn i verkstedet. Vi arbeider nå med å gjøre det ferdig.

Flyet ble opprinnelig bygd for å fly med hjulunderstell. Baby på hjul var bare et forsøk, så Museet mener at det er historiske korrekt å ha flyet på flottører. Vi er derfor i gang med å bygge om understells festene. Flottørene er fortsatt på Marine museet. Vi regner med å få de hit i løper av sen vinteren. De er ikke helt ferdige.

Motoren fikk vi i deler fra 4 forskjellige motorer. Det ble sagt at man hadde nok overhalte deler nok til å sette sammen en flybar motor, men dette har vist seg ikke å være tilfelle. Vi mangler en del vitale deler, og noen deler holder ikke mål. Clerget motoren er for øvrig en forbausende snedig konstruksjon.

I verkstedet har vi for tiden gearkassen og rotorhodet til en Lynx. Den skal utstilles ved siden av helikopteret og brukes i undervisningen av elevene på Flyfag-linjen på Bodø videregående skole. Rotorholdet er verd et studium. Det er forskjellig fra de fleste andre helikoptre som kontrollerer vridningen på rotorbladene via swashplates. I stedet for swashplates har Lynx en «påle».

I nærmeste fremtid får vi en Honest John rakett i verkstedet. Den skal pusses opp og utstilles denne gangen uten kondomet som en kunstner ved forrige korsvei hadde tredd på den.

Sea King 073 kom på plass i museet under «stoppen» i januar. Den er nesten komplett. Å få den inn var litt av en «skohorn jobb». Vi måtte blant annet flytte Britton Norman Islanderen sideveis og ta av den ene vingetippen for å bane vei for Sea King. Som en kuriositet nevnes at vår gamle mekanikker John Skogøy som var med og hentet den første Sea King i England, også var den som fant løsningen på hvordan man skulle foreta den siste flyttingen av helikopteret inne i museet.

Den 13. mars vil museet markere at Sea King har funnet sitt siste hvilested inne i museet. Hans majestet Kongen har tilsagt sitt nærvær ved denne anledning.

