

Segelflygutbildning 1920-2024

Lite ur ett svenskt perspektiv

SEGEFLYGET
✈

Robert Danewid



No. 14
7. Juli 1920. Jahrg. XII.

**Illustrierte
technische Zeitschrift und Anzeiger**
für das gesamte

Bezugspreis
für Deutschland
und Oesterreich
pr. Quart. M. 13 -
Einzelpr. M. 2.25.

Telef. Hansa 4557. **„Flugwesen“** Tel.-Adr.: Ursinus.

Für die Rhön haben bis 1. Juli gemeldet:

1. Fliegerverschule Nürnberg	Eindecker	17,6	qm	Führer Pelzner, Willy
2. Richter-Hauenstein	Dreidecker	18	qm	„ Richter, Fr. Wilh.
3. Zeise, Alfred	Eindecker	11,5	qm	„ Zeise, Arnold
4. Poelke, Bruno	Zweidecker	14	qm	„ Poelke, Bruno
5. Bleske, Hermann	Eindecker	16	qm	„ Bleske, Hermann
6. von Loessl, Eugen	Zweidecker	21	qm	„ von Loessl, Eugen
7. von Loessl, Eugen	Eindecker	20	qm	„ Pobel, Herbert u. von Loessl, Eugen
8. Tams, Heinrich	Zweidecker	28	qm	„ Richter, Friedr.
9. Flugwissenschaftliche Ver- einigung Aachen	Eindecker	16	qm	„ Klemperer, Weil ,
10. Schlak, Paul	Dreidecker	16	qm	„ Stock, Heffels Schlak, Drude, Schalk
11. Riedel, Peter	Doppeldecker (Rumpftyp)	22-23	qm	„ Riedel, Peter
12. Pobel, Herbert	Eindecker (Parasoltyp)	21	qm	„ Pobel, Herbert
14. Budig, Friedrich	Zweidecker	12 1/2	qm	„ Budig, Friedr.
15. Heinzmann, Robert	Eindecker	16	qm	„ Heinzmann, Rob.
16. Häußler, Wilhelm	Eindecker	15	qm	„ Häußler, Wilh.
17. Seitz, Konrad	Zweidecker	22 1/2	qm	„ Seitz, Konrad
18. Fliegerverschule Nürnberg	Zweidecker	13	qm	„ Pelzner, Willy
19. Spalinger, Jakob	Eindecker	9	qm	„ Spalinger, Jak.
20. Kempf, Julius	Eindecker	14,8	qm	„ Kempf, Jul.

Det börjar på
Wasserkuppe i
Tyskland 1920

Segelflyg
startade som
en **sport**

Oskar "Rhönvater" Ursinus



Segelflyg är sport
och tävling

PR I

flygläraren

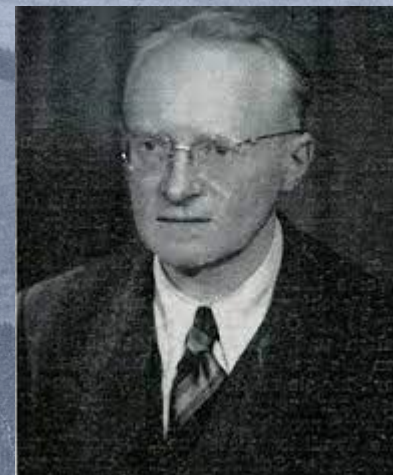


Utbildning behövs för att bedriva sporten!

Första segelflygskolan 1921 (-1925)

Weltensegler

Friedrich Wenk (1893-1966)



Fritz Stamer 1897-1969



Kurt Student (1890-1978)
Segelflieger Ausweis
20 sek eller 200 m



Kurt Student, Generaloberst

Segelflygutbildningens pappa



Västhanget (här flög Martens i Vampyr i
augusti 1922 den första timmen)



Fliegerdenkmal

Gamla
startplatsen
västhanget

Weltensegler

Startplats vinsch

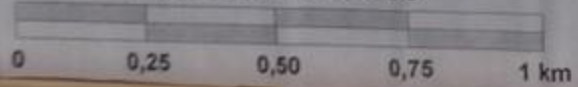
museet

Weltensegler
Restaurant

grässtråk

Weltenseglerhanget

Maßstab 1 : 12.500



Wasserkuppe
idag

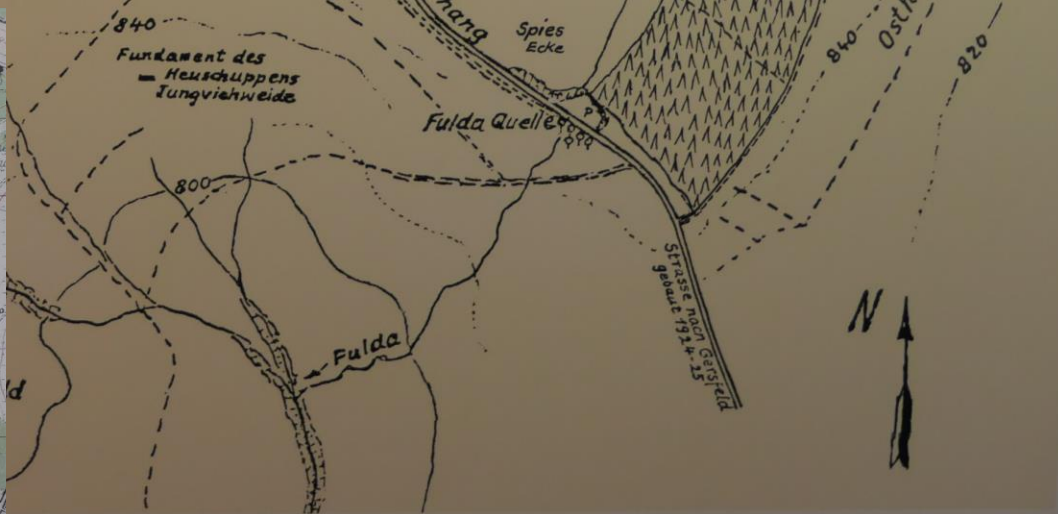
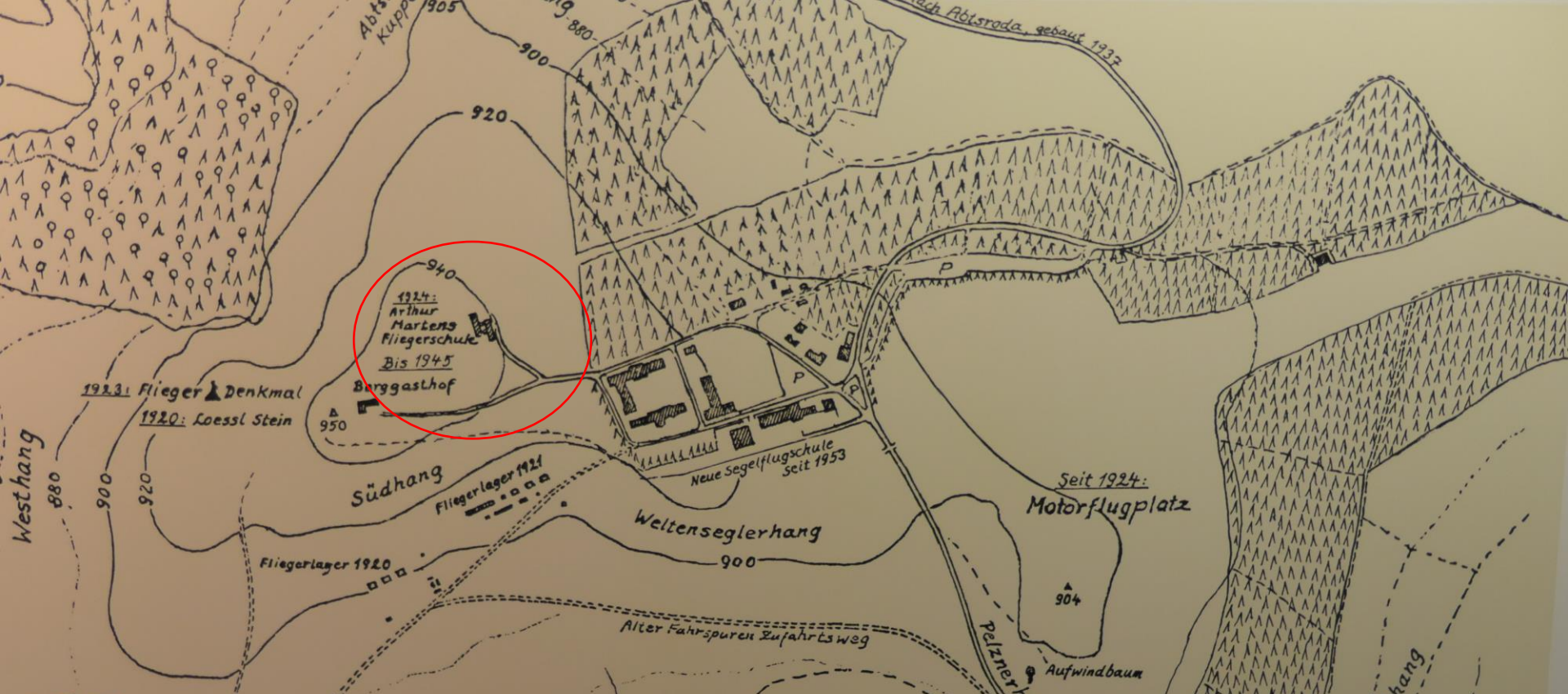
Final till Weltensegler



