

Ålleberg 80

1941 – 2021... *and beyond*

Robert Danewid



SEGELFLYG

i går och i dag



En antologi om segelflyg under 100 år

Flyghistorisk Revy 2019



SEGELFLYG 1991



SEGELFLYG 98

Lennart Ståhlfors 80 år

Ålleberg

Ett av Västergötlands 13 platåberg,
mitt i Falbygden
335 m ö h, ca 90 m över "slätta"



Ållebergskragen

Hittades 1827 vid "Ållebergs änn" och anses vara ett av Sveriges finaste fornminnen (400-500 e Kr)



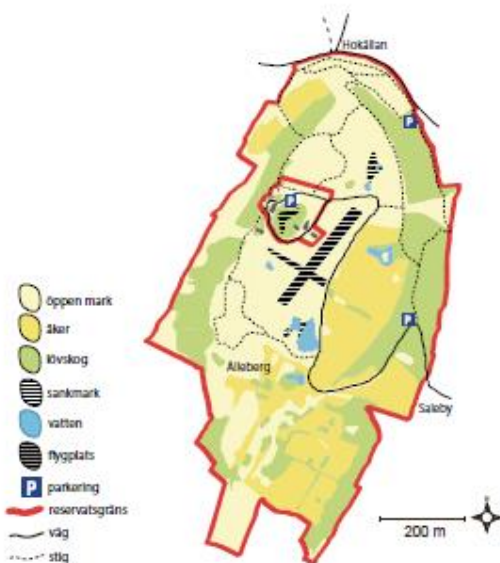
Ållebergs ryttare

12 st "riddare" som bor i en stor sal inne i berget och som betjänas av bergatrollet Ålla



Hokällan





§ FÖRESKRIFTER

Det är förbjudet att...

- ... göra upp eld.
- ... framföra motorfordon, cykla eller rida utanför vägen till flygplatsområdet.
- ... tälta eller ställa upp husvagn/usbil på annan plats än vad skötselplanen anger.
- ... fälla träd och buskar, bryta kvistar eller på annat sätt skada vegetationen.
- ... skada eller ta bort döda träd eller vindfällen.
- ... samla in mossor, lavar eller svamp. Matsvamp får dock plockas.
- ... fnga och insamla ryggradslösa djur.
- ... anordna läger eller idrottstävling som omfattar fler än 200 deltagare (gäller ej i flygplatsområdet, skötselområde 2).

REGULATIONS

It is prohibited to...

- ... light fires.
- ... drive motor vehicles, cycle or ride outside the road to the airport.
- ... put up tents or park caravans/camper vans anywhere other the points specified on the maintenance plan.
- ... cut down trees and bushes, break off twigs or branches or damage the vegetation.
- ... damage or remove dead trees or trees that have blown down.
- ... collect moss, lichen or fungi. Edible fungi may, however, be picked.
- ... capture or collect invertebrates.
- ... set up camp, organise sports competitions involving more than 200 participants (this does not apply at the airport, maintenance area 2).

Ållebergs naturreservat

Ålleberg is obviously a mountain, but it can also be compared to a large building with very many rooms. It contains moors covered with heather, meadows, grazing land, hardwood forests, steep precipices, sources and small streams.

A number of rambling tracks take you round the mountain, on the crown and on the steep slopes. Along the road, you may well encounter some of the discreet inhabitants of the mountain. In the half-open areas, the Red-backed Shrike and Wryneck can be seen, while the ponds are the homes of toads, moor frogs, common frogs and – not least – both large and small newts.

Welcome!

Notera Vi flyger mitt i ett naturreservat

Illustration

Illustration



Naturreservatet förvaltas av Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Tfn: 031-60 50 00 • www.lansstyrelsen.se/vastragotaland
Området ingår i EU:s nätverk av skyddsvärda områden, Natura 2000.

PRODUKTION Länsstyrelsen i Västra Götalands län 2009
TEXT Jan Mogel | ILLUSTRATIONER Ingemar Tinner
LAYOUT Tove Lund

Naturreservat i Västra Götalands län

* Ålleberg



Naturreservat avsetts för att bevara och värda områden med värdefull natur, och för att trygga tillgången på mark för friluftsliv. Särskilda föreskrifter finns anslagna vid reservaten - var mån om att följa dem. Förvaltning, vård och information bekostas huvudsakligen med statsbidrag som förmedlas av Naturvårdsverket. Naturreservatet Ålleberg förvaltas av Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

An aerial photograph of Falköping, Sweden. In the foreground, a tall, cylindrical brick tower with a dark, 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, extending to the horizon under a cloudy sky.

Undersökning för ett antal år sedan:

Vad är Falköping känt för?

- Järnvägsknutpunkt
- Ost
- Segelflyg Ålleberg

Så här började det.....

- 1937 "Flygarriksdagen" – KSAK "tar över"
- Nyåret 1940 Kalle Svänsson och Georg H Derantz
- 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

eget organ 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

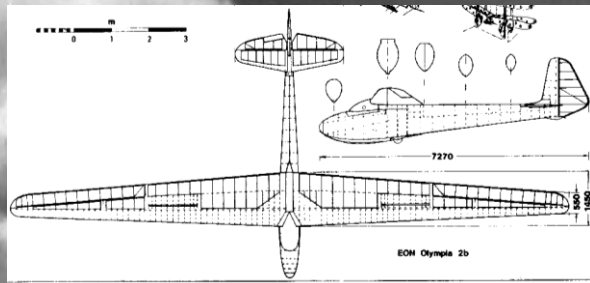


Karl-Erik Övgård



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-

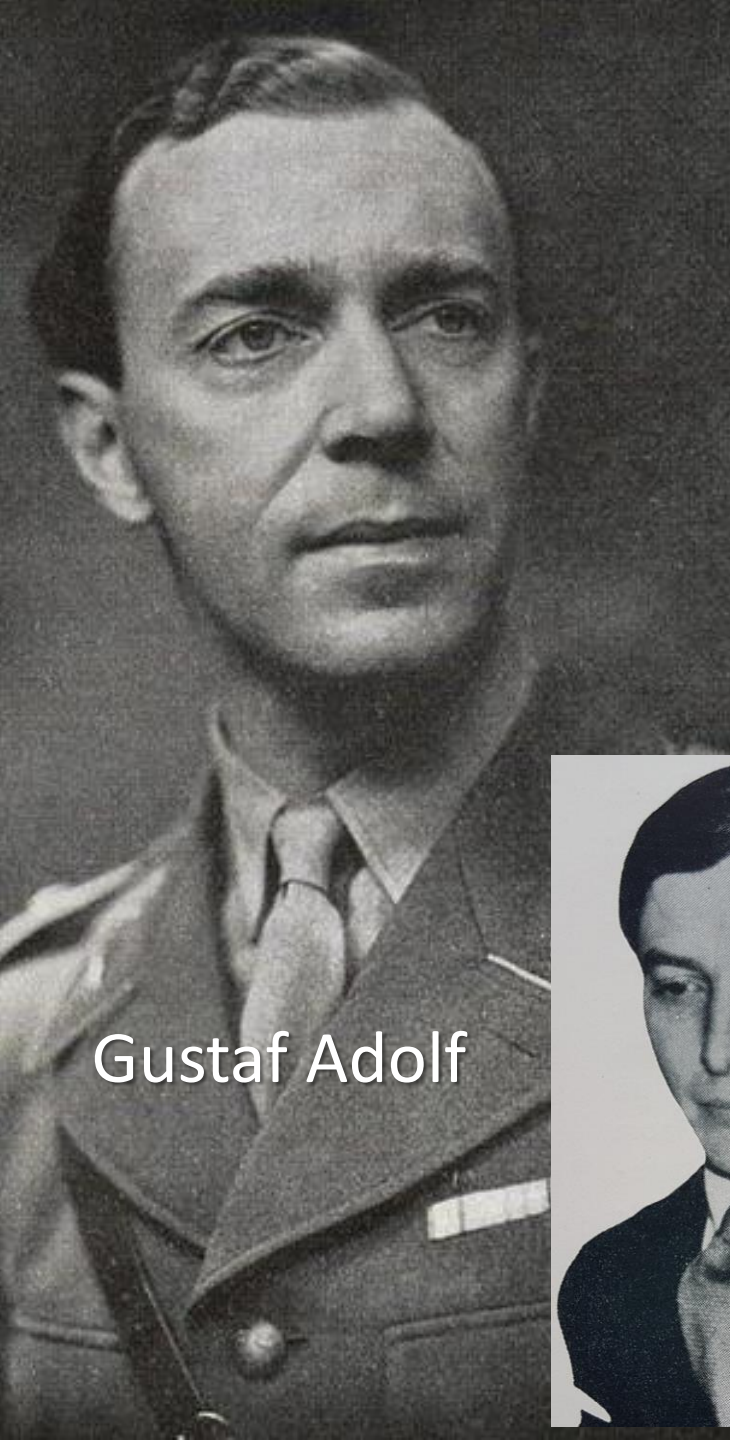
Ållebergs sydväst- och västhang. Klockan var 14,05 när *Olympian* av *Klemmen* bogserades upp från det s. k. hemmafältet, beläget c:a 2 km NV Ålleberg. Det rådde en viss spänning bland dem som stodo kvar på marken. Skulle han verkligen kunna hålla sig kvar i den svaga vinden? Det gick — *Olympian* blev 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.



