

Ålleberg 80

1941 – 2021... *and beyond*

Robert Danewid



Så här började det.....

- 1937 "Flygarriksdagen" – KSAK "tar över"
- Nyåret 1940 Kalle Svänsson och Georg H Dérantz
- Mars 1940 Svenska Dagbladet Gunnar Knütsson
- Maj 1940 Riksmöte o KSAK årsmöte.
Segelflygkommitté bildas
- 24 juli start expedition till Västergötland och man
"hittar" Ålleberg
- November 1940 drar Ållebergsinsamlingen igång
- Juni 1941 öppnar segelflygskolan

Svenskt segel- och modellflyg . . .

(Forts. från föreg. sida)

på dagen meddelat att Flygvapnet numera anser segelflyget av betydelse även ur militär synpunkt. Flygvapnet är även intresserat av att stödja segelflyget genom att ställa lämplig personal till förfogande, vilket emellertid för närvarande ej är möjligt på grund av Flygvapnets egna mycket stora arbetsuppgifter.

Efter en kort diskussion, varvid bl. a. framhölls nödvändigheten av större ekon-

om
möt
sam
ord

Dessa skulle även utan hinder för gällande stadgar få träda i funktion med omedelbar verkan.

I enlighet härmed har styrelsen utsett fabrikören Tyko Stark samt undertecknad till ordförande i modell- resp. segelflygkommittén. Med stöd av klubbarnas förslag ha sedermera följande ledamöter utsetts i segelflygkommittén.

Teknolog A. Bange, Chalmers Segelflygklubb
Ingenjör G. H. Derantz, Centrum Radios Segelflygklubb
Kemigraf S. Fägerblad, Västerås Flygklubb

Köpman B. Göransson, Eskilstuna Flygklubb

Kapten C. O. Hugosson, Norrköpings Modell- och segelflygklubb

Civilingenjör K. Svänsson, Förenade Tvätts Segelflygklubb

Ingenjör S. Widengren, Västerås Flygklubb

Kapten S. Åhblom, Stockholms Segelflygklubb.

Samtidigt som jag beklagar civilingenjör Östmans beslut att undanbedja sig ledamotskap vill jag uttrycka min tillfredsställelse över kommitténs sammansätt-

Central segelflygskola stod högt på agendan

enhet samt består av män som är väl förfarna i segelflygets olika detaljer.

Den nya kommittén hade sitt första sammanträde den 10 juni, då samtliga ledamöter med ett undantag (militärinkallelse) voro närvarande. Man beslöt härvid att utse till vice ordförande kapten Hugosson, sekreterare ingenjör Derantz, föredragande i flyg- och utbildningsfrågor kemigraf Fägerblad, föredragande i materialfrågor ingenjör Widengren samt föredragande i propagandafrågor ingenjör Derantz. Ett arbetsutskott utsågs, bestående av herrar Hugosson, Derantz och undertecknad, med uppgift att för kom-

ny klassindelning, vilken är avsedd att efter en övergångsperiod av ett år efterträdas av internationell klassindelning i motorklassen, vilken introduceras på SM 1941. Med denna klassindelning åsyftar man att slopa alla de småklasser som förut funnits och i stället möjliggöra en uppdelning i allmän klass och mästar-klass. Den nya klassindelningen, som får

mittén förbereda och utreda vissa frågor, varigenom kommitténs arbete skulle kunna ske snabbare samt med lägre omkostnader.

en att det må bli kommittén förordnat att verksamt bidra till segelflygets popularisering och framgång i landet. Vi skola även med de möjligheter som stå oss till buds försöka att på ett tillfredsställande sätt lösa de många och svåra problem, som redan finnas och som komma att uppstå. Klubbarna böra emellertid komma ihåg, att vi icke kunna göra detta ensamma utan i hög grad äro beroende av och tacksamma för ett intimt och förtroendefullt samarbete med dem. Om vi på detta sätt hjälpas åt är jag övertygad om en ljus framtid för det svenska segelflyget!

Bertil Florman.

Förebild 1



Wasserkuppe
början av 30-talet



Förebild 2

Grunau
mitten av 30-talet



Stig Fägerblad

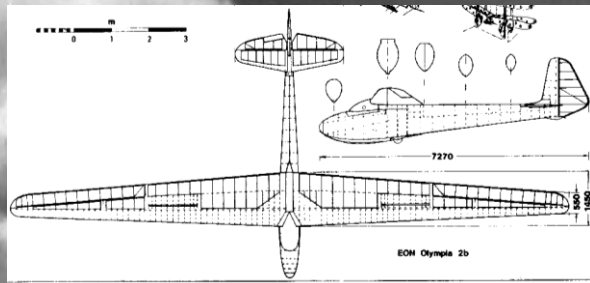


Karl-Erik Övgård



C O Hugosson
Sven Åhblom
Johan Blomberg
Anders Bange
Heinz Kipp

Klemm 35
Olympia SE-SAE
ESG-31 SE-ADP
vinsch



MODERNT SPÖKERI på Ålleberg

På föranstaltande av KSAKs segelflygkommitté utsändes den 24 juli en expedition till bergen kring Falköping för att under några dagar undersöka möjligheterna för hang- och termikflygning. Ledare var kapten C. O. Hugosson. Resultaten motsvarade gott och väl förväntningarna! En av deltagarna, teknolog Anders Bange, har i nedanstående artikel skildrat expeditionens öden.

Segelflygkommittén tog i juli initiativet till en undersökningsexpedition med flygplan för att under en veckas tid pröva möjligheterna till segelflygning vid och kring Västergötlands platåberg. Från olika håll strömmade deltagarna samman i Falköping onsdagen den 24 juli, medförande en *Klemm 35*, en *Olympia*, *Chalmers "Emil"* och *Norrköpings vinsch*.

När deltagarna efter fem dagar skildes åt för att fara var och en till sitt hade ett stort område studerats på kartan, överflugits och genomkorsats per bil. Resultatet får också anses vara gott; inom det undersökta området finnas många möjligheter att segelflyga.

Redan från början konstaterades att det mest lämpade berget är *Ålleberg*. Förutom en lämplig profil på både väst-

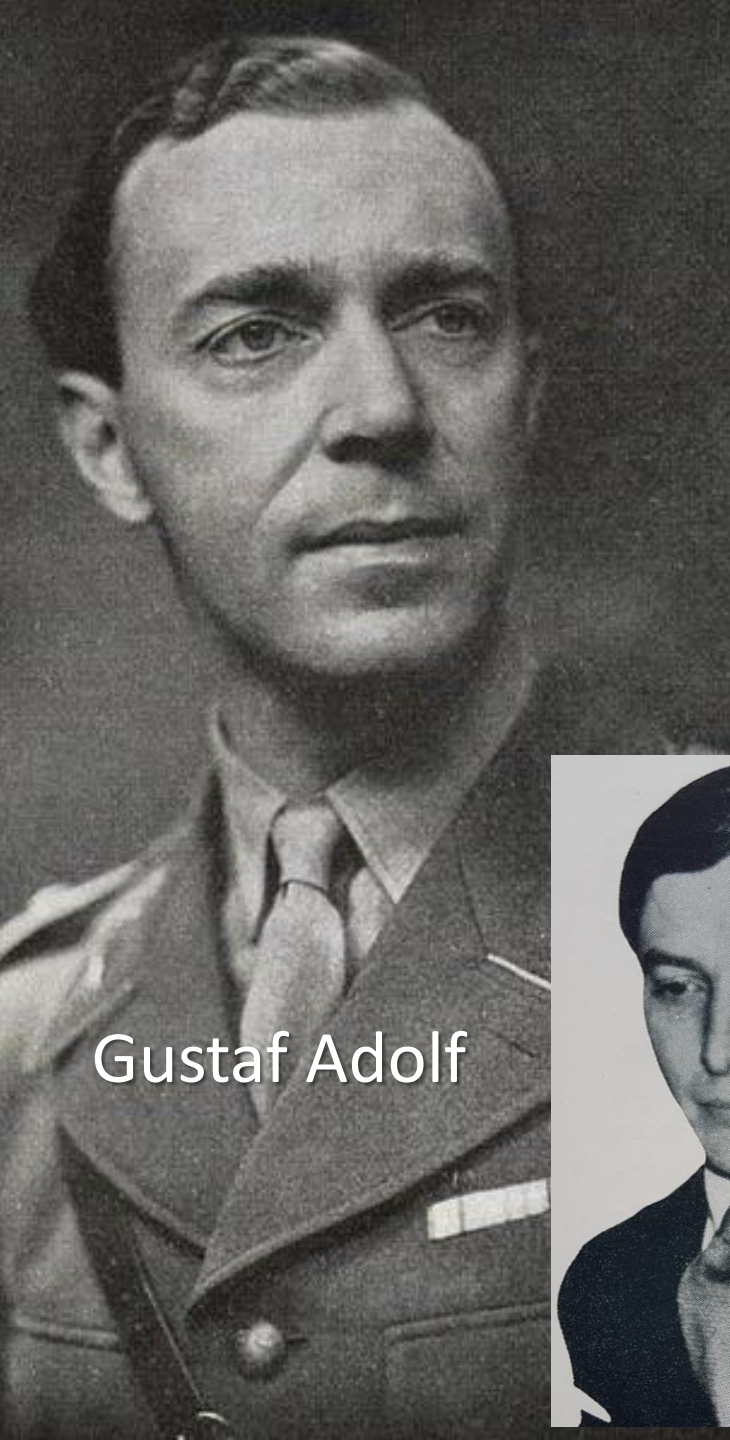
Ållebergs sydväst- och västhang. Klockan var 14,05 när *Olympian* av *Klemmen* bogserades upp från det s. k. hemmafältet, beläget c:a 2 km NV Ålleberg. Det rådde en viss spänning bland dem som stodo kvar på marken. Skulle han verkligen kunna hålla sig kvar i den svaga vinden? Det gick — *Olympian* blev uppe i 4 tim 10 min och *Emil* i 3 tim 20 min. Och detta i en vind som utom att vara svag även blåste i 45 graders vinkel mot västhanget! Nu skulle vi bara velat ha lite ostvind också, men det blev ingen. Osthanget fick vi därför nöja oss med att endast beskåda. Det är inte lika bra som västhanget men ser ändå användbart ut. Vid överflygning av de övriga platåbergen hittade kapten Åhblom ett osthang som var utomordentligt fint och som inte låg alltför långt bort från Ålleberg.