Arthur Martens (1897-1937)









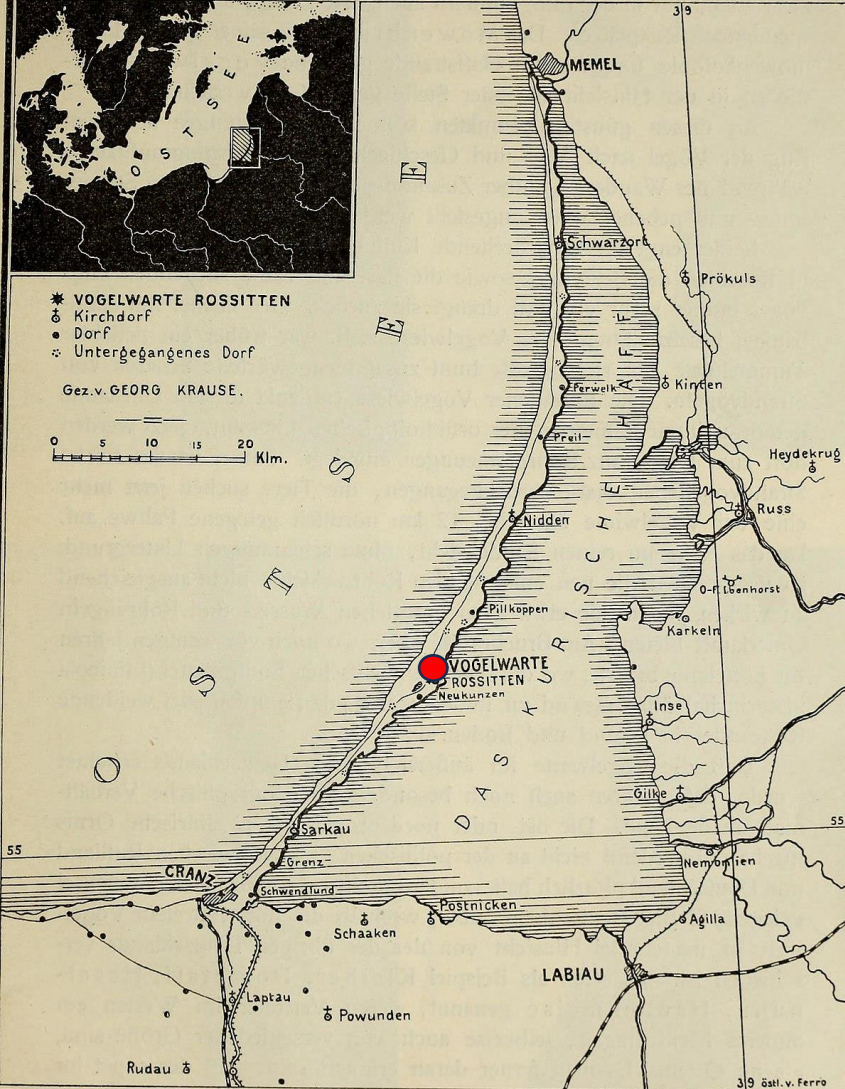


Martens-Flieger-Schule heter idag **Fliegerschule Wasserkuppe** 100 år – världens äldsta flygskola



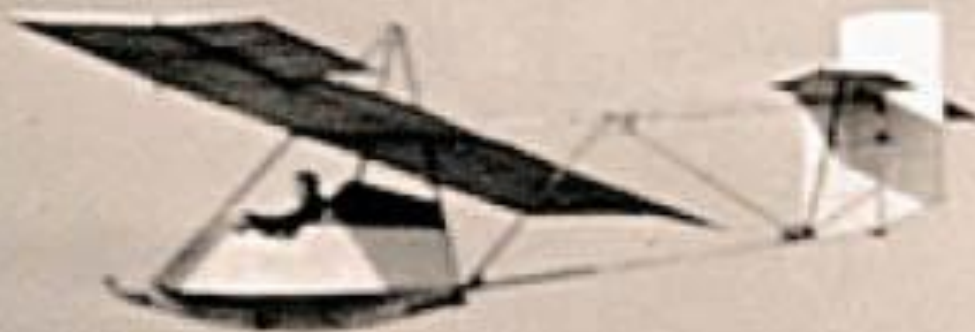
1925 Rhön-Rossitten Gesellschaft (RRG)





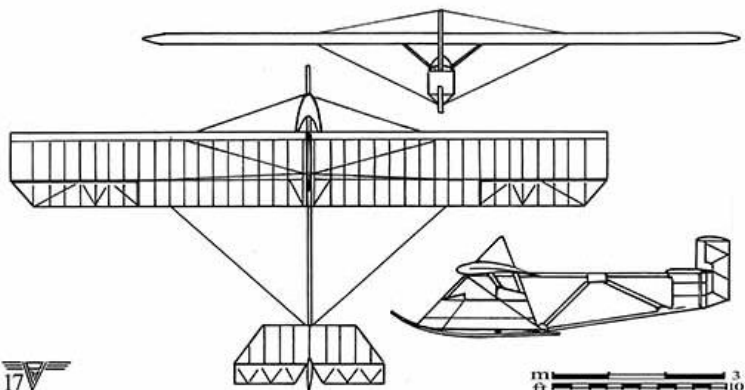
Neubau des Luftfliegers in Rossitten (Litauen) 1914

Ett av flygplanen
som skolan använde



Djävlar anamma/(Hols der Teufel)

