

Sammanfattning och handlingsplan:

Sammanfattning.

Nedanstående resonemang är baserat på ideellt arbete, öppethållande lördag/söndag och LFV ekonomiska medverkan endast som garant för kostnaderna för hyra och el. Jakten på sponsorer intensifieras.

Resonemang.

1. Var står vi?

1.1 Positivt:

Vi har ett fungerande museum och många unika objekt som väntar på restaurering.

1.2 Negativt:

1.2.1 Vi saknar en fungerande ekonomi; utgifterna för höga, sponsorbidrag för låga.

1.2.2 Vi saknar också lämplig lokal för förvaring av fukt/temperaturkänslig materiel.

2 Hur löser vi problemen?

2.1 Ekonomi.

Största utgiftsposten är den anställda personalen – tar 50% av utgifterna. Enligt beslut av stiftelsens styrelse skall personalen sägas upp snarast.

2.2 Övriga utgiftsposter består av hyra och el. Även om muséet läggs i malpåse så kvarstår dessa utgifter – de måste alltså betalas av någon. LFV? Om dessa utgifter under alla omständigheter skall betalas, så blir skillnaden marginell om muséet hålls öppet eller i malpåse.

2.3 Muséet har under alla förhållanden 210.000:-/år under 2002 och 2003 (SAS hyra för sim.plats). Om dessa pengar får gå till hyra av lämplig förvaringslokal (17500:-/mån är disponibelt), så bör vi ha löst problemet 1.2.2 för de två kommande åren.

2.4 Tillsammans med (beräknade) biljett- och andra inkomster på 200-250000 kr så bör muséet kunna bidra ganska bra till marknadsföring/hyra/el ! Inkomsterna är baserade på 40 besökare/öppetdag.

3. Hoten

3.1 Flight Academy.

FA hävdar att de har prioritet till tomten och att deras behov nödvändiggör en utbyggnad inom två-tre år. Med aktuella siffror (SAS drar ner, SWR och SABENA i konkurs) kan det behovet starkt ifrågasättas. Annan mark (parkeringen) finns dessutom inom gångavstånd från den nuvarande byggnaden.

3.2 LVF

LFV hävdar att en väg måste dras på sådant sätt att det inkräktar på muséets mark. Inkräktar inte på detta upplägg.

4. Slutsats

Det bör finnas goda möjligheter att – med frivilliga krafter och i ex SFF regi driva muséet enligt det ovan skisserade scenariot.

Flygbladet



Junkers W34



Nybergs Motor

Arlanda Flygmuseums Vänner

Utgåva: Oktober 2001

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

Ordförandens spalt.

Till medlemmar i Föreningen "Arlanda Flygmuseums Vänner".

Vid den s.k. "Frivilliggruppens" månadsmöte den 11 oktober 2001 med Stiftelsen Aerospace's VD Ingemar Robertsson (IR), informerade han om beslut tagna på Stiftelsemöte i början av månaden:

1. Styrelsen beslöt att museet skall läggas i malpåse fr. o m 1/12 2001 och att personalen har blivit uppsagda enligt respektive avtal.
2. Frågan om museets ev. flyttning till Västerås skall utredas vidare och IR fick i uppdrag att utreda transportkostnader etc. till nästa möte den 25 oktober.
3. Vad Stiftelsen har för ansvar och möjligheter att t.ex. sälja museets föremål skall utredas av Luftfartsverket.

Curt Ivarsson frågade om det finns möjlighet för föreningen att driva Arlanda Flygmuseum vidare på helgerna enligt den handlingsplan som föredrogs. IR lovade ta upp detta som en punkt på dagordningen den 25/10. I detta sammanhang meddelade IR att årskostnaderna för hyra, el och försäkringar uppgår till ca. 600.000:- som finns där hur det än går.

➡➡

Curt föredrog även skrivelser om det aktuella läget för museet till, dels Riksantikvarien och dels till Chefen för Tekniska Museet. Mötets deltagare var överens om innehållet.