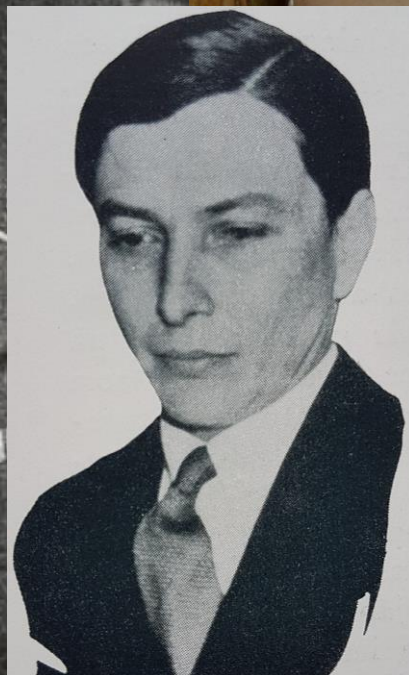
Klemmen och Olympian på "hemmafältet" vid Ålleberg. — Fotos: förf.

inte riktigt med på noterna och ville då tillskriva några högre makter den hjälpande 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

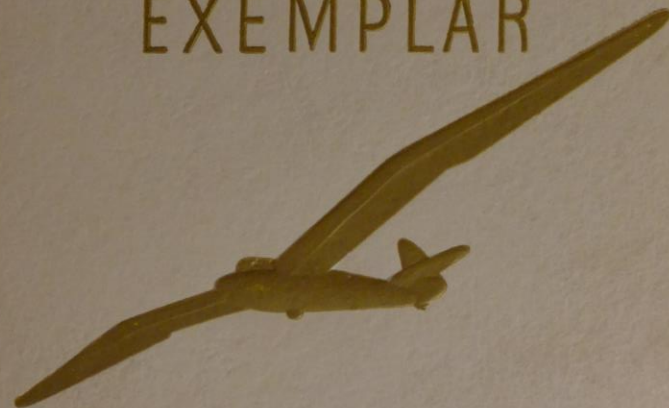


Gustaf Adolf



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 bördens 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:-