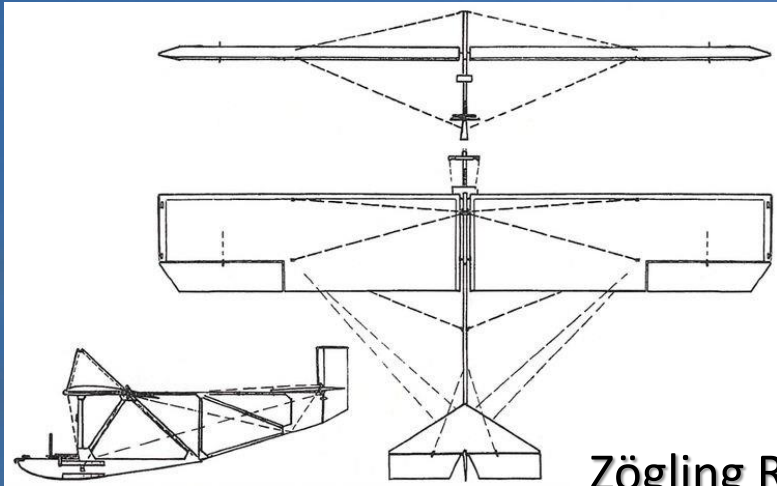
Alexander Lippisch



Stamer (12 Jahre Wasserkuppe) 1932:

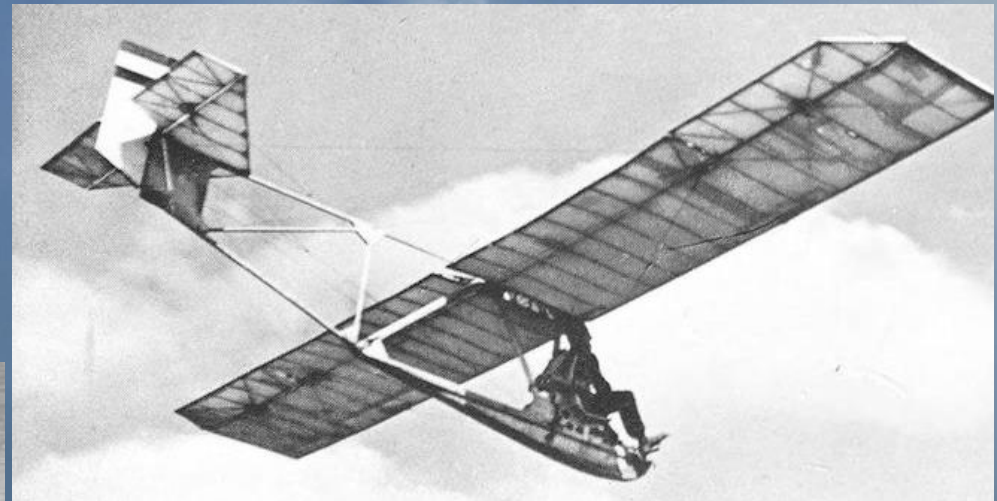
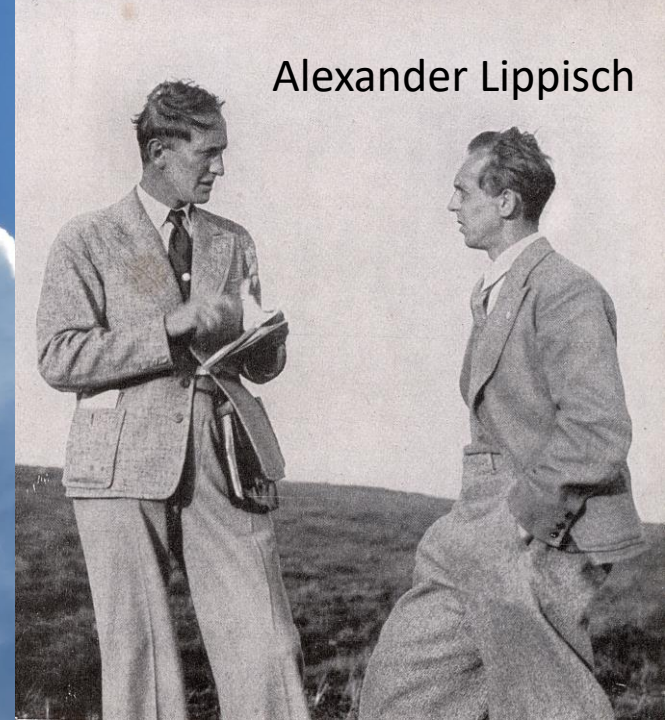
Es wurde wieder einsamer auf der Wasserkuppe. Nur Dr. Allasch und Bergwyk wollten mit uns überwintern [1922/23]. Wir hatten noch eine Maschine hinzubekommen. Hangwind [Rufname von Alexander Lippisch] hatte sie entworfen, und **die Schweden** hatten eifrig daran mitgebaut. Sie schlugen sich bei der ungewohnten Beschäftigung des Nagelns häufig auf die Finger. "**Djävlar Anamma**" fluchten sie dann, und sie fluchten den ganzen Tag. Wir haben die Maschine dann so getauft. "**Hol's der Teufel**" oder so ähnlich hieße das, hatten uns **die Schweden** auf Befragen mitgeteilt.Die Maschine aber, die wir nun vorsichtshalber "**Hol's der Teufel**" nannte, war bei wenig Wind, war einfach und billig und ließ sich von Stammesmutter einer ganzen Gruppe ähnlicher Maschinen. Wir glaubten sie geschaffen zu haben.





Zögling R Ia

Alexander Lippisch



Prüfling





1924 lanserade Stamer utbildningsplaner för A-, B- och C-diplom och ritade "måsmärkena"



Kraven

A-diplom

5 felfria flygningar
minst 20 sek, 1 felfri
flygning om 30 sek.
Samtliga landningar
inom anvisad bana om
20 m bredd

B-diplom

5 flygningar om 60 sek i
S-formad bana, 90 gr
kursändring och
mållandning 25 m radie