Beträffande ev. flytt till Västerås så är, för civila flygplan, Norrtälje (hangaren finns kvar) bättre. En del av museets plan har varit stationerade där. Det bör undersökas om Norrtälje Kommun har något intresse ?.

Om föreningen får möjlighet att driva museet vidare bör man prioritera att följande objekt kommer under tak och renoveras för visning.
SE-AHD, GV-38. SE-CFI, MFI Vipar. SE-BGA, Klemm-35.

Vi hoppas på en positiv utveckling och framtid för Arlanda Flygmuseum.

Redaktörens spalt

Det här är första utgåvan av medlemstidningen för "Föreningen Arlanda Flygmuseums Vänner", som bildades 011004. Se bilaga. Varför en föreningstidning ? Jo, eftersom alla föreningsmedlemmar kanske inte alltid kan närvara vid våra sammankomster så är den bra för informationsspridning. Därtill står det var en fritt att komma med egna artiklar, förslag eller åsikter som berör museet. Kan skickas till:

Bertil Boberg	eller	Sture Nilsson
Gläntvägen 27		Plåtslagarvägen 37
183 63 Täby		146 36 Tullinge
		E-post: nsture@algonet.se

Om tidningen skall komma ut varje kvartal eller månad är inte bestämt. Torsdagar är annars den dag i veckan då vi hittills träffats för restaureringsarbeten mm. Åsikter ventileras också.

Vi får verkligen hoppas att museet blir kvar i Stockholm där det egentligen hör hemma. Varför inte i en av hangarerna på Bromma ? . Eller, de vikande konjunkturer kanske inte gör en flytt aktuell på ett tag ?.

Mitt intryck från söndagens besök hos Flygmuseet i Västerås är att det inte finns utrymme att flytta **hela** Arlanda Flygmuseum dit. Rangering av flygplan som måste ut och in i samband med flyguppdrag kräver det extra utrymme som ev. finns. Att trycka in 17 av våra flygplan, motorer, montrar, bilar och undanställda flygplan mm. är inte möjligt som det ser ut nu. Fick dessutom intrycket att man inte är positiva att ta emot Arlandasamlingarna

Funboplanet

Text: Bertil Boberg. Foto: Sture Nilsson



Detta är ett av de äldsta bevarade glidflygplanen av biplanstyp i Sverige. Det så kallade "Funboplanet" är byggt 1927 vid Dragarbrunn i Uppsala av lokala flygentusiaster. Planet lär varit ritat av den tyske flygplanskonstruktören Willie Pelzner, som var verksam i Sverige under 1920-talet bland annat i Hammarsbackar. Över 200 glid- och segelflygplan av Pelzners design lär ha blivit byggda i Sverige under perioden 1920-1930.

Till vintern 1928 var "Funboplanet" färdigbyggt med en vingyta på 17,40 kvadratmeter och man transporterade ut planet i monterbart skick till Funbo, där provflygning utfördes på Funbosjöns is och man använde Hugo Petterssons T-Ford för att bogsera upp planet i luften.

Flygningarna lär ha utfallit till belåtenhet, så man fortsatte att göra flyguppstigningar även under vinterperioden 1929. Mot slutet av vintern inträffade en alldeles för hård landning, så att planet blev svårt skadat och delarna lades upp bland takstolarna i en lada på Ebackens gård.

Några av Arlandagruppens medlemmar fick nys om glidflygplanet och hösten 1999 plockades planet ner och transporterades till Arlanda. "Funboplanets" dåvarande ägare Per-Hugo Johansson, Ekbacken, Funbo har donerat planet till Flygmuseet och vintern 1999-2000 har planet restaurerats av personalen och hänger nu i taket vid entrén.

Spännvidd:	6,6 m	Max. flygvikt:	80 kg
Längd:	5,2 m	Glidtal:	ca 6:1
Höjd:	2,3 m		