Alltså en gåva
från svenska
folket

Skolan
öppnar i
juni 1941



1941

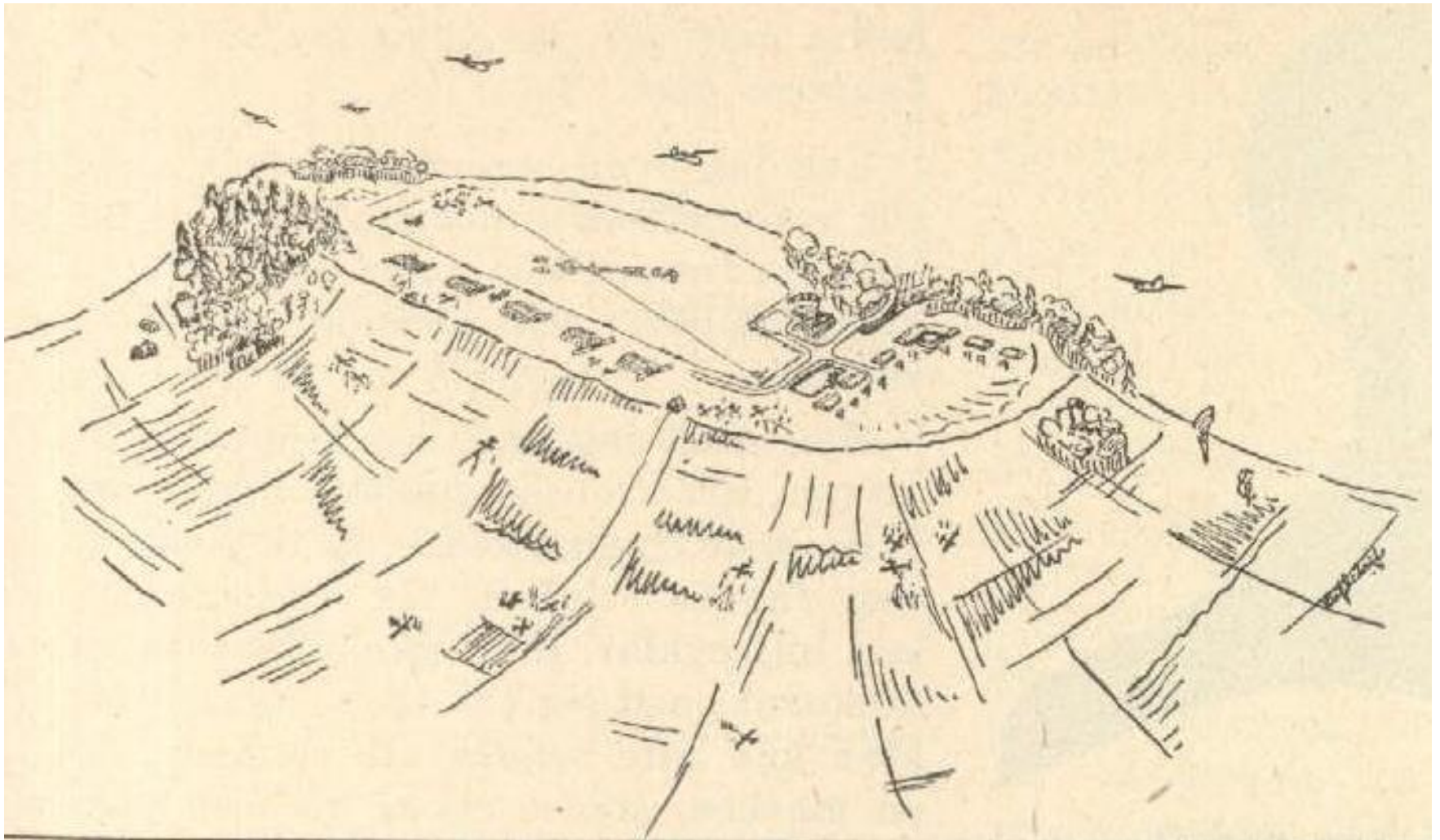




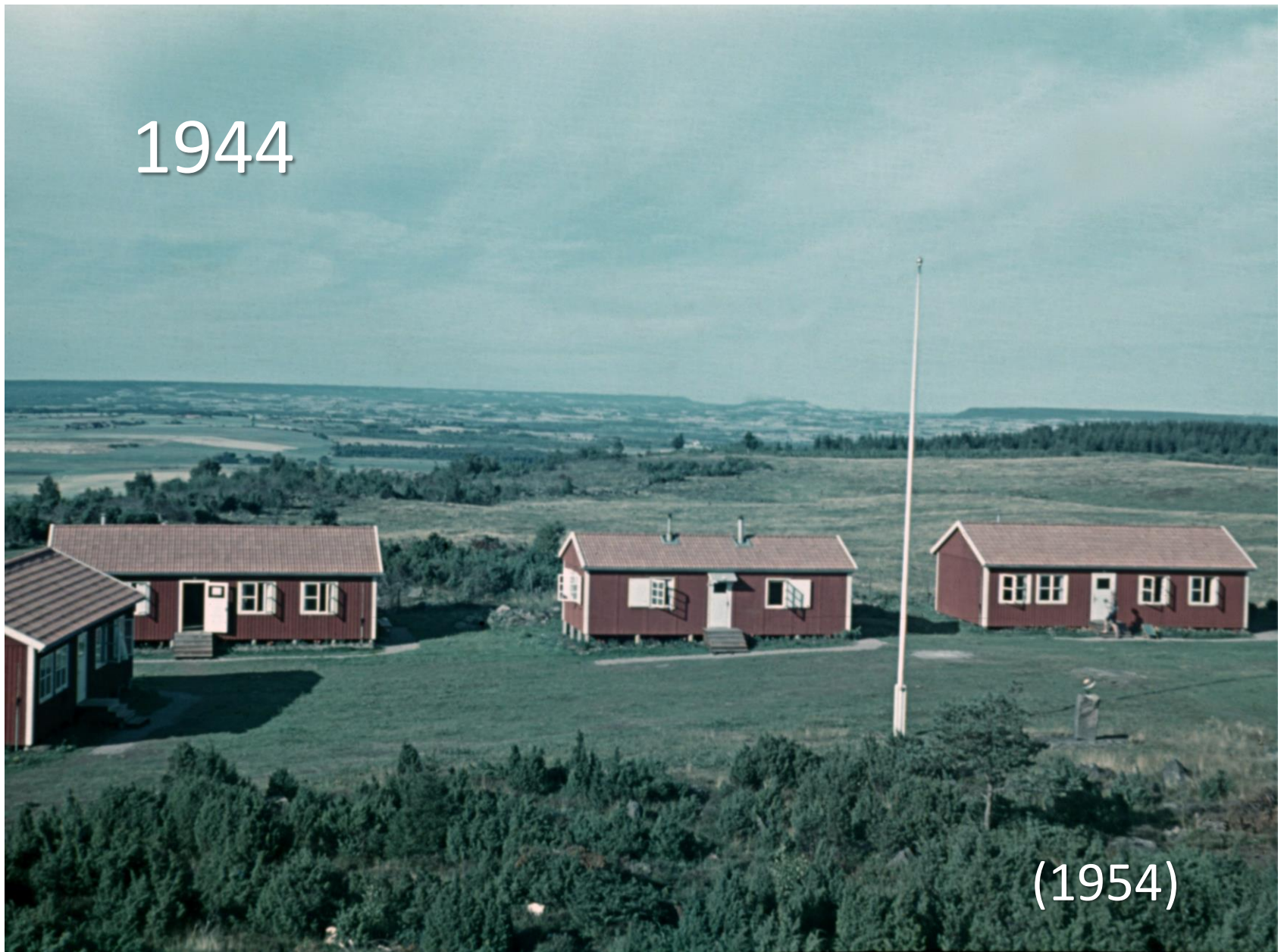


Flygtidningen 1941-4

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 G. & C. Carlsson.

I sin upplagan.
Malmö i september 1945.

FÖRLAG **flygförädlare** MÄLMÖ

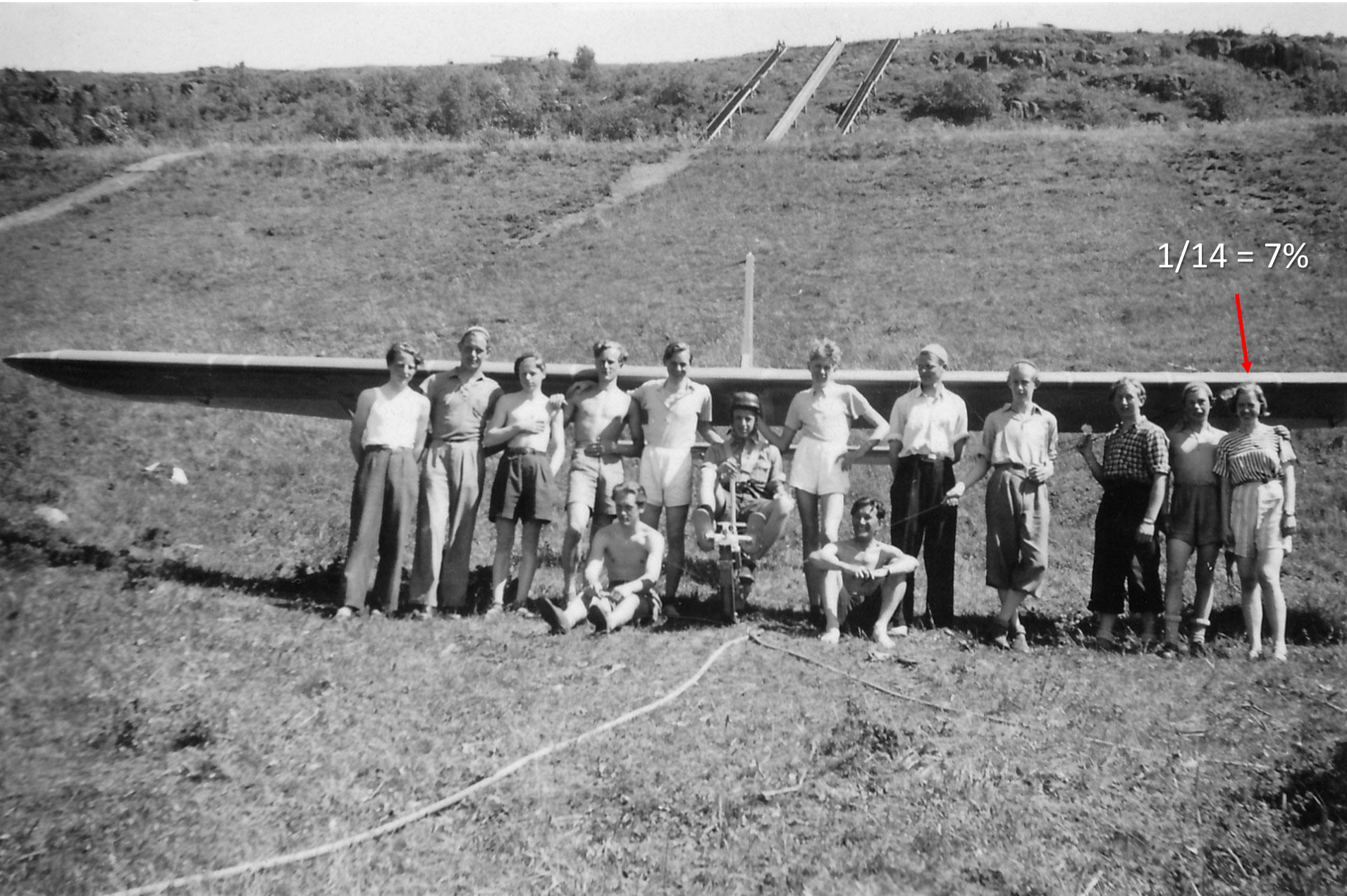
Kallas för "Ållebergslägrät"

Simfrämjandet ville 1941 anlägga en
badanläggning på Ålleberg

SM i modellflyg arrangerades på berget
1941



A-hyllan



$1/14 = 7\%$



Gummirep



"Affärsidé"?





Första 30-milen flögs i juli 1943
av Fägerblad i Weihe

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 of a man sitting on a glider in a grassy field. The glider is a high-wing aircraft with a large, rounded fuselage and a prominent tail. The man is wearing a light-colored jacket and dark trousers. The background shows a line of trees under a clear sky.