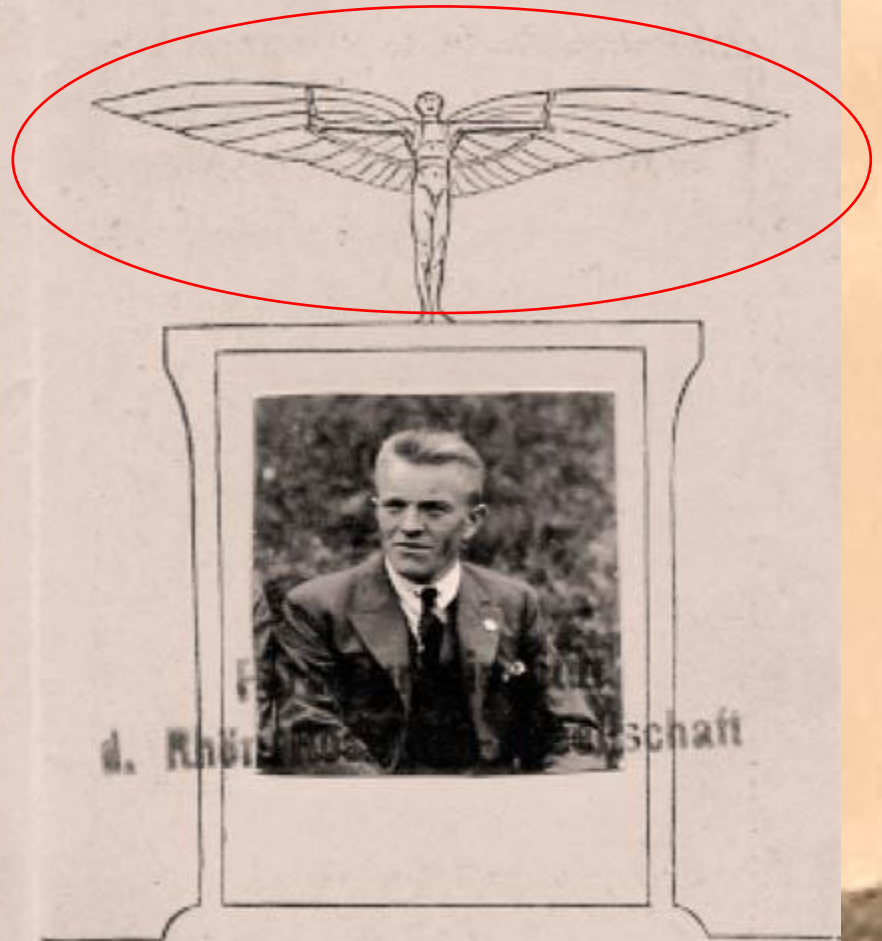
C-diplom

1 **segelflygning** om minst
5 min och bestyrkt
höjdvinst över
startplatsen

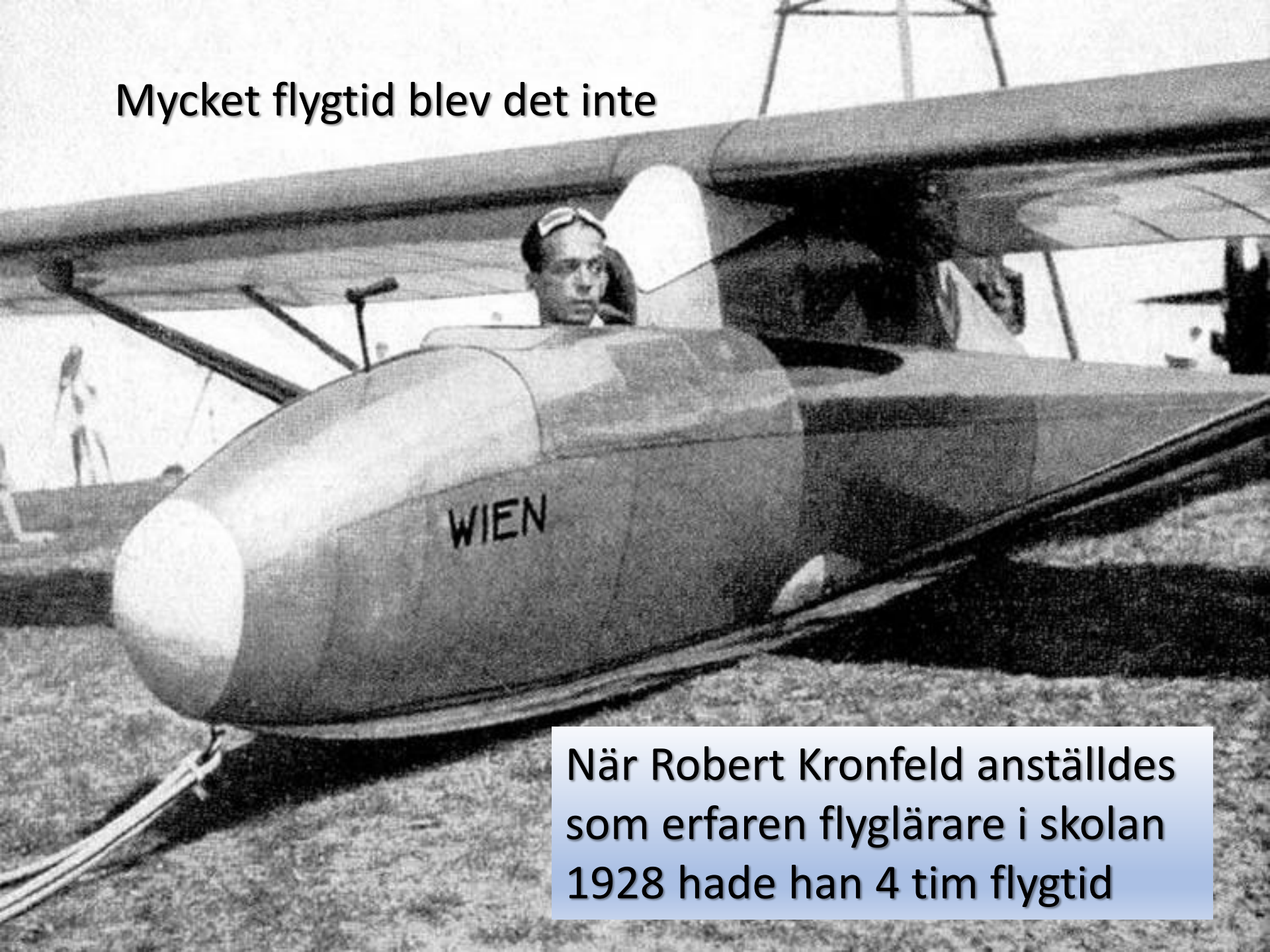
Dagens C-diplom

A->B->C- = Ausweis ("certifikat")

Der
Deutsche Segelfliegerausweis
ist auf Grund eines Fluges am <i>August 1927</i>
Ort: <i>Wassertruppe bei Hain</i>
Leistung: <i>25 km. in 1. St. 1. St.</i>
Herrn <i>Alexand. Schleicher</i>
aus <i>Pöppelhausen</i> geb. <i>22.5.01.</i>
erteilt.
Segelflieger - Ausweis
<i>C. 227.</i>
Rhön-Rossitten-Ges. E. V.
<i>Hauw. Georg</i>



Mycket flygtid blev det inte



När Robert Kronfeld anställdes som erfaren flyglärare i skolan 1928 hade han 4 tim flygtid

VORSCHUNGS-INSTITUT DER RHÖN-ROSSITTEN-GESELLSCHAFT E. V.

4156.

Sonderabdruck aus Heft 4
der Veröffentlichungen des Forschungs-Institutes
der Rhön-Rossitten-Gesellschaft e.V.

Vorträge der 1. Internationalen
Wissenschaftlichen Segelflugtagung
in Darmstadt, 8.–10. März 1930

Herausgegeben vom Direktor

Dr. Walter Georgii

Professor an der Technischen Hochschule
Darmstadt

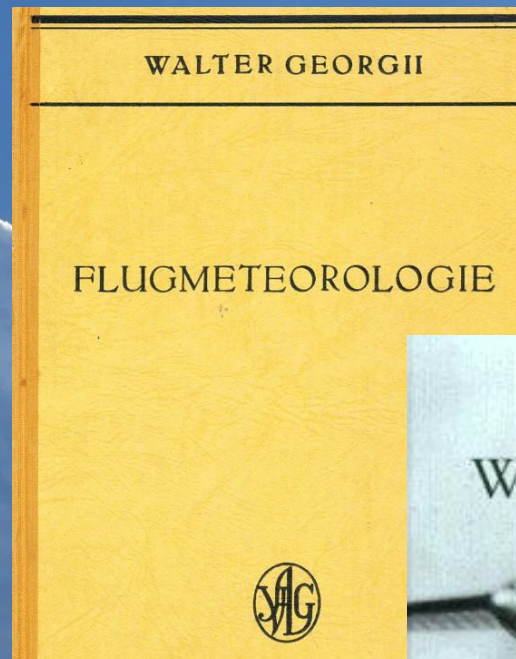
Mit 138 Abbildungen

DRUCK VON R. OLDENBOURG / MÜNCHEN UND BERLIN 1930

ISTUS

Dagens IGC och OSTIV
Tyskland, Frankrike, Holland,
Belgien, Ungern, Italien och USA