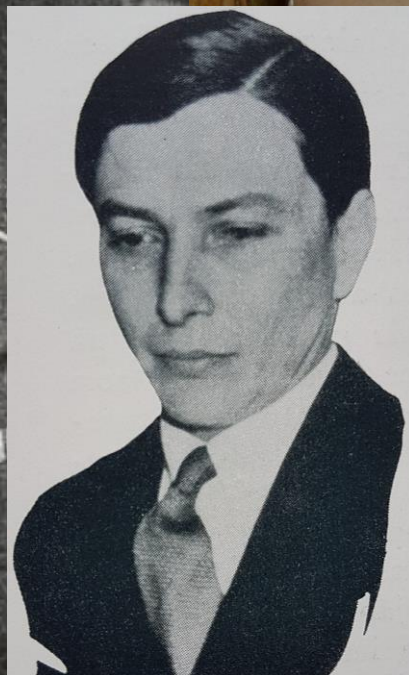
Klemmen och Olympian på "hemmafältet" vid Ålleberg. — Fotos: förf.

inte riktigt med på noterna och ville då tillskriva några högre makter den hjälpende handen.

Den som väntar på segelvind eller ställer upp sig som åskådare av segelflyg får i allmänhet vänta och vänta — och kanske ytterligare vänta. Söndagsmorgonen den 28 ingick med tämligen goda utsikter till en fin dag, men fram på förmiddagen försämrades det och deltagarna fingo söka beteckning i bilen och under de pressningar som brets över planen medan regnet gjorde ifrån sig. Först på eftermiddagen lättade molntäcket något och regnet upphörde. Flygsugna som vi voro drogo vi planen fram till start. Kapten Åhblom gjorde tre starter med vinsch från slutningen. Tredje gången flög han

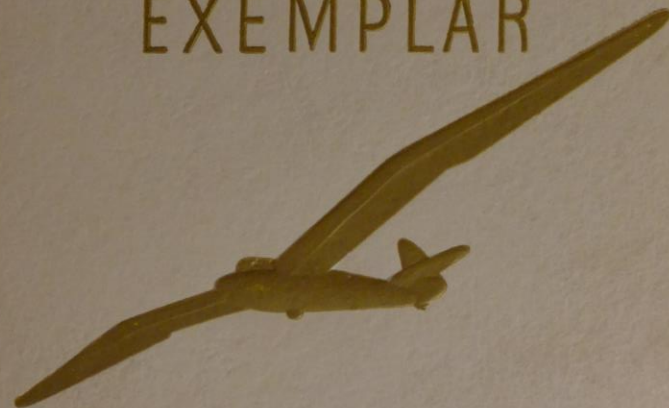


Gustaf Adolf



Tord Ångström

DONATOR EXEMPLAR



SEGELFLYGET
kallar
Sveriges ungdom



Tyskland var föregångslandet för hur segelflyg skulle organiseras



1937 fanns det mer än **50 000** aktiva segelflygare i Tyskland. Enbart under 1939 utbildades **40 000** A, B och C-diplom av 3 000 lärare på 450 olika flygfält inom NS-FK. Under tidsperioden 1935 till 1944 byggdes nästan **18 000** segelflygplan i Tyskland



Ur Gustav Adolfs radiotal 17 nov 1940:
"Att den svenska ungdomen med hänförelse skall hörsamma segelflygets kallelse, det vet jag, och jag tro mig även kunna vara förvissat om att den skall vinna de äldres stöd i sin unga strävan att med friska, **käcka insatser öka fosterlandets styrka i luften**".



VI PRESENTERA:



*Torsten Friis,
generallöjtnant, chef för flygvapnet.*

Generallöjtnant Friis är till börden skåning, i sin militära utbildning fortifikationsofficer och generalstabare. Han föddes i Malmö den 1 aug. 1882, gick i skola i sin födelsestad och tog där sin studentexamen vid ännu ej fyllda 18 år. Efter genomgången officersutbildning utnämndes han 20-årig till underlöjtnant vid Kungl. Fortifikationen. 1907 blev han löjtnant av 2. kl. en månad senare av 1. kl. vid For-

MILITÄRFLYG OCH SEGELFLYG

Det är i dessa tider synbarligen opportunt att finna skäl som tala för att en verksamhet är försvarsnyttig. Kan man övertyga de styrande om att så är fallet kunna möjligheter öppna sig till ekonomiskt och annat stöd. Segelflyget är ju i och för sig icke längre någon nyhet, men det synes ha fått nya uppvindar i och med att bensinen drogs in för sport- och nöjesflygning. Är nu segelflygning i dess olika former en försvarsnyttig sysselsättning?

Segelflygning i och för sig har hittills funnit en användningsform i det militäras tjänst, nämligen för befordran av trupper: segelflygplan, som kunna medtaga inemot tio man bogseras upp på stor höjd inne över de egna linjerna och glida därifrån ljudlöst in över fiendeland, där trupperna skola insättas. De uppträda alltså ungefär som fallskärmstrupper. I vart och ett segelflygplan behöver en-

”Den statsunderstödda segelflygverksamheten”