SGU 1-19

Utbildningsplanen (Flyg vapnet) är i princip
samma idag → EASA SFCL

1948



1954



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

Bengt Olow



Inofficiellt SM 1944

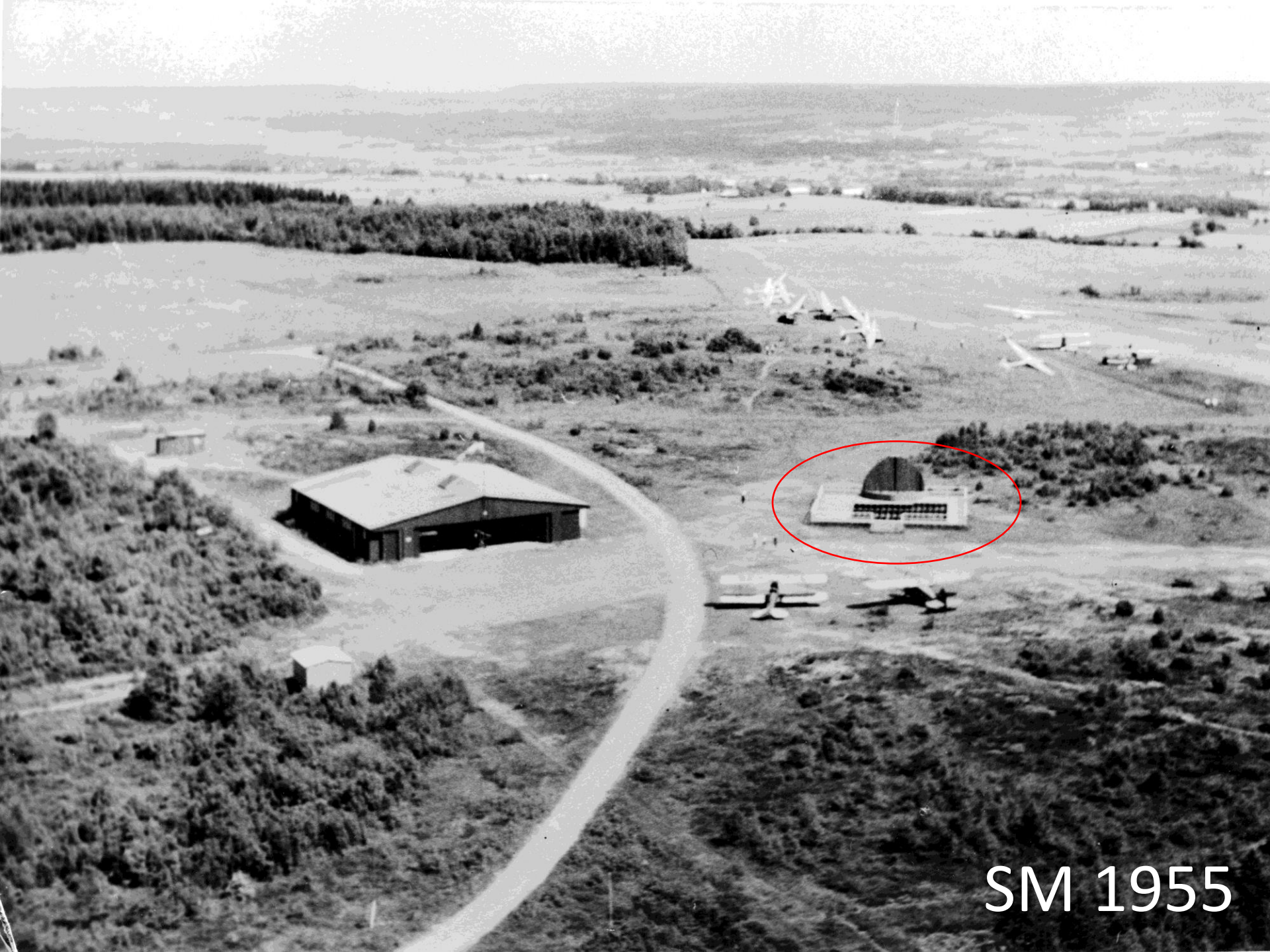
Sven Alm
Förste svenske
mästaren 1945





SM 1946





SM 1955



SM 1957

Sista SM på Ålleberg 1967





Verkstaden 1941 - 1998

Yngve Lindgren



Som mest 9 anställda



Bergfalke och FÖS -> behov av en central verkstad

Så blev vi då segelflygsinnade!

Ällebergskampanjen var en av de första kraftåtgärder som vidtagits inom KSAK för att främja svenskt segelflyg. Lika betydelsefulla och lika helhjärtade insatser av annat slag har KSAK vid flerfaldiga tillfällen åstadkommit under de två decennier som sedan dess passerat. — På tjugo år har KSAK fört fram det svenska segelflyget till en internationellt uppmärksammat ställning. I avseende på tävlingsverksamheten har de svenska insatserna varit banbrytande. Sverige hävdar i dag väl sin ställning bland världens främsta segelflygnationer. Våra personella och materiella tillgångar och kvaliteten på de utbildningsmetoder som numera tillämpas är av gedigen svensk toppkvalitet. — Mot denna bakgrund och med det försonande perspektiv som de gångna årtiondena skänker bör man kunna erinra om de händelser som för 20 år sedan utlöste några bläddra idealisters framfusiga kamp för de tysta vingarnas sport — för segelflyget.

Den här historien med Älleberg började faktiskt i Stockholm, tidigt på våren 1940, men förhistorien daterar sig från 1938, när Kalle Svänsson och undertecknad i var sin stockholmsk firmaflygklubb jobbade och slet för att få ett par hemsnickrade Grunau 9 och oss själva i luften.

Kalle och jag sysslade nu inte så mycket med själva bygget. Vi hade fullt upp med organisatoriska problem och så småningom viktiga samarbetsfrågor, och så värst många månader dröjde det inte, förrän vi hade sju segelflygklubbar igång i Stockholm, alla lättsinnigt uppmuntrade av KSAK:s dåvarande funktionärer att bygga glidflygplan.

Sällan har väl ett samarbete varit så nödvändigt som det man nu inledde. Stockholms Segelflygförbund kom till för att några år senare ombildas till Stockholms Segelflygklubb.

Vid KSAK:s riksmöte 1939 hade man på initiativ av Norrköpings efter dåtida förhållanden avancerade segelflygexperts skisserat framtidsplaner även för segelflyget, men resultatet lät vänta på sig. De aktivt arbetande segelflygklubbarna kände sig lurade av KSAK, vars intresse på den tiden huvudsakligen var inriktat på motorflyg. Det bidrag på 500 kronor som KSAK anslag till segelflygexpeditionen på Rommehed påskveckan 1940 räckte inte för att mildra det tilltagande knorrandet.

Kalle Svänsson och undertecknad hade någon gång på nyåret 1940 stegat upp till KSAK för att diskutera praktiska segelflygfrågor med höga vederbörande. Inte blev det precis något diplomatiskt umgänge. Vi kan än idag höra den avskedsreplik med vilken vi bildligt talat kastades ut: "Mina herrar, det är krig! Hur tror ni då att vi kan syssla med något sånt som segelflyg?"

Vi var ärligt f — —. Ja just det! Och vi gick hem och läste om tyskt och engelskt segelflyg och fortsatte att undra över den "officiella" svenska inställningen. Vi tröstade oss med att tidningarna alltjämt var mycket intresserade av våra flygningar.

Någon av dagarna kring 1 mars 1940 satt Kalle Svänsson och jag uppe hos Gunnar Knutson, då flygjournalist på Svenska Dagbladet, behövde hjälp — och vi fick den. Den 6 mars hade "Knutas" en tvåspaltare på 3:an med en elegant Melander-teckning av flygvapnets stabschef, överste Bengt Nordenskiöld, och dess utbildningschef, överstelöjtnant Birger Schyberg sittande i en Kranich uppe bland glada vita Cumulustussar.

"Väldisciplinerade och kunniga segelflygare skola vi hälsa välkomna vid flygvapnet", konstaterade de båda höga officerarna och Birger Schyberg framhöll "att modell- och segelflyg icke blott kunna vara en god grund för dem,

FLYG-LO



Fyra nyaste SAAB 95 samt "Flygfisken"

Flygindustri med fartsäker Crescent-motor

Philips TV och transistor-

radio — kameror och

massor med förnämliga

nöjvinster.