*Internationale
Studienkommission für
motorlosen Flug*



Walter Georgii
Segelflygmeteorologins
fader



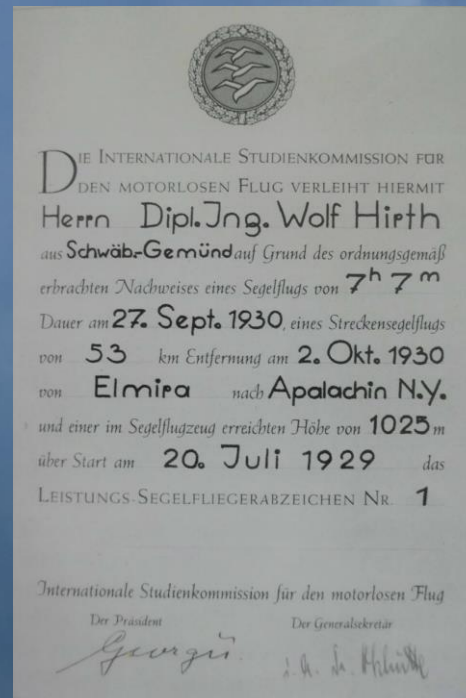
D-diplom

1930

Leistungs
Segelfliegerabzeichen



Kallades silver-C
från 1932



E-diplom
1935



Guld-C

F-diplom
1949



Diamant-C



SG 38

Man behövde inte vara
pilot för att bli instruktör

SchulGleiter

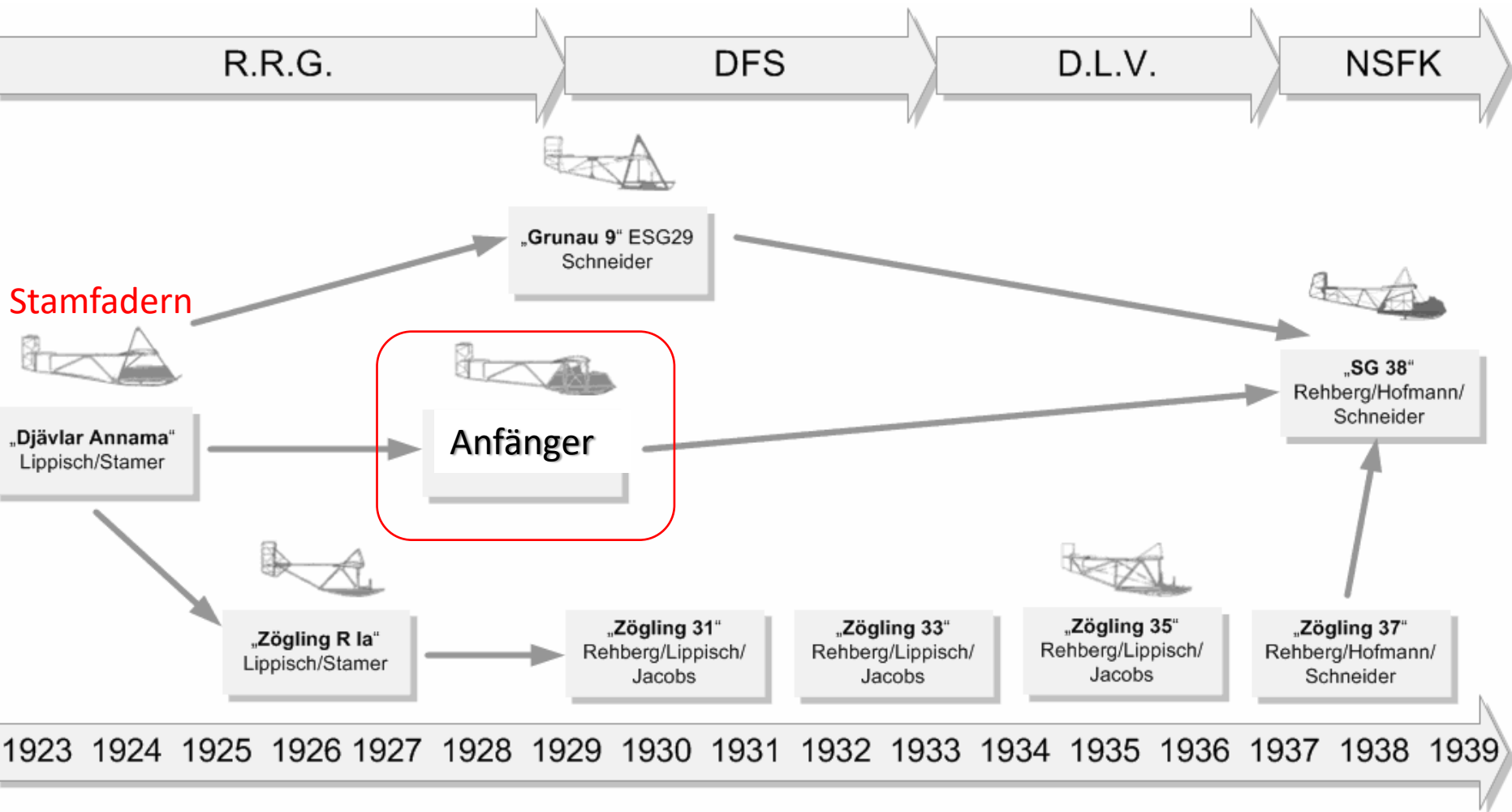
Schneider-Grunau

???