Insamlingen
gav
250 000:-

Skolan
öppnar i
juni 1941

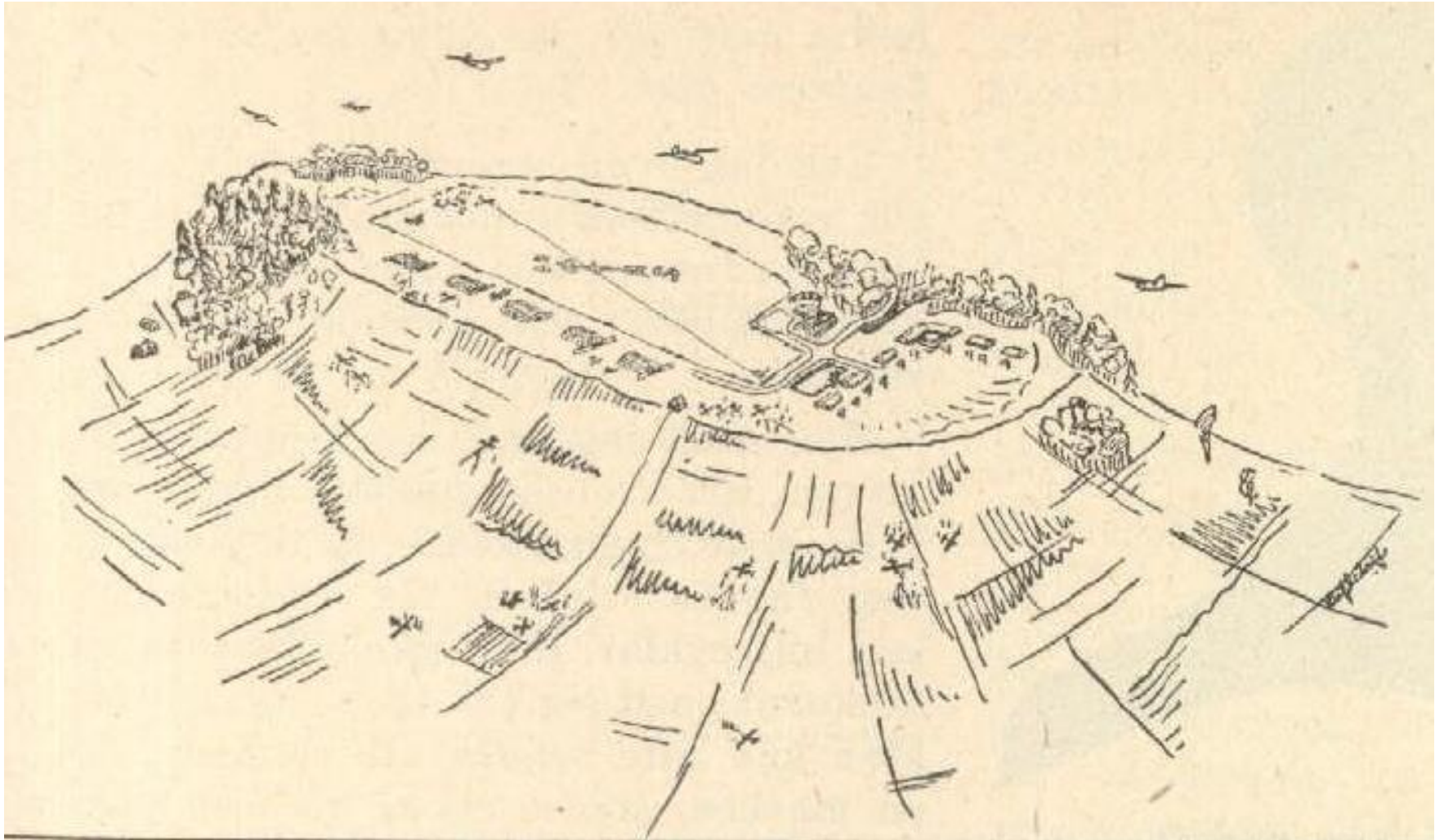




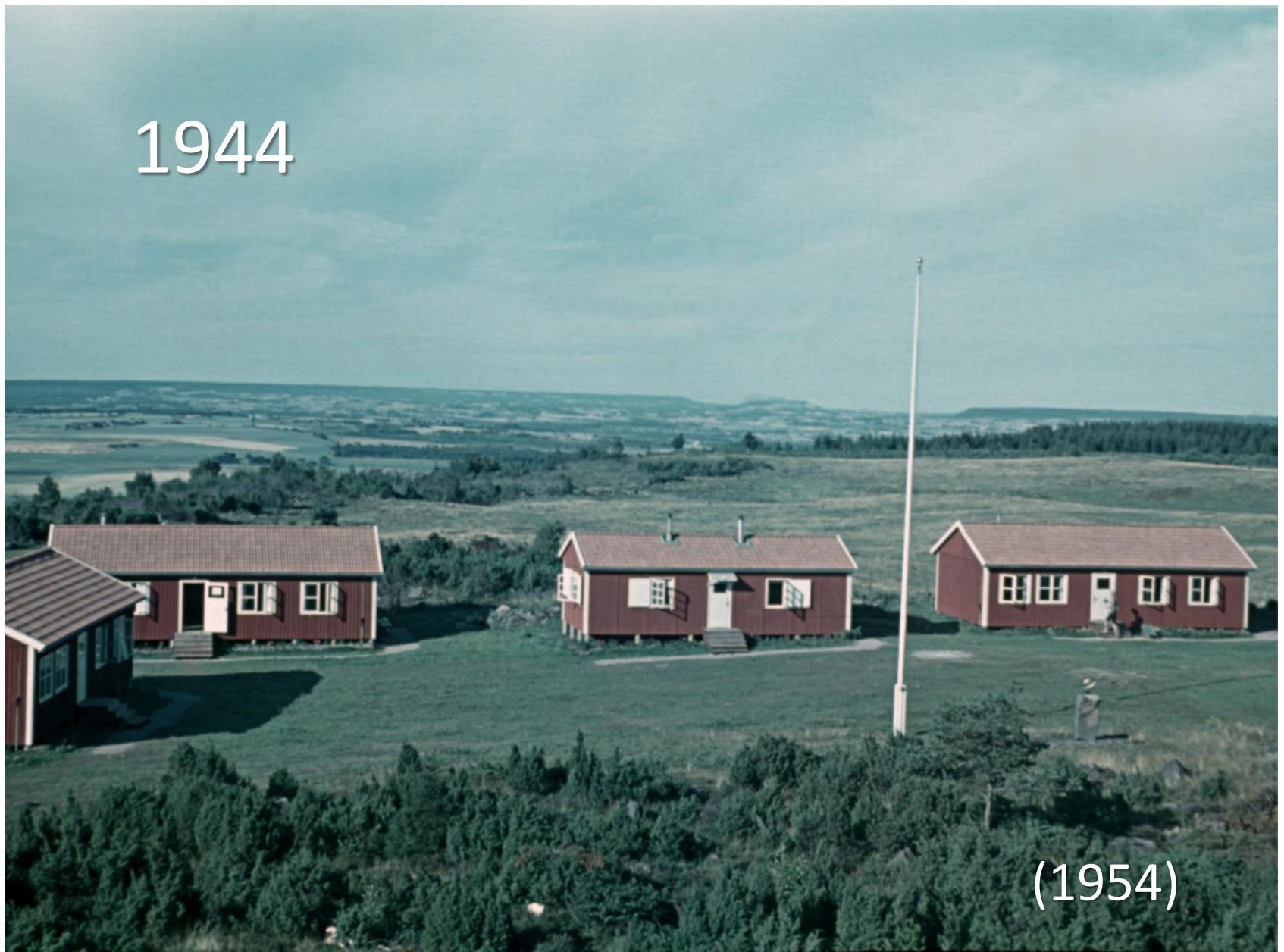


Flygtidningen 1941-4

Anders "Luft-Emil" Banges Ållebergsdröm



1944



(1954)

Segelflyghandboken

DEL I

ett
"HANDBUCH DES SEGELFLIEGENS"
av Wolf Hirth.

Del I-IV översättning av "Handbuch
des Segelfliegens" av Dipl.-Ing. Wolf
Hirth. Del V svenska kompletment.
Översatt och granskad av Ragnar och Margareta G. de
Wagman och Ragnar och Margareta H. Wick-Nilsson.
Svenskt kompletment, utgivet av Uppsala, K. & G. Österg.

I sin upplaga.
Malmö i september 1945.

FÖRLAG **flygförädlare** Malmö

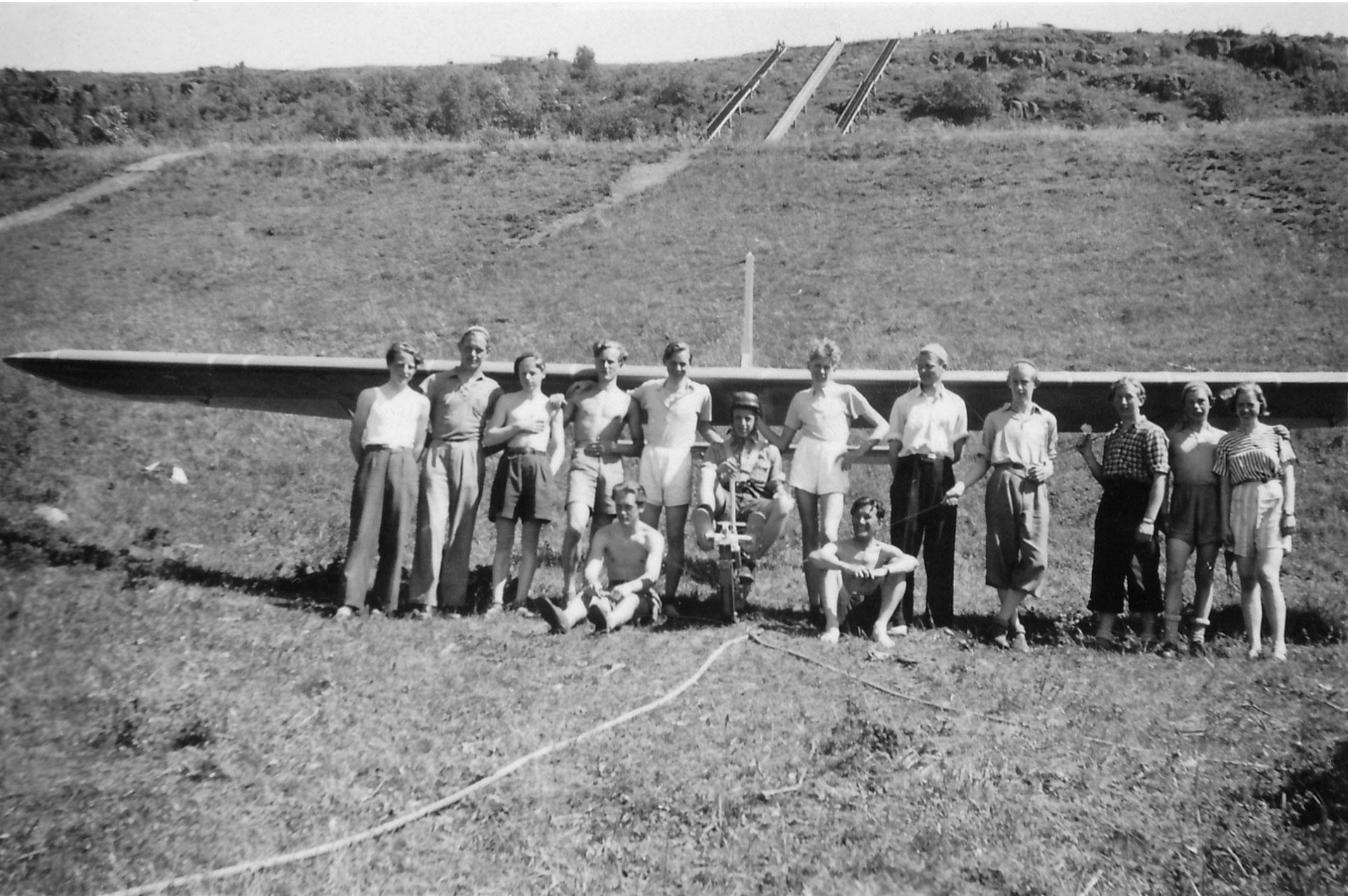
Kallas för "Ållebergsläggret"