LOTTPRIS

3:— kr

DRAGNING



Älleberg 20 år
KSAK Nytt juli 1960



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

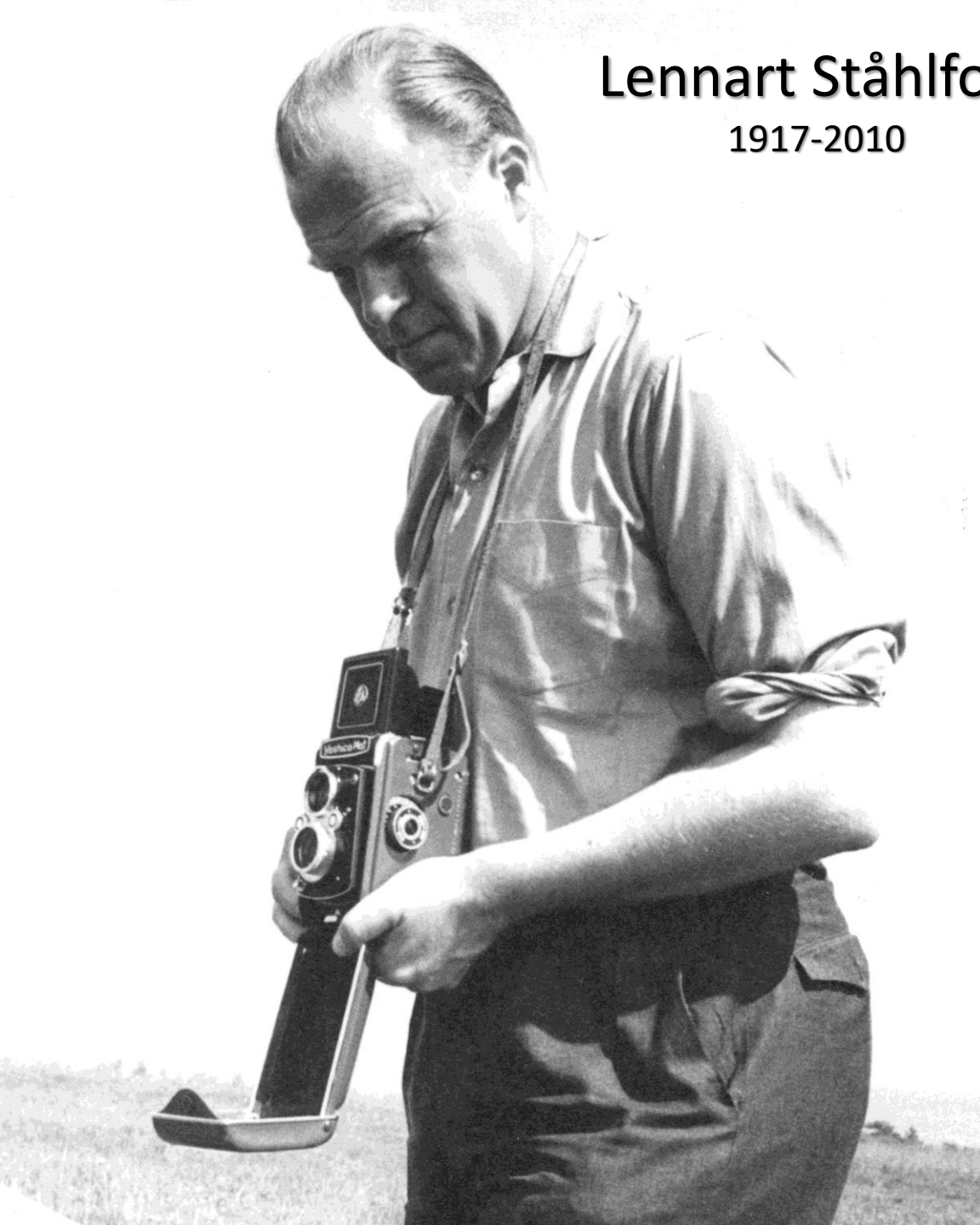
Förste Ållebergschefen
Stig Fägerblad
1941-45

Guld C nr 44 (svenskt nr 1)



Lennart Ståhlfors

1917-2010



"Idolbild på flyghjältar"

Bengt C:son
Bergman

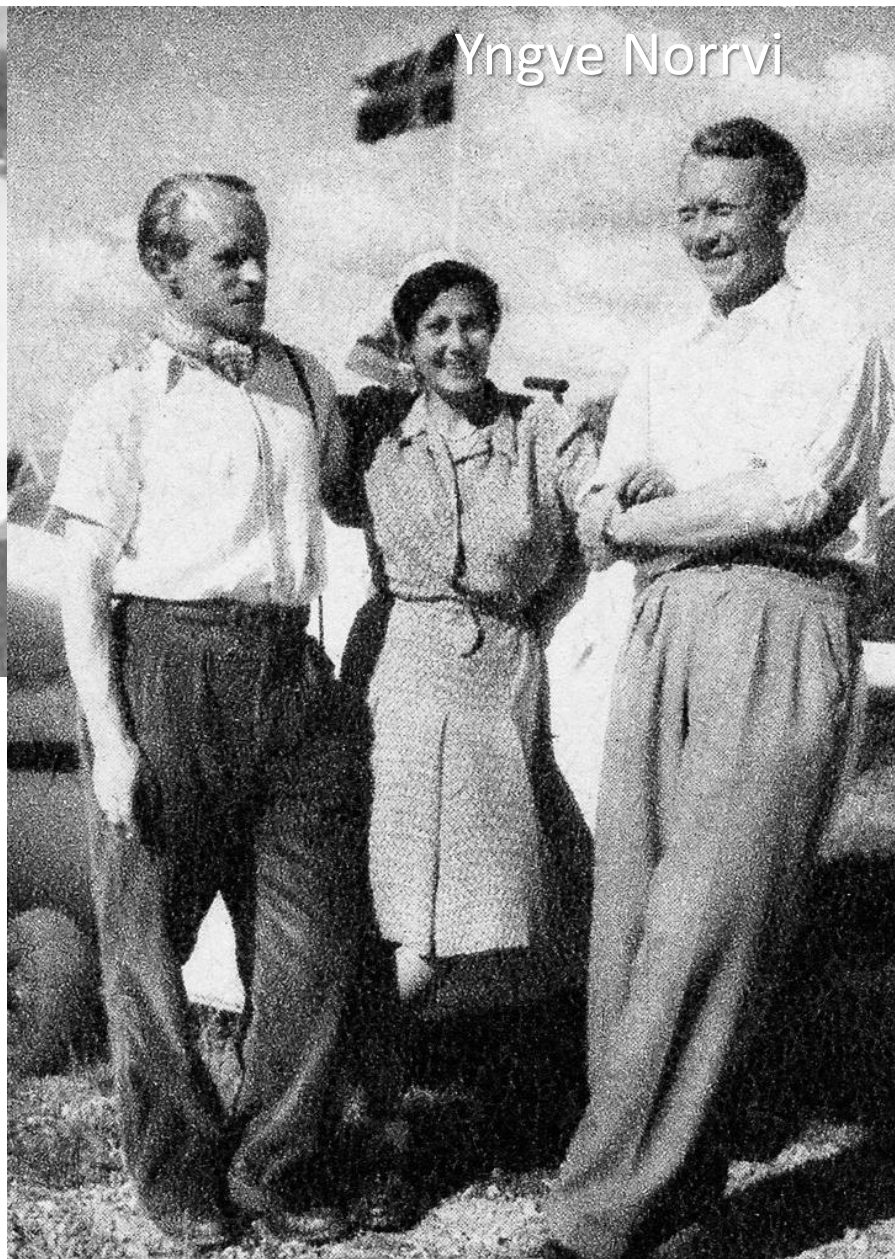
Klevas

Olle Haglund





Herje Westrin



Yngve Norrvi



Walle Forslund



Anders Blom



Henrik Svensson

- 1940 hade tyskarna lämnat hangen, 1945 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 (NM, m u f DM)
- 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/Natura 2000
- 2004 Segelflyget lämnar KSAK. FSF blir NAC
- Flera omfattande arbeten på fältet (EU pengar)
- 2012 → mark säljs av i omgångar

Idag & framtiden

En gång i tiden
Segelflygets högborg.
Och nu?