>9000 byggda

Utbildningen skedde
enligt EK-metoden

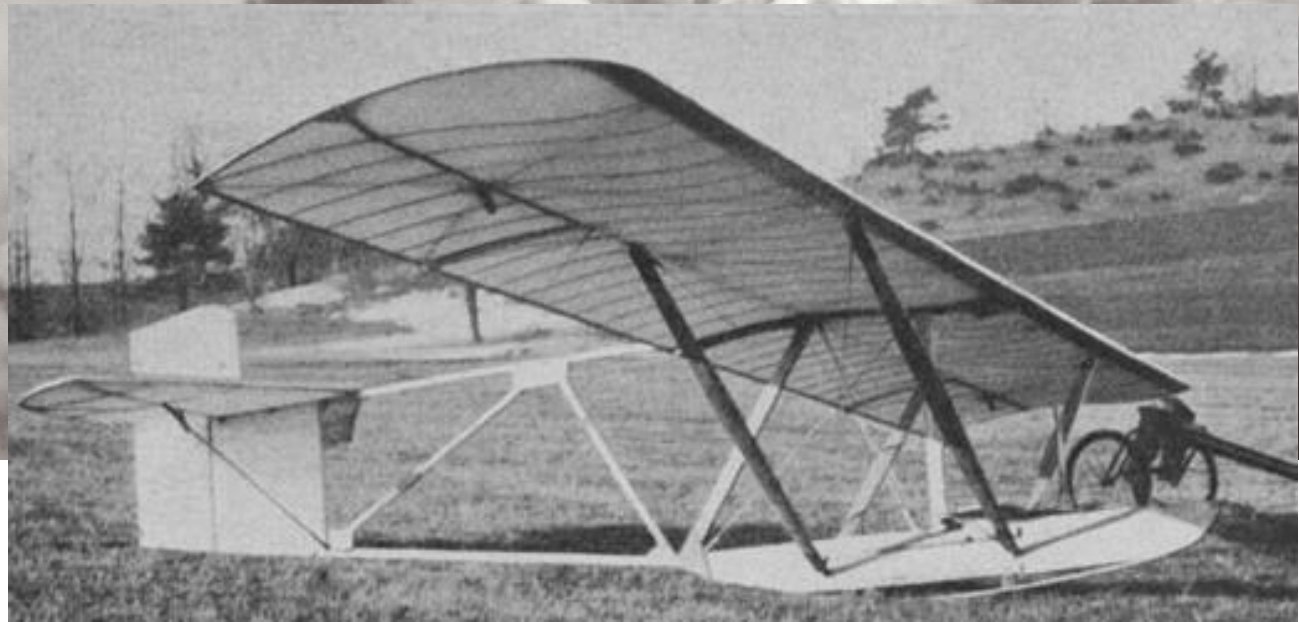
Utvecklingsträd SG 38



Hans Jacobs für Schleicher



Anfänger





1934

Varför EK-
metoden?

b) Das Schulen im Doppelsitzer.

Bei den wachsenden Erfahrungen im Bau von Gleit- und Segelflugzeugen gelang es dann auch, flugfähige doppelsitzige Gleit- und Segelflugzeuge zu entwickeln.

So war es nicht verwunderlich, daß vielerorts auch Versuche mit der im Motorflug üblichen Doppelsteuerschulung aufgenommen wurden.

Die Gründe, weshalb sich die Doppelsitzerschulung im Gleit- und Segelflug nicht durchsetzen kann, sind verschiede

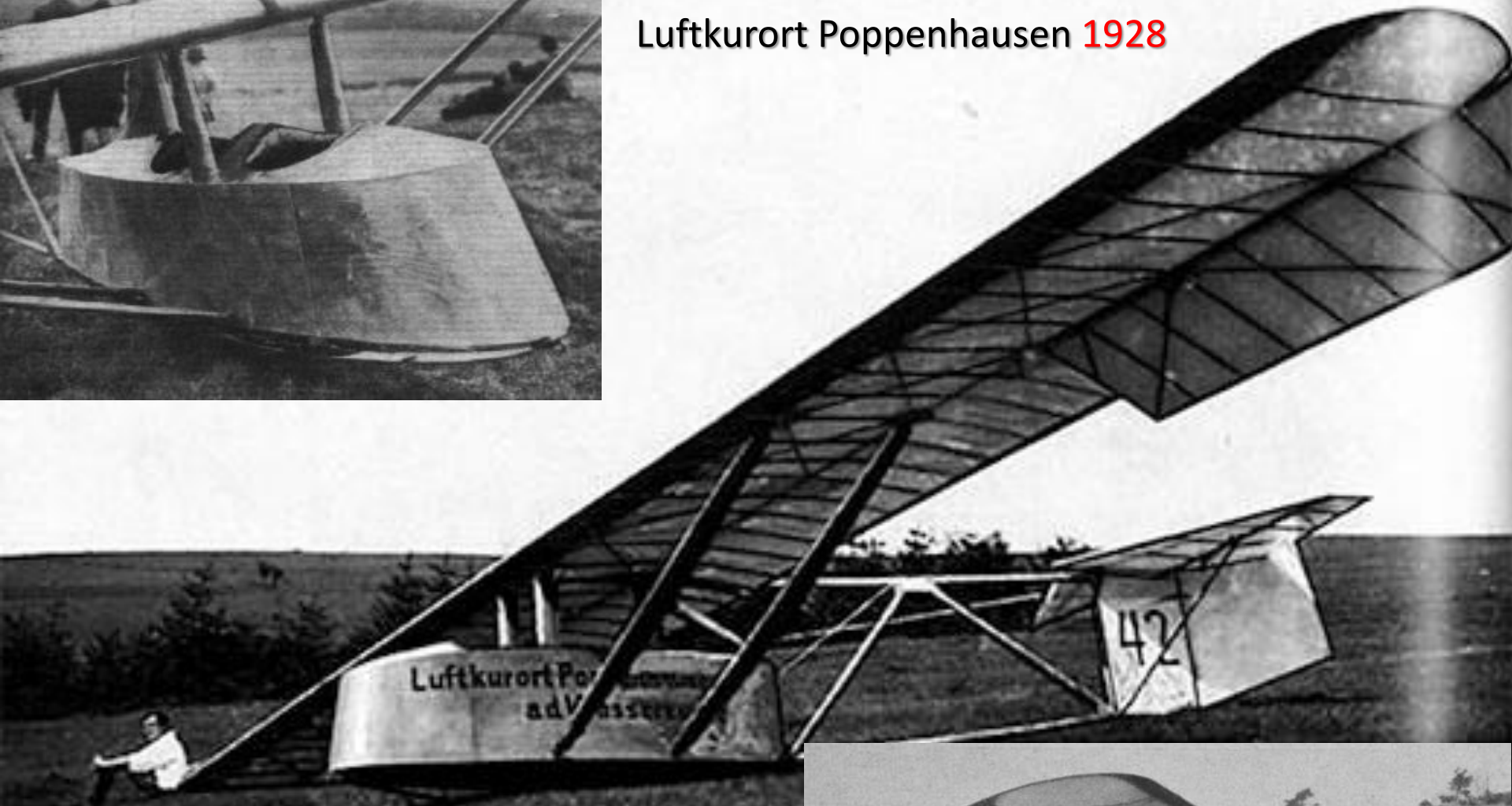
Erstens ist es bislang noch nicht gelungen, ein motorlosen Doppelsitzer zu bauen, der bei den notwendigen großen Dimensionen die gleichen guten Steuerfähigkeiten besitzt wie ein einsitziges Gleitflugzeug.

Weiterhin ist es fast unmöglich, den Gleitflügeln einen Schüler am Doppelsteuer zu schenken. Der Augenblick, wo man ihm den Knüppel überlassen darf, ist sehr kurz ist. Anders liegen die Verhältnisse bei recht hohen Gleitflügeln von größeren Höhen ins Tal. Der Transport dieser Maschinen bergauf ist dann aber so schwierig und zeitaufwendig, daß eine derartige Schulung keinen rechten Erfolg verspricht. Es bliebe damit nur die Schulung während des Segelfluges. Eine Ausnahme ganz weniger Gelände ist aber durchwegs Segeln notwendige Windstärke auch derartig böig, daß der Schüler aus den Knüppelbewegungen des Lehrers die Grundbewegungen nicht mehr herausfindet. Aus dem gleichen Grunde wird auch auf den Motorfliegerschulen bei böigem Wetter die Schulung abgebrochen. Es darf dabei nicht vergessen werden, daß ein motorloses Flugzeug von Böen noch mehr geworfen wird und größere Ausschläge nötig sind, und daß sich der Segelflug immer in bergigem Gelände und nicht über einem ebenen Flugplatz abspielt.

Så har vi aldrig gjort.....