Simfrämjandet ville 1941 anlägga ett bad
på Ålleberg

SM i modellflyg arrangerades på berget
1941



A-hyllan





Gummirep





Vinsch

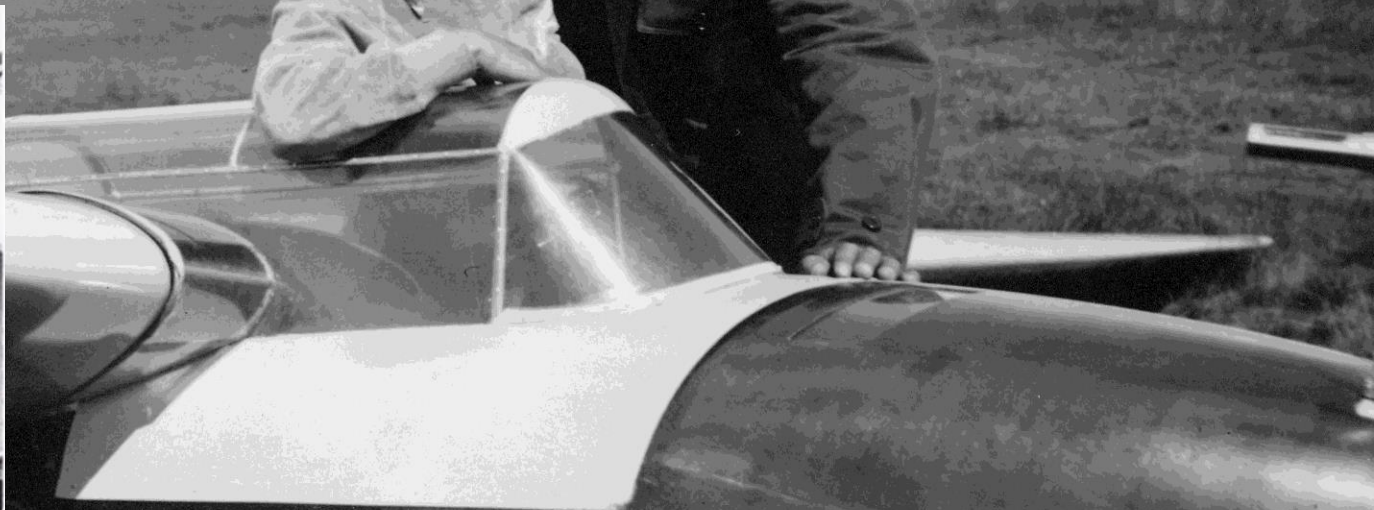


Flygsläp





1944



Olympia



Grunau Baby II



Enligt Fägerblad fanns 1941

5 SG 38

3 Baby

1 Klemm 35

2 Olympia

1 Kranich (1942)



Kranich



SG 38



Flygplantyp	Tillverkare	Totalt antal	Under åren
SG 38	Ålleberg, SKV	12	1941-59
Hütter H-17	SKV	1	1941-44
Baby IIB	Schneider	1	1941-43
Baby IIB-2	AB Flygplan	15	1941-59
Olympia	Schleicher, SKV m fl	5	1941-58
Kranich	Jacobs-Schweyer, AB Flygplan	2	1942-56
Weihe	Flygindustri	4	1943-61
Fi-1	Flygindustri	2	1944-51
Baby-Falk	Kockum	3	1947-54
SGU 2-22	Schweizer	1	1947-57
SGU 1-19	Schweizer	1	1948-57
T.21b	Slingsby	3	1948-59, 1987-
Bergfalke II/55	Scheibe		1957-1991
L-Spatz 55	Scheibe	1	1956-88
Zugvogel III	Scheibe	1	1957-58
Zugvogel IVA	Scheibe	2	1958-75
Bergfalke III	Scheibe	6	1962-2020
Sf 24 Motspatz	Scheibe	1	1962-68
SF 26	Scheibe	2	1963-65
SF 27	Scheibe	1	1966-76
SF 24B Motorspatz	Scheibe	1	1967-68
K 8 B	Schleicher	1	1970-75
Bergfalke IV	Scheibe	4	1972-2020
SF 30	Scheibe	1	1975-76
Mistral C	ISF	1	1978-82
ASK 21	Schleicher	5	1985-1994, 2002- 2008, 2012-2020
DG-500 Trainer	DG	1	1991-1995
LS 7	LS	1	1991-1995
Janus Ce	Schempp-Hirth	1	1995-2001
Duo-Discus	Schempp-Hirth	2	1997-2002, 2008-2011
DG-1000	DG	1	2004-2008
SF 25 C	Scheibe	1	2016-2020
DG-1001 Club neo	DG	1	2019-

Första DK-kursen i maj 1947 (världens första?)



SGU 2-22



A vintage black and white photograph showing a man in a light-colored jacket and dark trousers sitting on the nose of a glider. The glider is a high-wing aircraft with a large, rounded fuselage and a prominent vertical stabilizer. It is parked on a grassy field with a line of trees in the background. The text "SGU 1-19" is overlaid on the left side of the image.

SGU 1-19

Utbildningsplanen är i princip samma idag
(Flygvapnet)

1948



Första SEL
kursen



F- och "talang-kurser"

Ingvar "Mac" Matthiasson



År	A	B	C	S-cert	Starter	flygtid
1941	93	25	44	30	4618	434
1942	31	25	43	30	3310	732
1943	51	14	67	30	4104	504
1944	64	19	50	35	5019	614
1945	72	30	2	55	4965	1064
1946	49	17	4	39	4030	978
1947	61	28	8	30	4740	671
1948	68	8	1	16	4052	690
1949	63	17	6	12	3816	718
2020					268	186

Segelflyg är sedan första
dagen sport och tävling.
Första tävlingarna 1942



Inofficiellt SM 1944

Sven Alm

Förste svenske
mästaren 1945

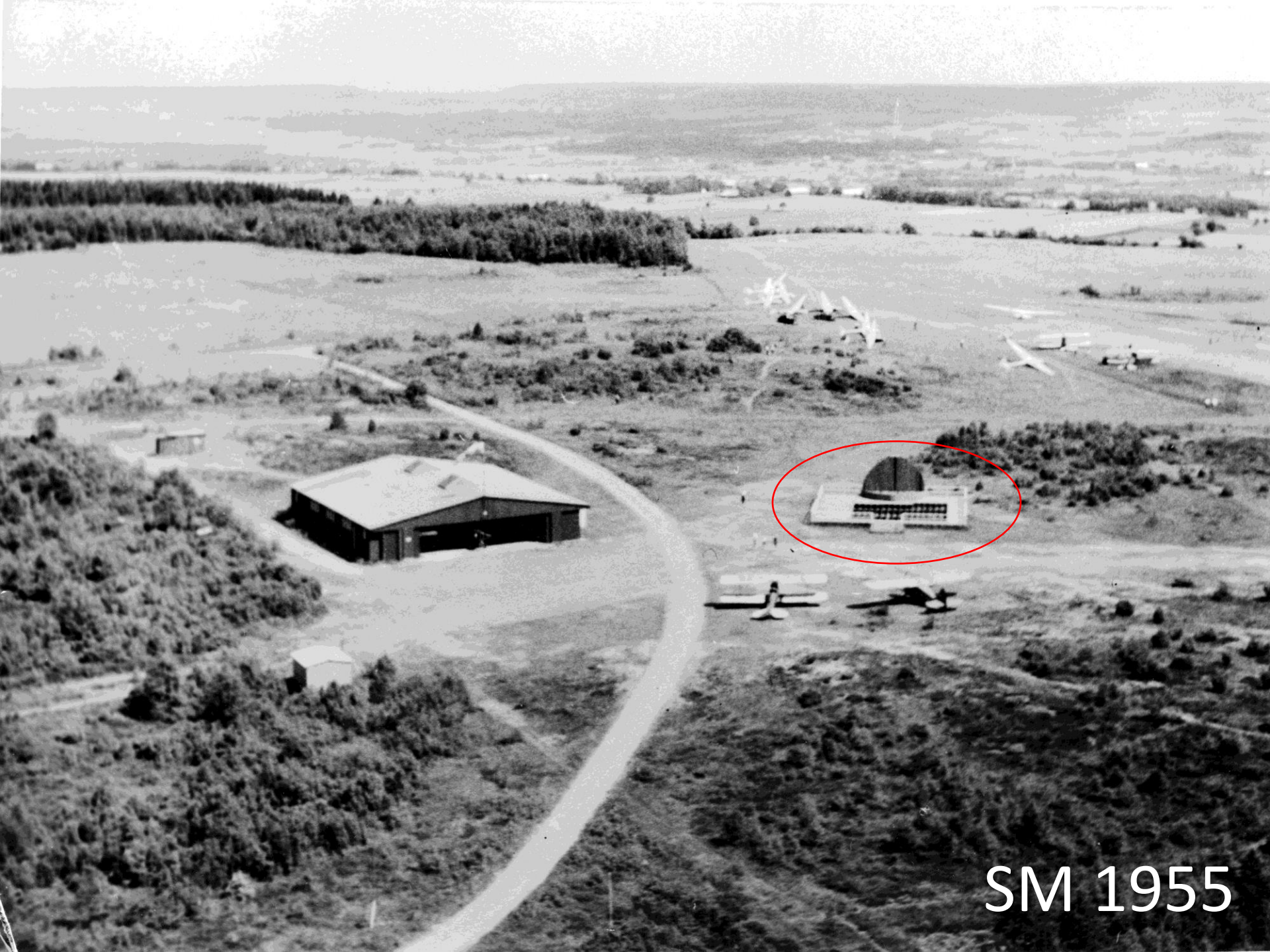
Bengt Olow 1944





SM 1946





SM 1955

Sista SM på Ålleberg 1967







Verkstaden 1941 - 1998

Yngve Lindgren

Som mest 9 anställda



Bergfalke och FÖS -> behov av en central verkstad

Ållebergscheferna

1941-45	Stig Fägerblad
1946	Walle Forslund
1947-49	Yngve Norrvi
1950-51	Herje Westrin
1952-54	Lennart Ståhlfors
1955	Olle Haglund
1956-81	Lennart Ståhlfors
1982-86	Rolf Lundberg
1986-88	Vakant
1989-93	Lars Löwgren
1994-	Anders Blom