Naturreservat/
Natura 2000





Förebilden Wasserkuppe 2019





	Wasserkuppe	Ålleberg
<i>Skolan grundad</i>	<i>1921 Weltensegler Martens 1924</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
Naturresevat	X	X
Segelflygklubbar	3 st	(?)
Butiker	X	
Bussförbindelse	X	(X)



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



Slutsats: Ålleberg har utvecklingspotential
Men vi behöver samarbetspartners



2022 - ?

Ramp
Hanggliders

Häng/slurm/
modellflyg

SVS

museistiftelsen

"Ålleberg Restaurang & camping"

SSF

P Visiting
ACFT

Ekonomiska föreningen
"Ålleberg Utveckling"

Feet

Meters

0

500

1000

1500

0

100

200

300

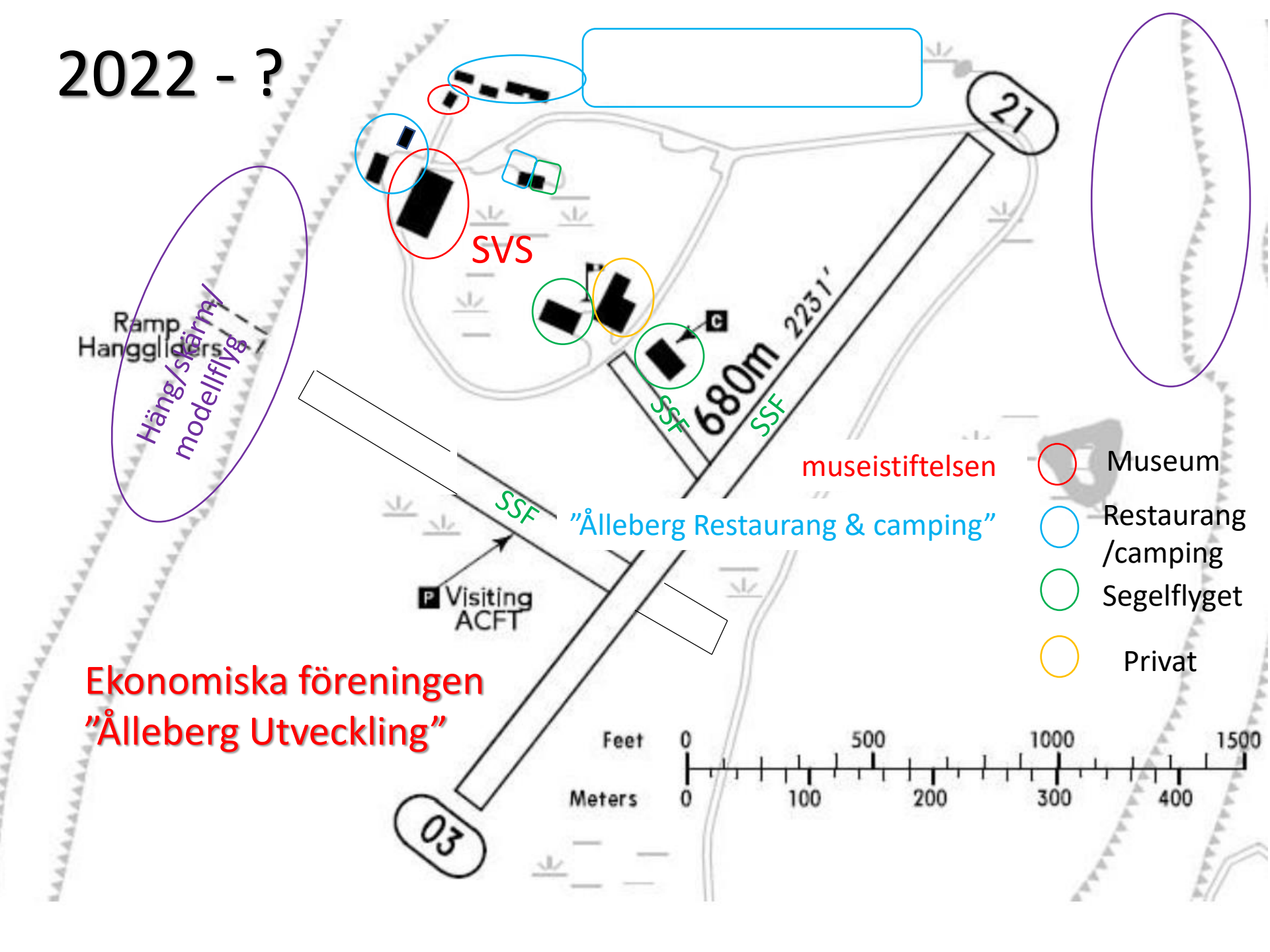
400

Museum

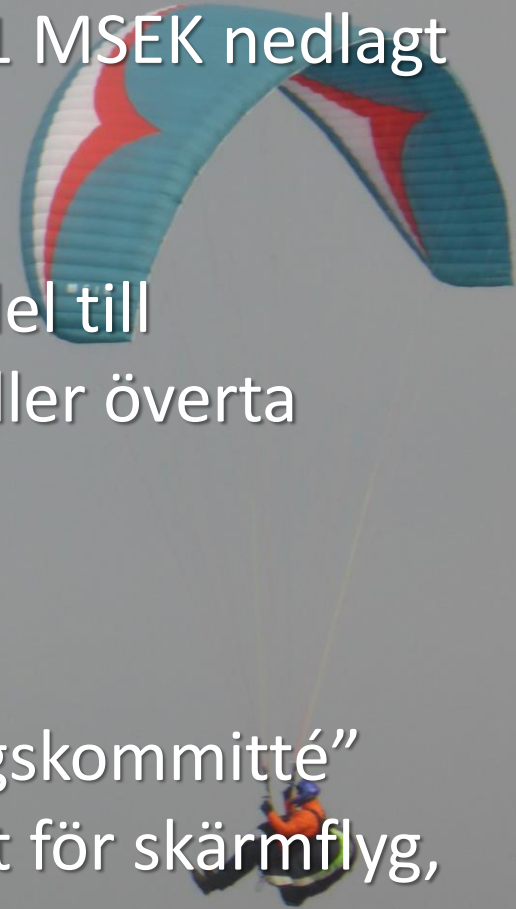
Restaurang
/camping

Segelflyget

Privat



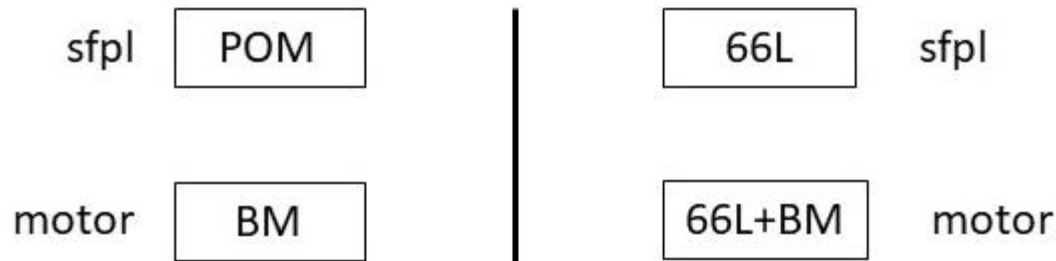
- 47 000 besökare sommaren 2020
- Kommun/Länsstyrelse tar ett utökat ansvar för delar av driften (vandringsleder, toaletter m m) – 1 MSEK nedlagt hittills för upprustning under 2021
- Ny restauratör 2022
- Kommunen förväntas tillskjuta medel till museibyggnaden. Nytt hyresavtal eller överta byggnaden under 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