Luftkurort Poppenhausen 1928



Priser 1931

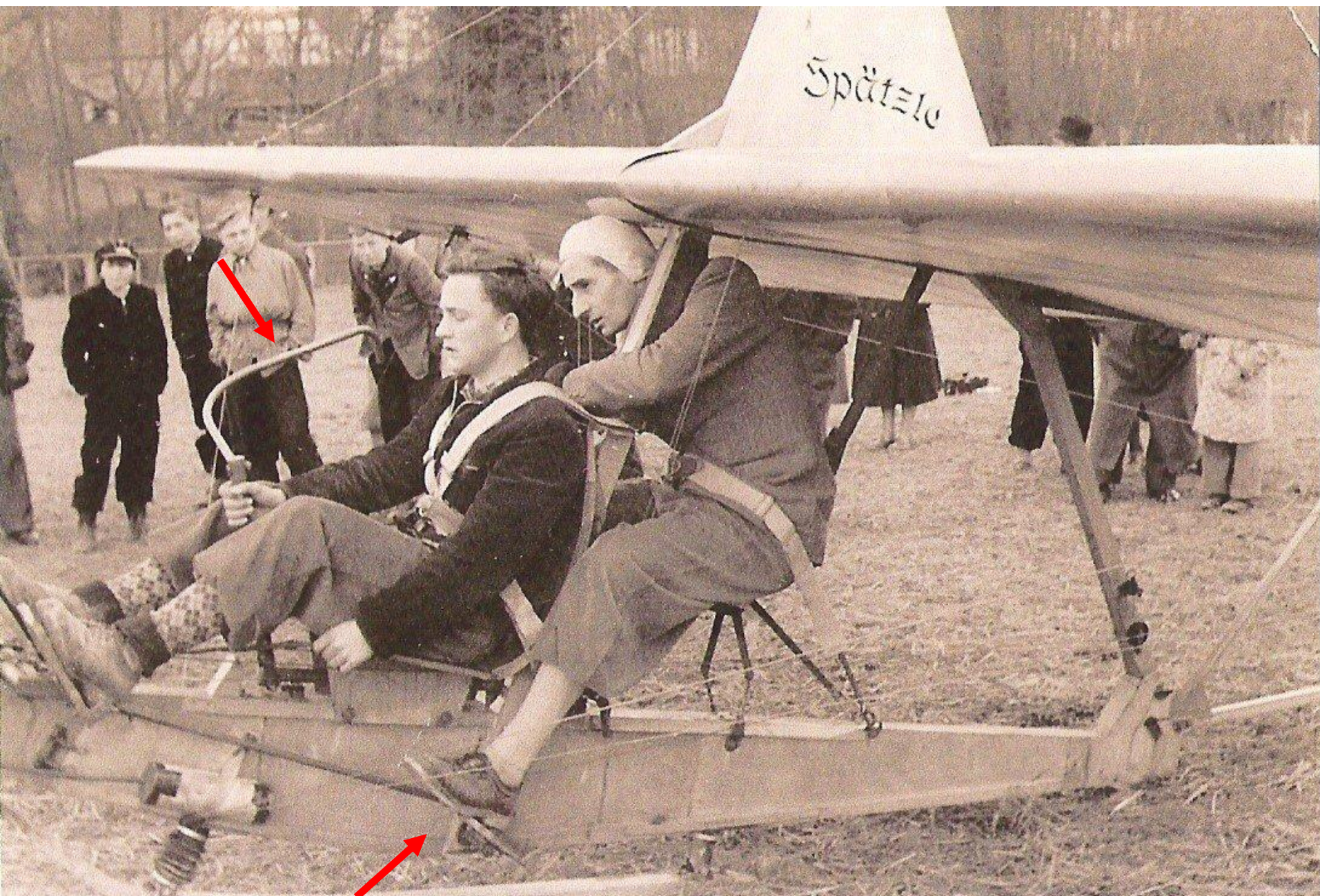
Poppenhausen 1 200 RM (50 000 SEK)

Anfänger 530 RM (22 000 SEK)



DK?





Kranich 1935

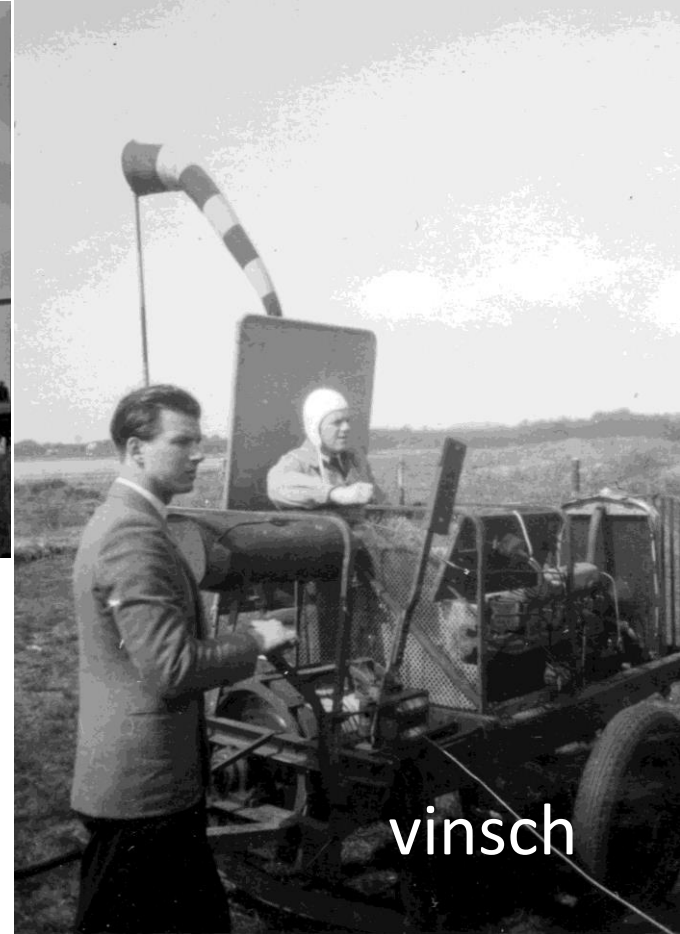
Byggdes i ca 2 000 ex



Dåtidens Duo-Discus



gummirep



vinsch



bilstart

Startmetoder

I början av 30-talet är segelflyg i Tyskland en välorganiserad och erkänd sport med "kultstatus" och "hjältar"



Ursinus Haus slutet på 20-talet



1933 bildades *Deutsche Luftsportverband (DLV)* av den nyvalda nazistiska regeringen. Samtliga tillgångar, anläggningar och flygskolor överfördes till det nya förbundet



Nationalsozialistisches Fliegerkorps (NSFK) bildades ur DLV 1937. Med ett var det tyska segelflyget paramilitärt



1937 fanns det >50 000 aktiva segelflygare i Tyskland. Under 1939 utbildades 40 000 A-, B- och C-diplom av 3 000 lärare på 450 flygfält. Under perioden 1935-1944 byggdes 18 000 segelflygplan i Tyskland.



- Pojkar 14-18 år fick
- bygga glidflygplan
 - lära sig flyga
 - lära sig teknik

De blev stommen i
Luftwaffe
Världens bästa
flygvapen
Inte Hitler-Jugend





Jämför Baden-Powells
scoutrörelse

Stamer gick med i partiet och
SA och drog på sig SA-
uniformen. Flyttade till DLV
1933



Uniformer.....