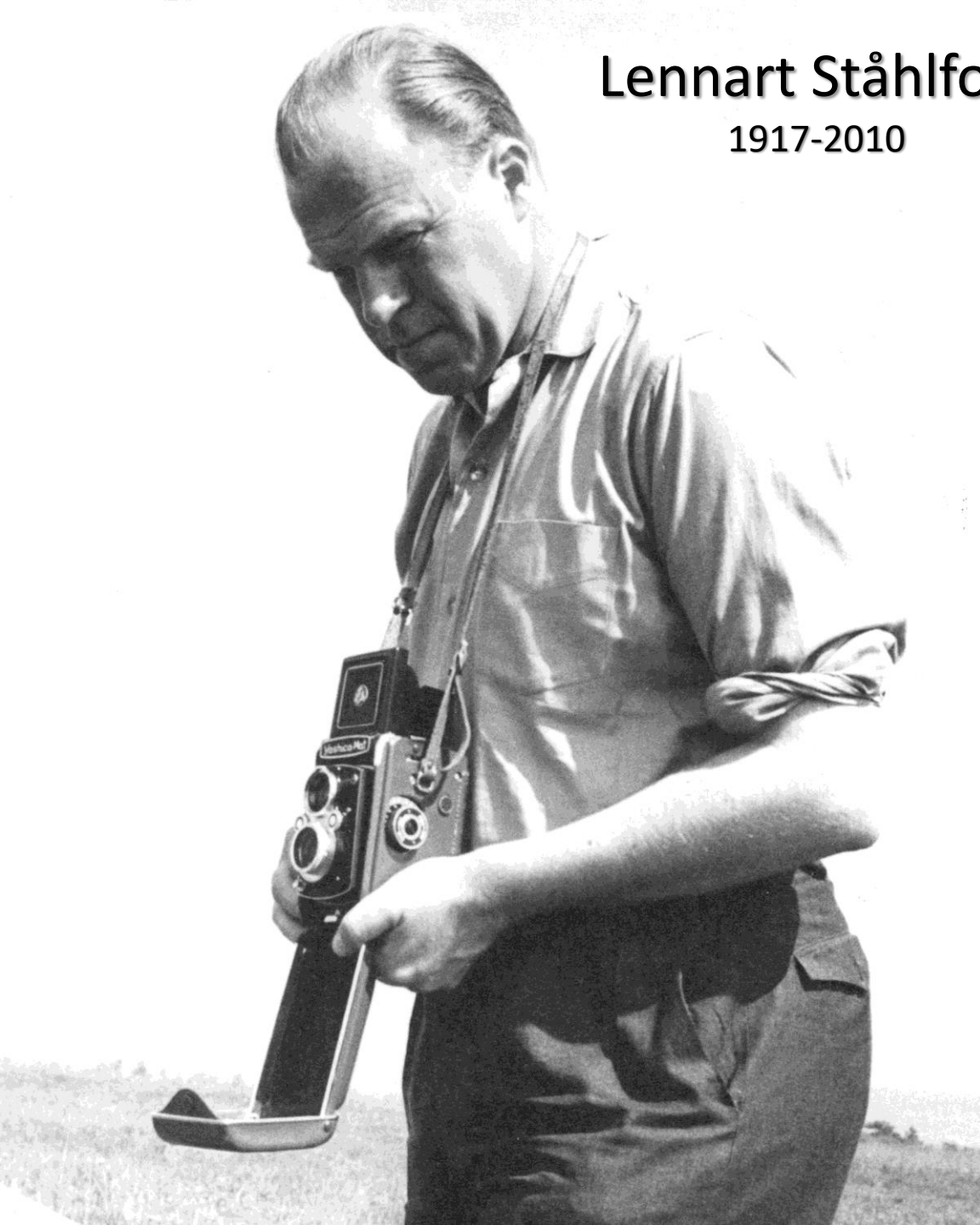
Förste Ållebergschefen
Stig Fägerblad
1941-45

Guld C nr 44 (svenskt nr 1)



Lennart Ståhlfors

1917-2010



"Idolbild på flyghjältar":

Bengt C:son
Bergman

Klevas

Olle Haglund





Anders Blom



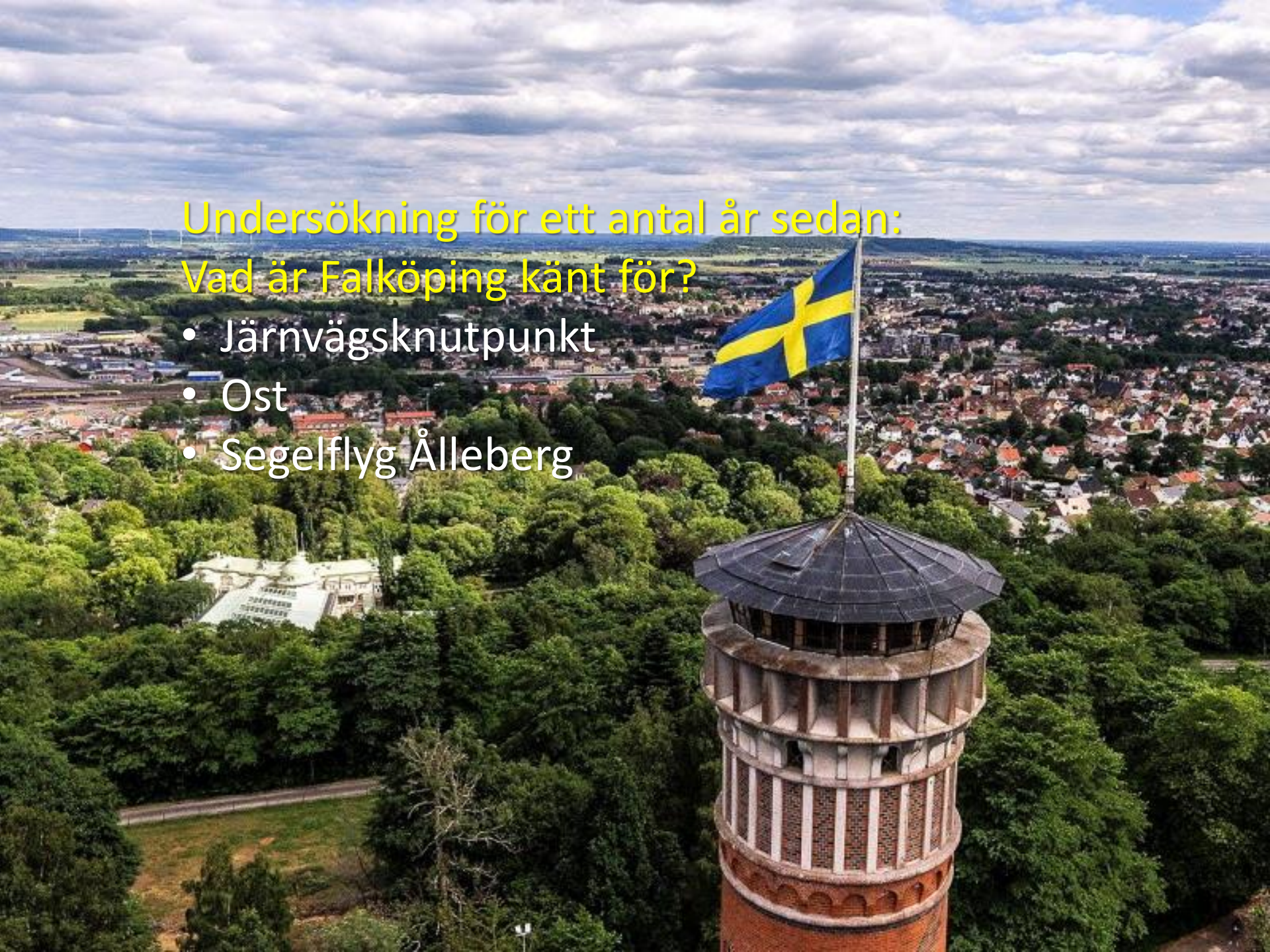
Henrik Svensson

- 1940 hade tyskarna lämnat hangen, 1950 hade vi gjort detsamma och Ållebergs betydelse som "högborg" avtog
- 1955 Bergfalke blir enhetsflygplan
- 1960 FÖS bildas
- 1966 sista året med nybörjar och F-kurser
- 1969 sista tävlingen på Ålleberg
- 1984 Museet invigs
- 1987 Svenska Segelflygförbundet bildas
- 1993 Nuvarande kontor och hangar byggs
- 1993 Segelflyget övertar Ålleberg
- 1998 verkstaden läggs ner
- 2002 Ålleberg blir naturreservat
- 2004 Segelflyget lämnar KSAK. FSF blir NAC
- Flera omfattande arbeten på fältet (EU pengar)