SVS sköter museet

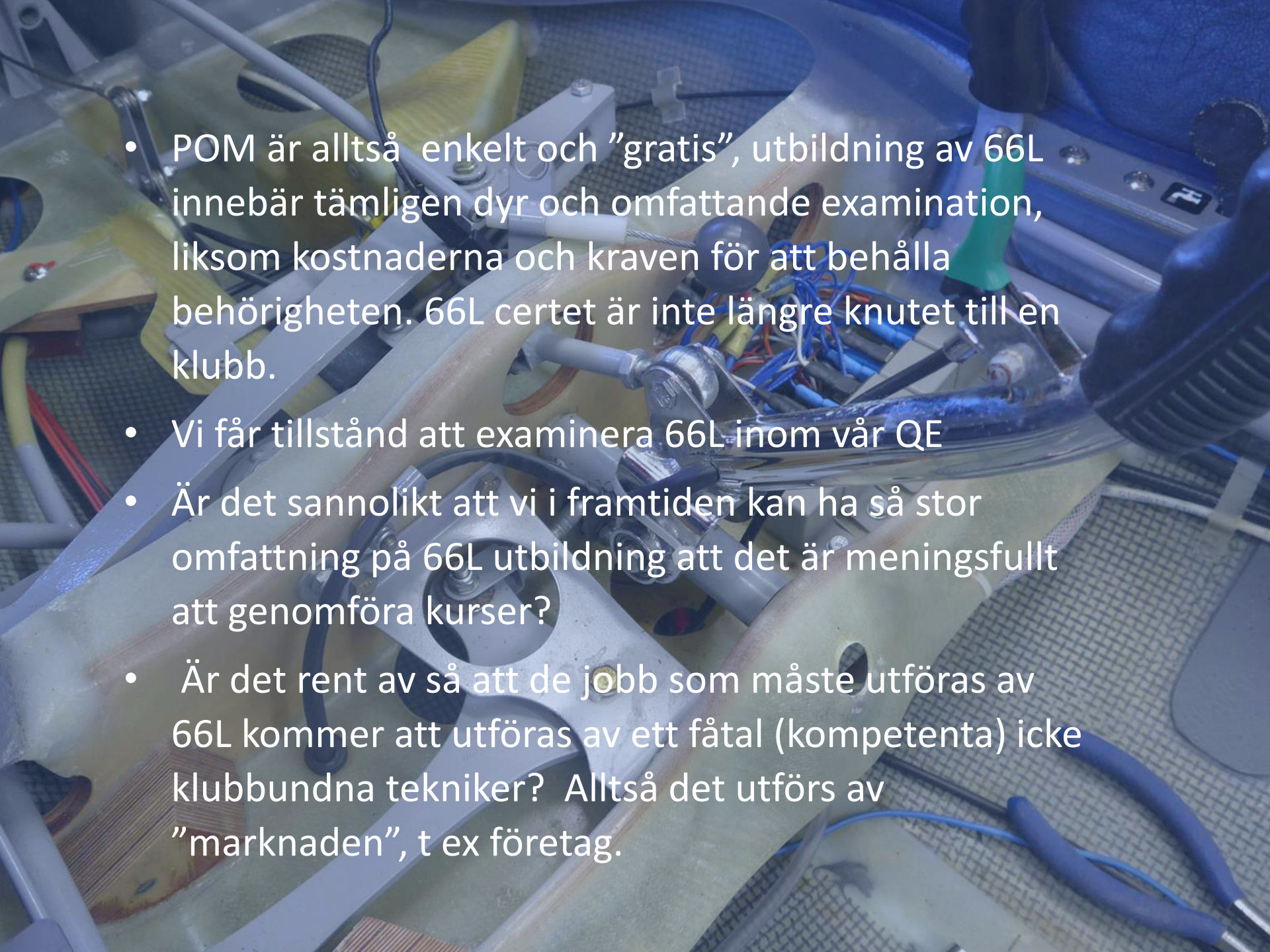


Utföra årstillsyn – två vägar

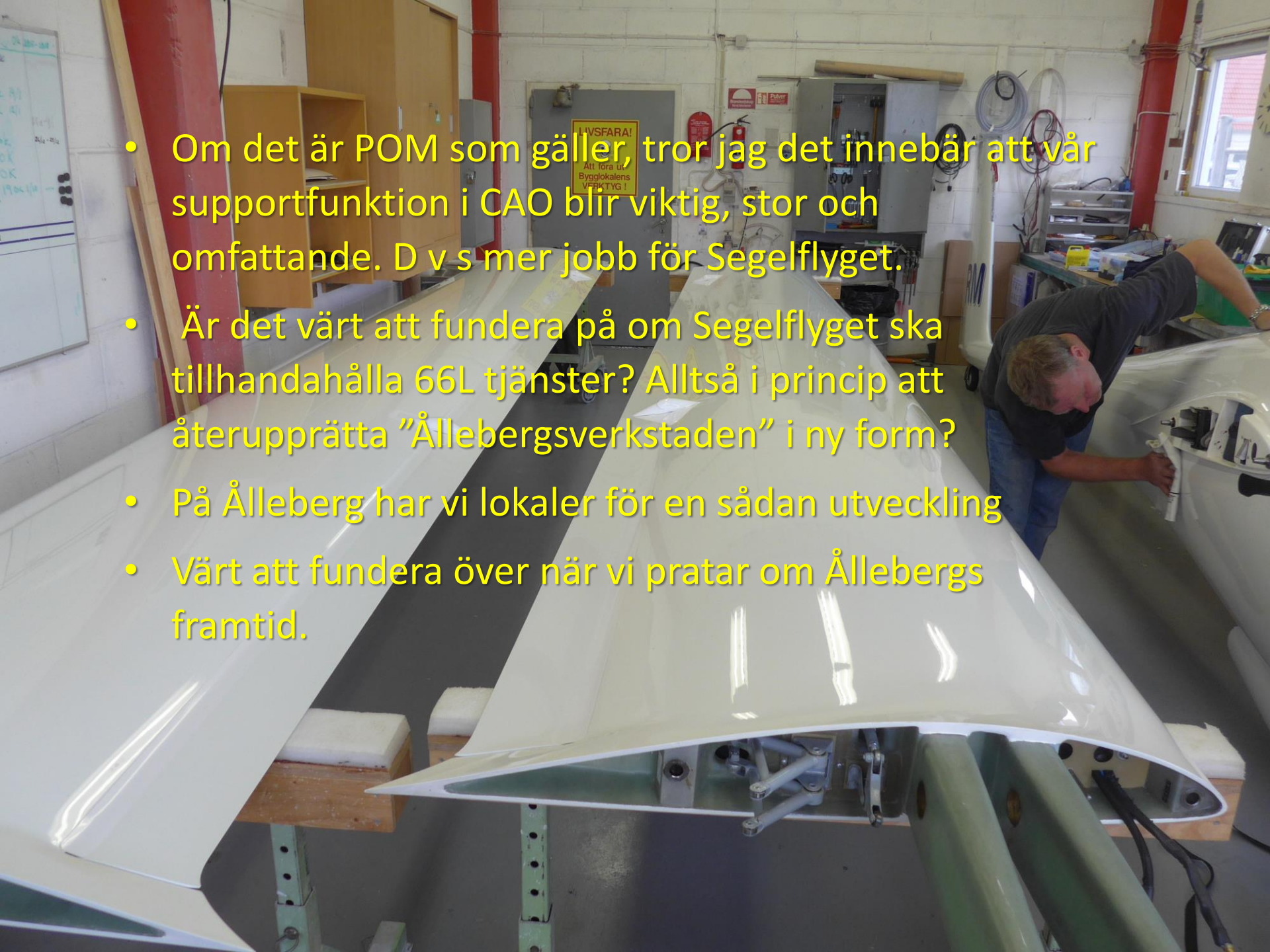


Part ML
~~CAMO~~ -> CAO
Part 66L
POM

- 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 på Ålleberg

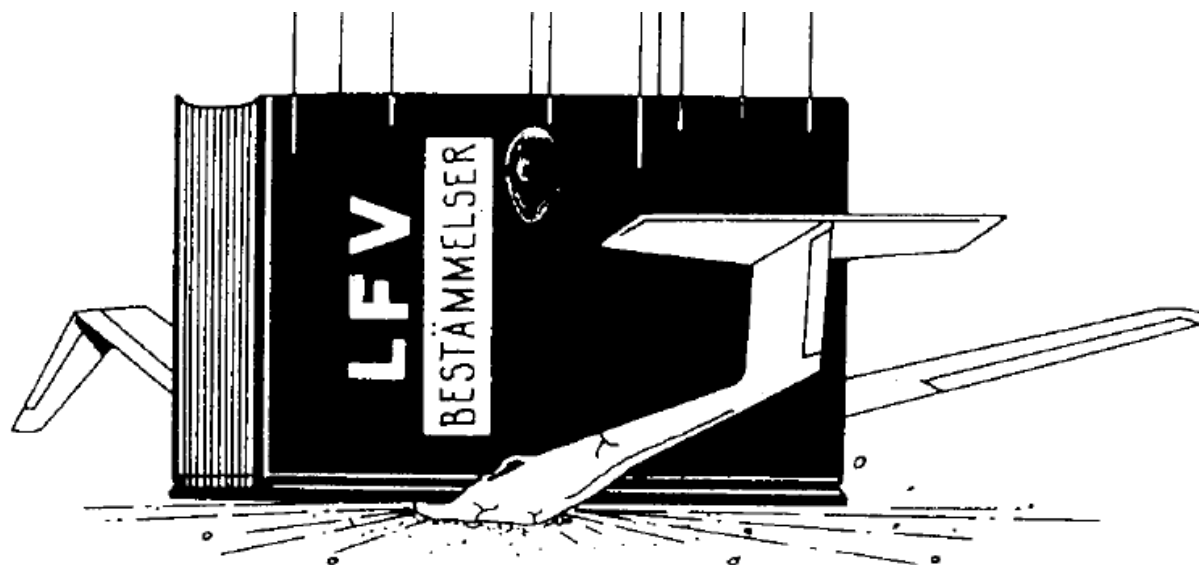
- 
- POM är alltså enkelt och "gratis", utbildning av 66L innebär tämligen dyr och omfattande examination, liksom kostnaderna och kraven för att behålla behörigheten. 66L certet är inte längre knutet till en klubb.
 - Vi får tillstånd att examinera 66L inom vår QE
 - Är det sannolikt att vi i framtiden 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 klubbundna tekniker? Alltså det utförs av "marknaden", t ex företag.

- Om 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 ny form?
- På Ålleberg har vi lokaler för en sådan utveckling
- Värt att fundera över när vi pratar om Ållebergs framtid.



Flygfältsstrul

- Skövde läggs ner 2022
- Ärna får problem med luftrummet när F16 återupprättats
- Diskussioner om ev nedläggning av Falköping inleds under året
- Hultsfred stängs för segelflyg



Man ska äga sitt
fält och luften
ovanför!

En fundering.....
Alternativ till
Falköping/Skövde?

Ramp
Hanggliders

Skövde?

*Vi äger
Ålleberg
R25*

P Visiting
ACFT

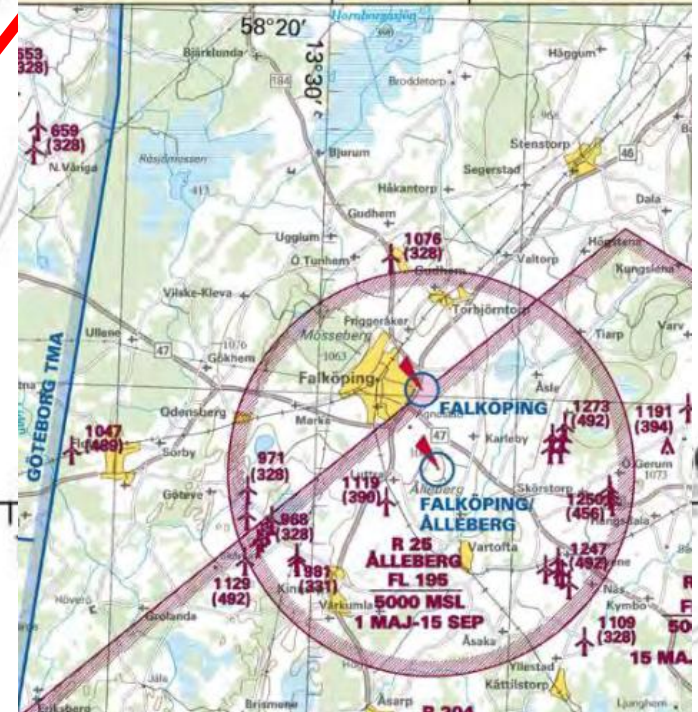
Feet

Meters

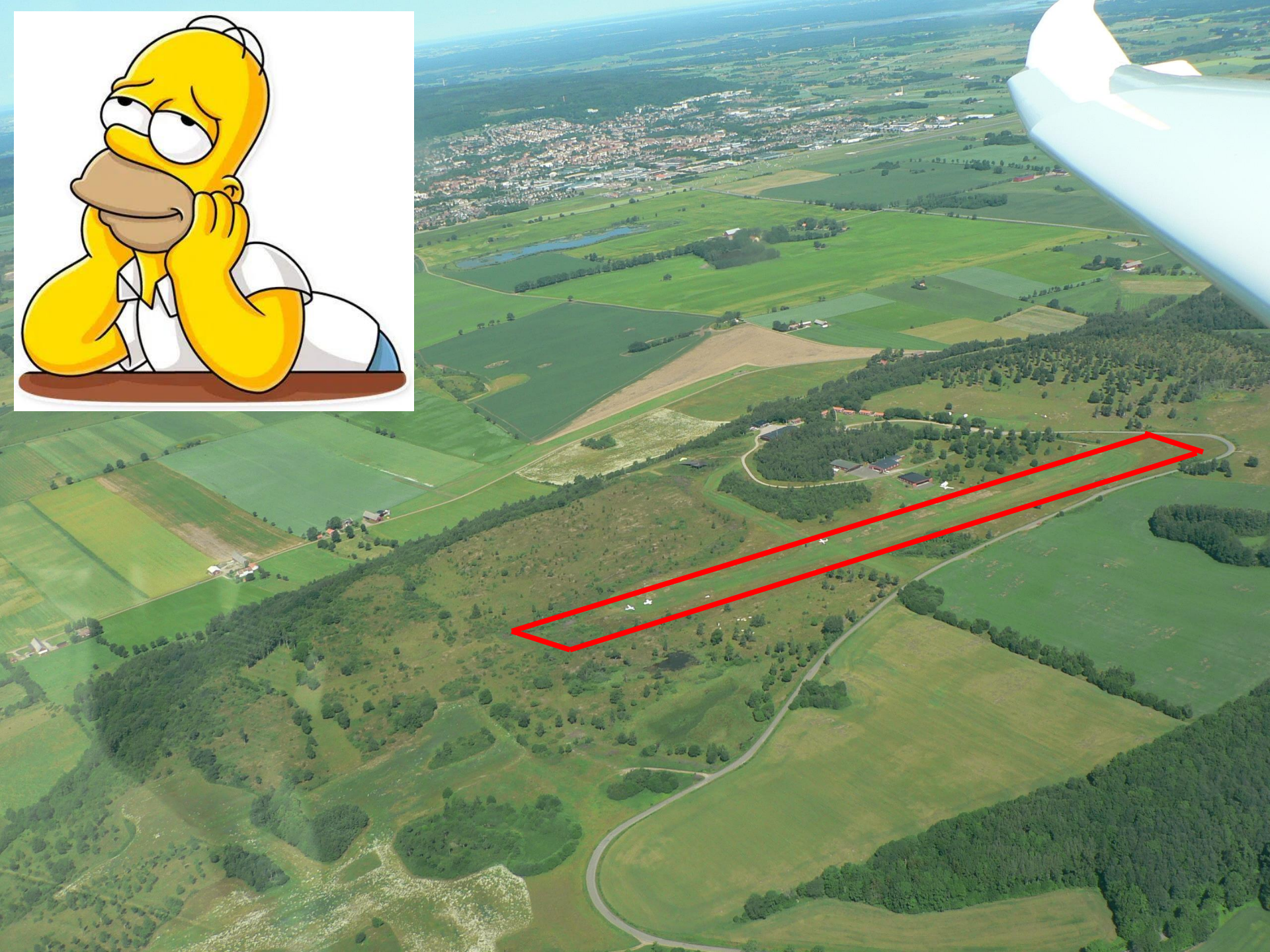
03



FALKÖPING INFO: 123.350 SWEDEN CTL: 128.625	KSAB Mars 2017	Läge 5810.2 N 1335.3 E 1.5 NM/2.8 km E Falkö Höjd 785 ft / 239 m
Navfrekv.		



To make this website work, we log user data and share it with processors.



Frågor?