Idag & framtiden

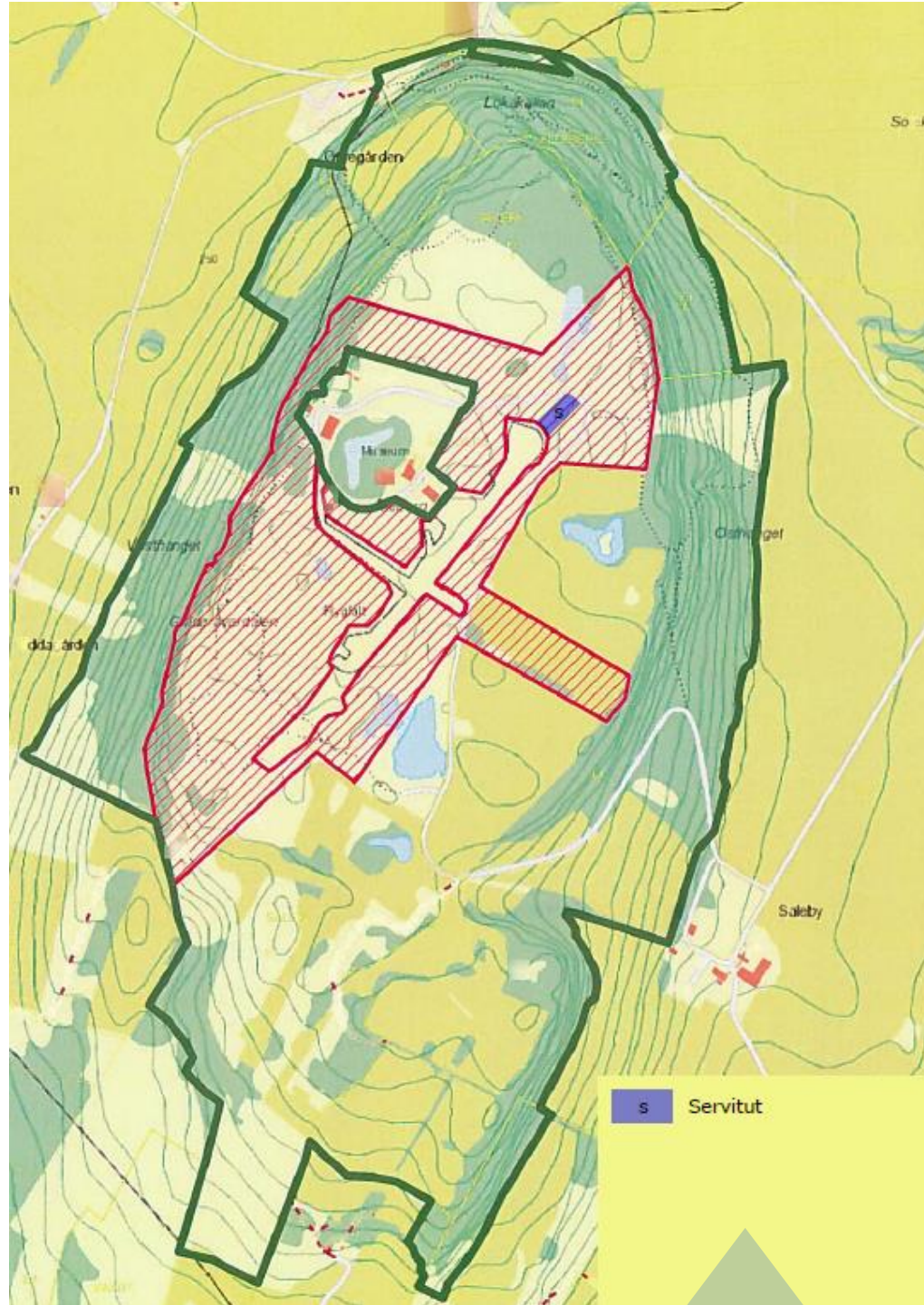
En gång i tiden
Segelflygets högborg.
Och nu?



An aerial photograph of Falköping, Sweden. In the foreground, a brick tower with a dark, tiled, conical roof stands prominently. A Swedish flag flies from a pole on top of the tower. The tower is surrounded by a dense forest of green trees. In the background, a town with many houses and buildings is visible, along with some industrial areas and a body of water in the distance under a cloudy sky.

Undersökning för ett antal år sedan:
Vad är Falköping känt för?

- Järnvägsknutpunkt
- Ost
- Segelflyg Ålleberg





Förebilden Wasserkuppe 2019





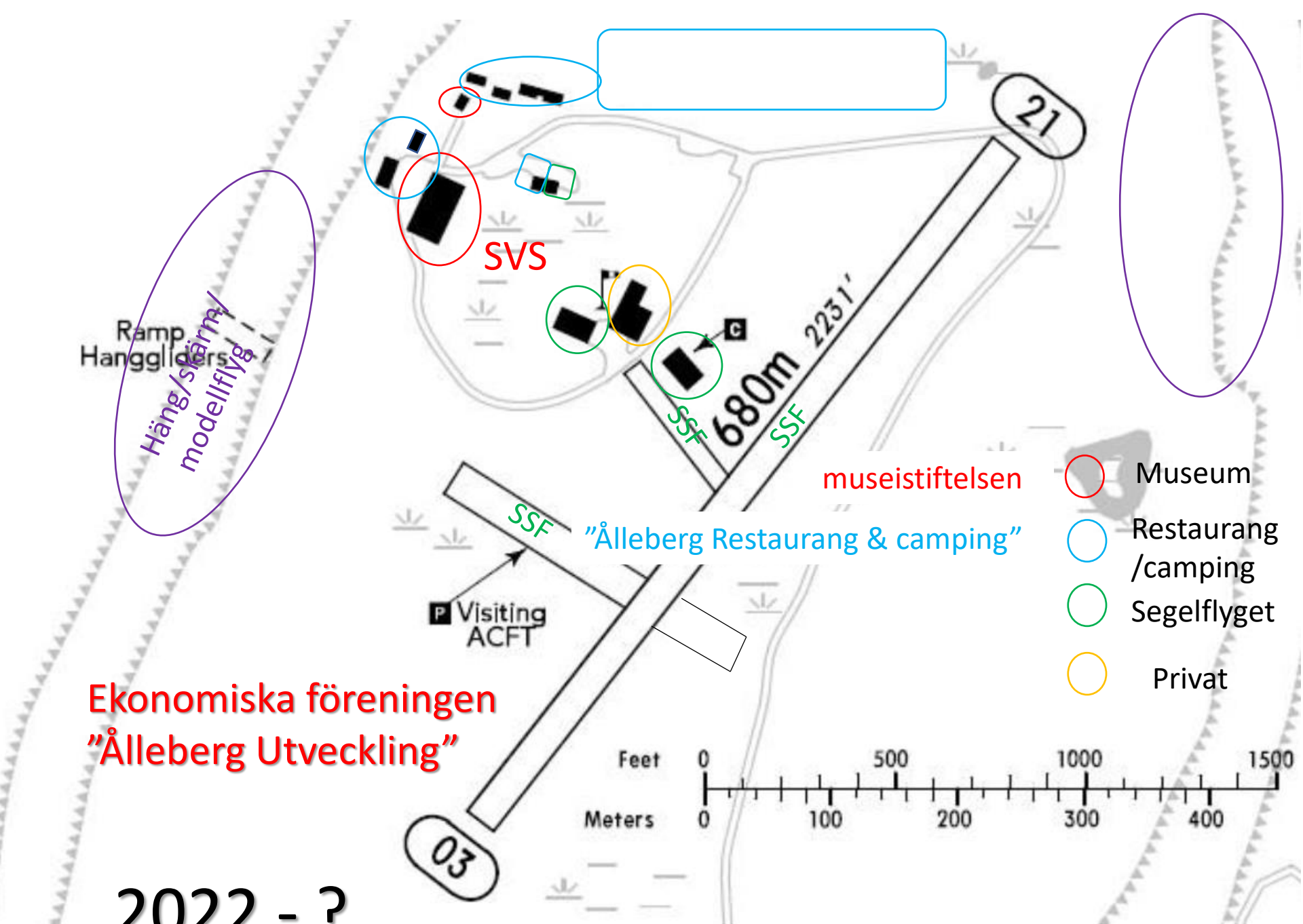
	Wasserkuppe	Ålleberg
<i>Skolan grundad</i>	<i>1921 Weltensegler</i>	<i>1941</i>
Segelflygskola	X	X
Motorflygskola	X	(X)
Prova på	X	(X)
Vintage segelflygklubb	X	X
Flygsläp	X	X
Vinschstart	X	X
Gummirepstart	X	
Modelflyg/skärm-/hängflyg	X	X
Museum	X	X
Restaurant	X (flera)	X
Camping		X
Hotell/vandrarhem	X	X
Vandringsleder	X	X
Naturreservat	X	X
Segelflygklubbar	3 st	
Butiker	X	
Bussförbindelse	X	(X)



Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe e.V.

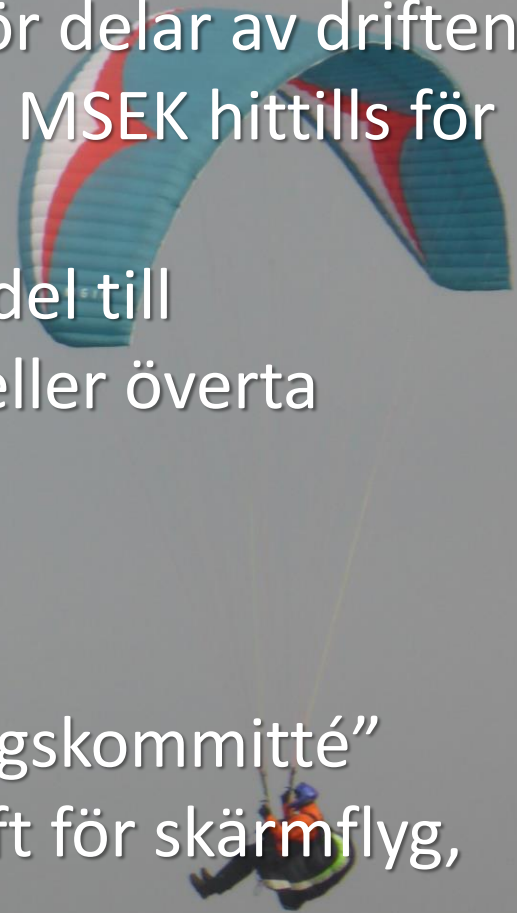


Slutsats: Ålleberg har utvecklingspotential



2022 - ?

- 50 000 besökare sommaren 2020
- Kommun/Länsstyrelse tar ansvar för delar av driften (vandringsleder, toaletter m m) – 1 MSEK hittills för upprustning under 2021
- Kommunen förväntas tillskjuta medel till museibygnaden. Nytt hyresavtal eller överta byggnaden (innan årsskiftet 2022)
- SVS utvecklar museet
- SVS viktig samarbetspartner
- Skärmflygklubbarna bildar "Ållebergskommitté"
- Eventuellt införa symbolisk årsavgift för skärmflyg, hängflyg och modellflyg
- Bilda en samarbetsorganisation a la Waku





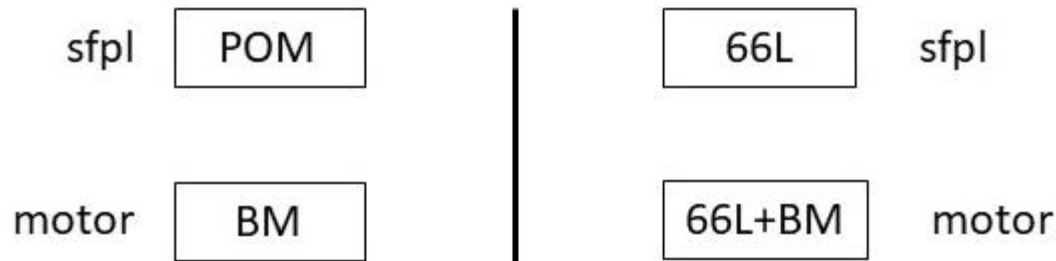
SE-11

Segelflygplan SE-11
Första världskriget
1917
Sveriges första segelflygplan
byggd av Carl Gustaf
Cronström
Flygplanets konstruktion
och byggande
beskrevs i flygtidskriften
Flyg, 1917, nr 1, s. 1-2

Nå levde man sig flyga

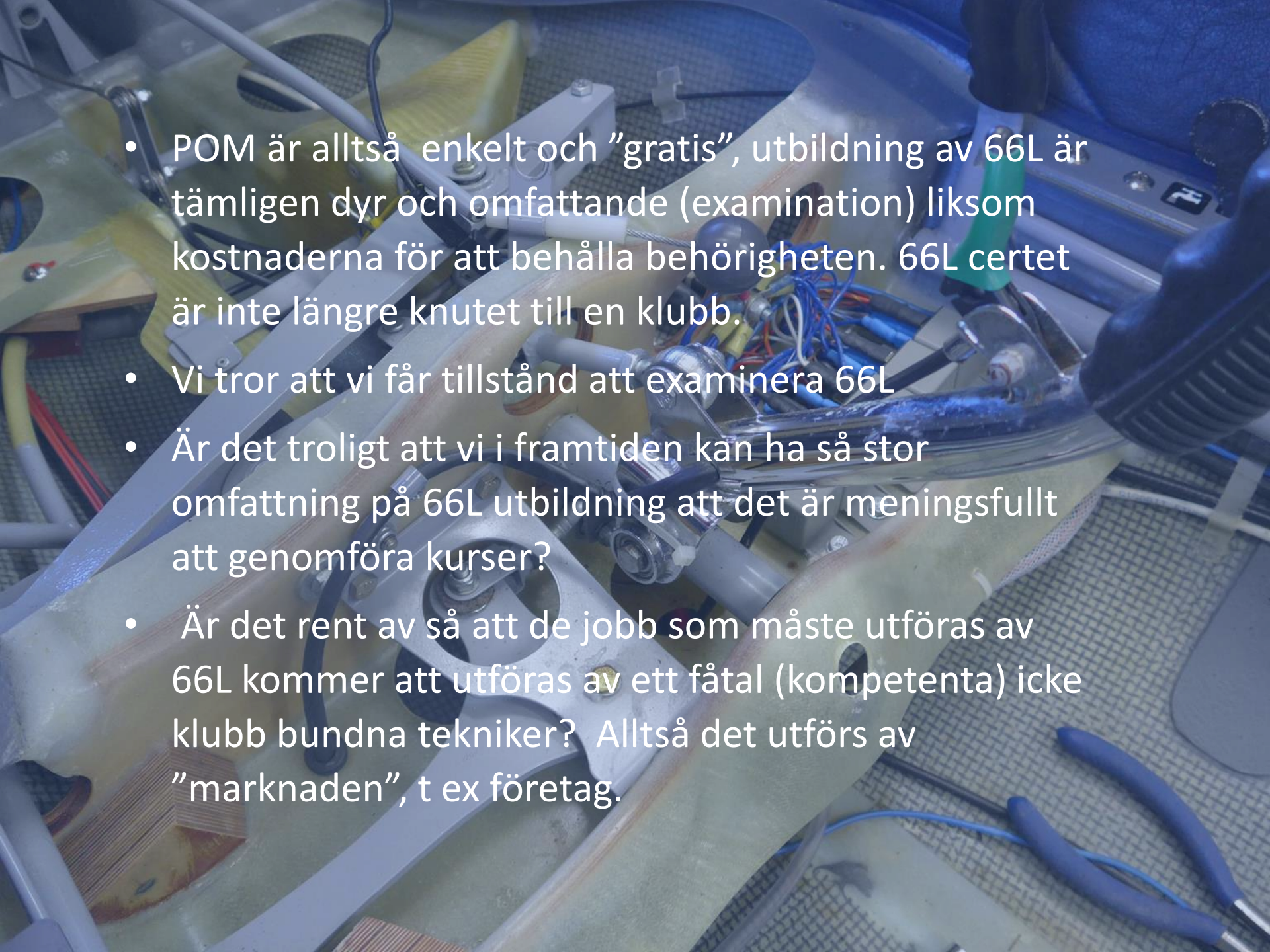


Utföra årstillsyn – två vägar

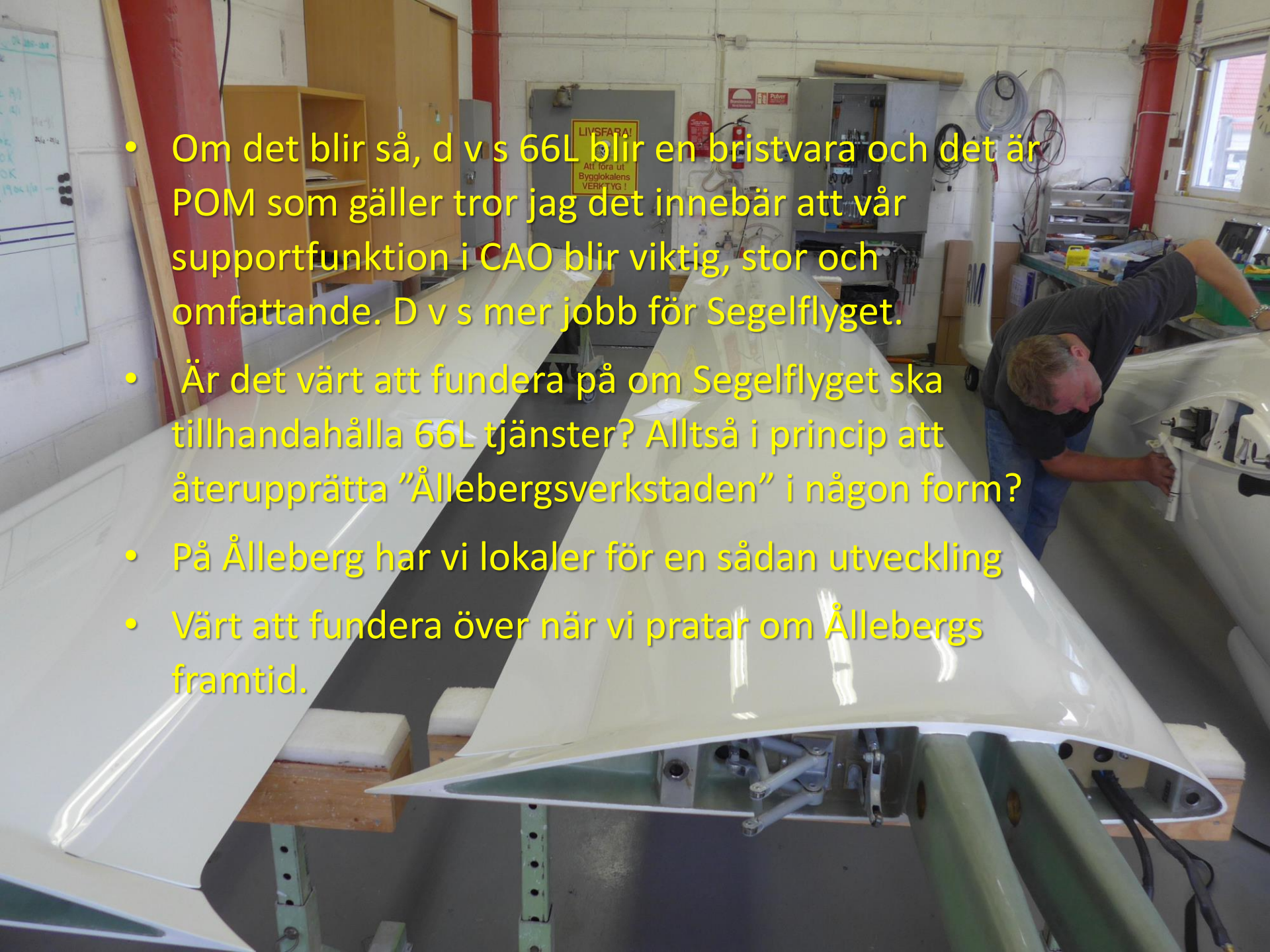


Part ML
CAMO/CAO
Part 66L
POM

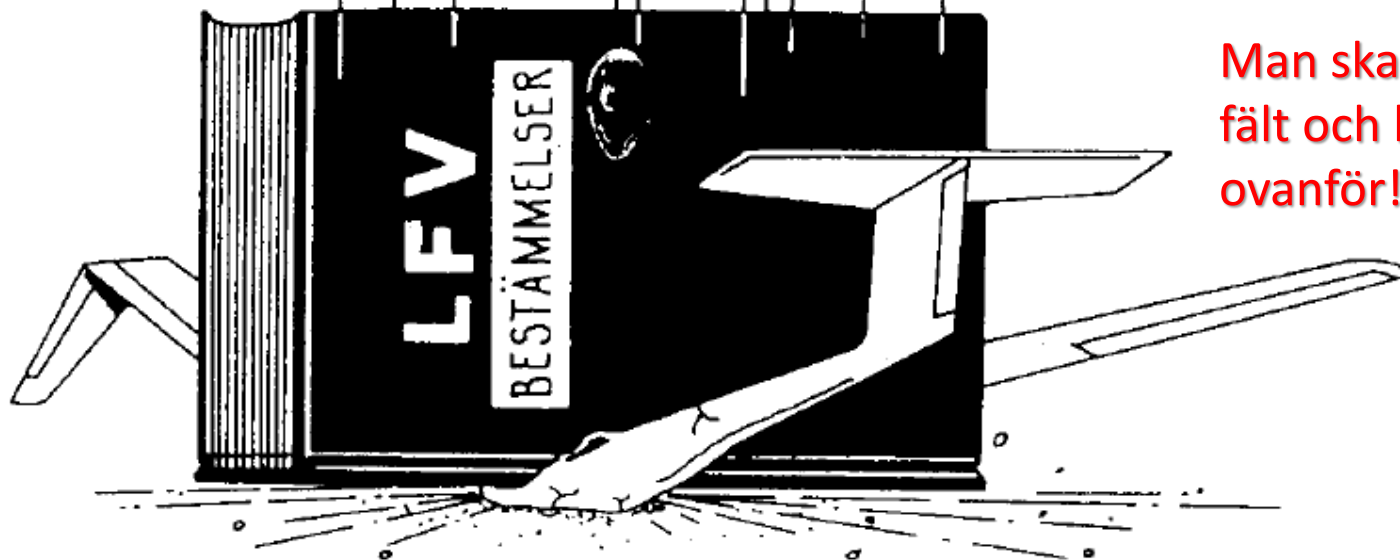
- Majoriteten av klubbarnas underhållsarbete är årstillsyner. Då räcker det med POM och om man har TMG/SLG/SSG, en motortekniker för vissa arbeten.
- En klubb utan motorförsedda sfpl behöver alltså ingen 66L tekniker för det löpande underhållet.
- Det krävs ingen utbildning/examinering för POM. Vi erbjuder idag POM-kurser

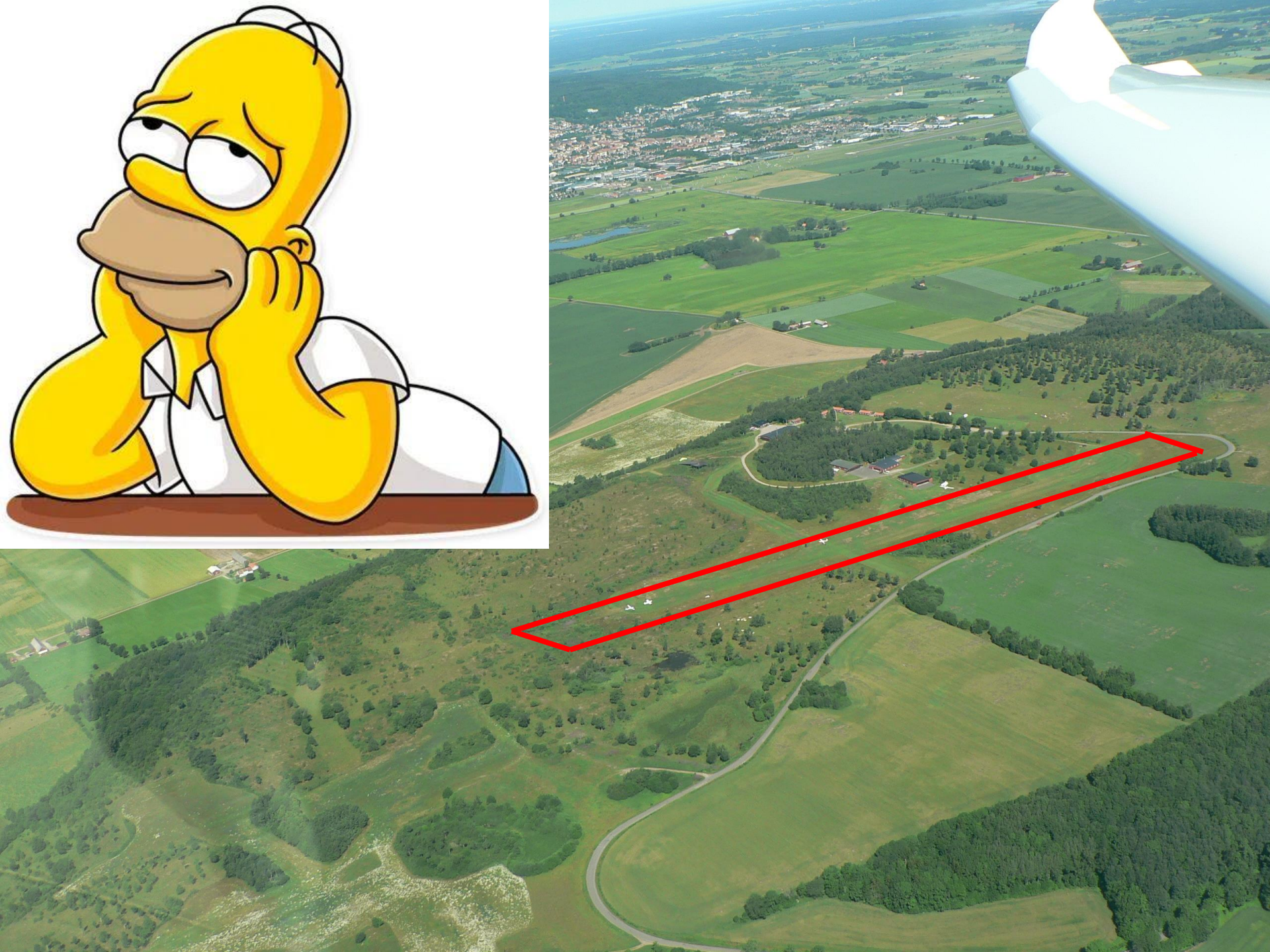
- 
- POM är alltså enkelt och "gratis", utbildning av 66L är tämligen dyr och omfattande (examination) liksom kostnaderna för att behålla behörigheten. 66L certet är inte längre knutet till en klubb.
 - Vi tror att vi får tillstånd att examinera 66L
 - Är det troligt att vi i framtiden kan ha så stor omfattning på 66L utbildning att det är meningsfullt att genomföra kurser?
 - Är det rent av så att de jobb som måste utföras av 66L kommer att utföras av ett fåtal (kompetenta) icke klubb bundna tekniker? Alltså det utförs av "marknaden", t ex företag.

- Om det blir så, d v s 66L blir en bristvara och det är POM som gäller tror jag det innebär att vår supportfunktion i CAO blir viktig, stor och omfattande. D v s mer jobb för Segelflyget.
- Är det värt att fundera på om Segelflyget ska tillhandahålla 66L tjänster? Alltså i princip att återupprätta "Ållebergsverkstaden" i någon form?
- På Ålleberg har vi lokaler för en sådan utveckling
- Värt att fundera över när vi pratar om Ållebergs framtid.



- Skövde läggs ner 2022
- Ärna får problem med luftrummet när F16 återupprättats
- Förhandlingar om ev nedläggning av Falköping inleds i januari





Frågor?