Hirth



Stamer

Ursinus

Milch

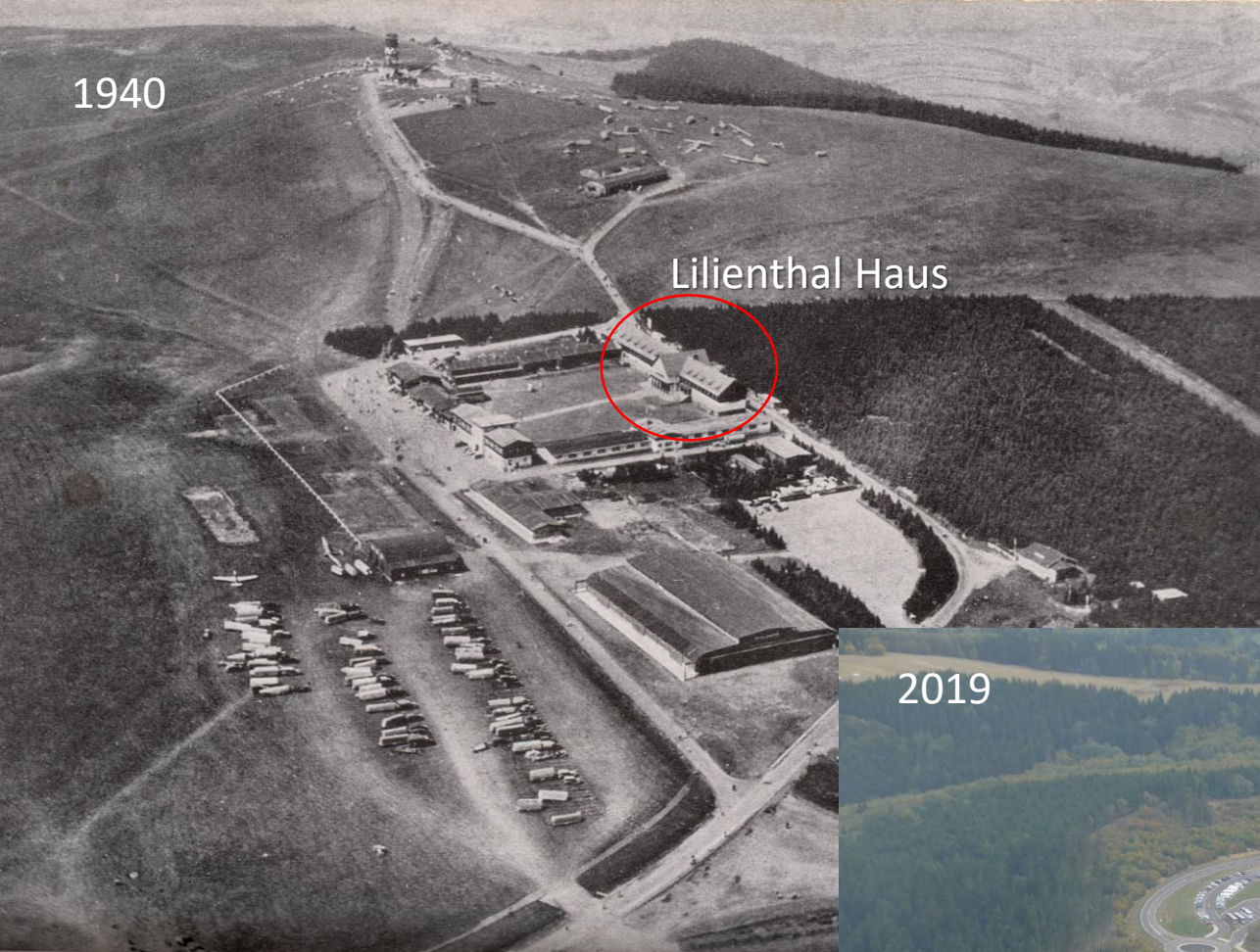


Stamer

Riedel



1940



Lilienthal Haus

Mer kuriosa



2019

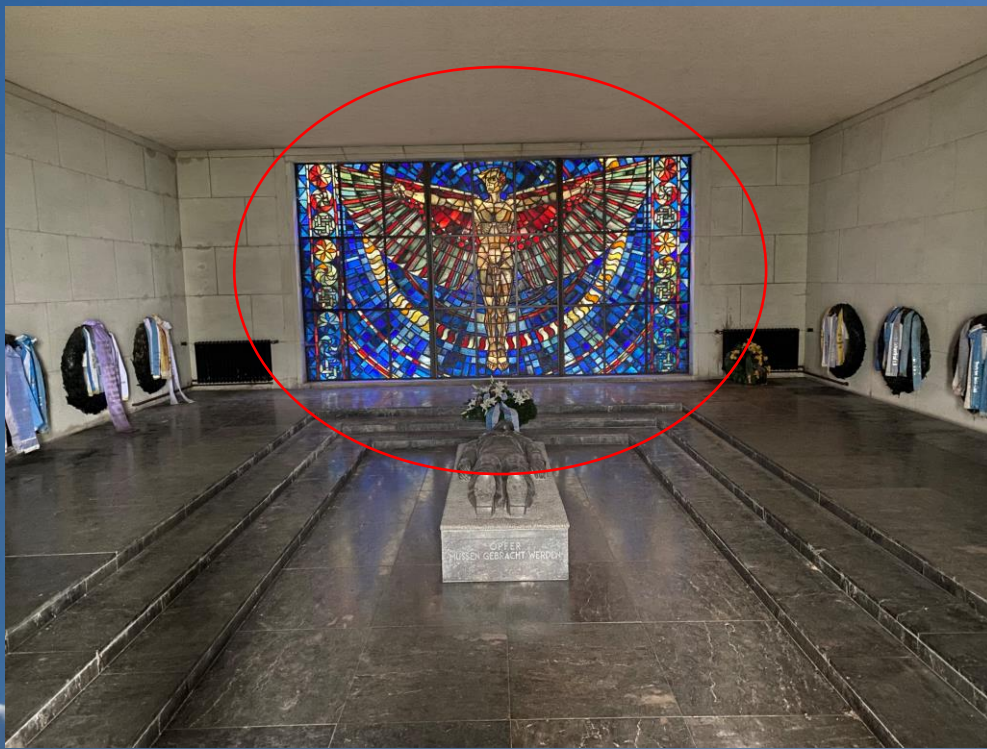


Historiens mörka
vingslag

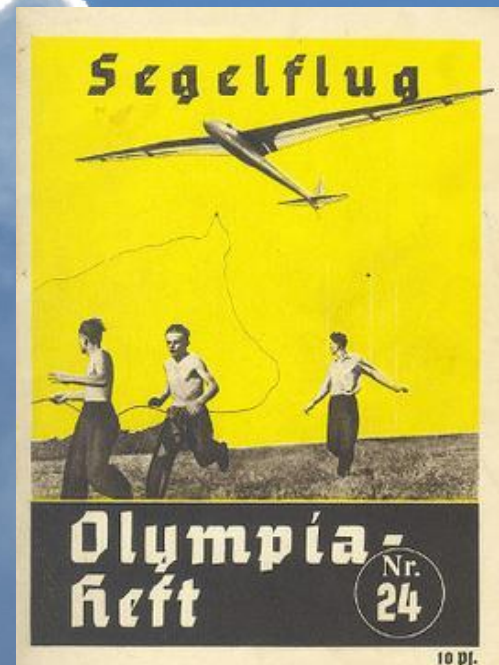
Ehrenhalle



1939



Vart tog segelflygsporten
vägen?



1937 första VM på Wasserkuppe

England
Jugoslavien
Österrike
Polen
Schweiz
Tjeckoslovakien
Tyskland

1. Heini Dittmar Fafnir II
2. Ludwig Hoffman Moazagotl
3. Wolfgang Späte Minimoa

Propaganda



HANDBUCH *des* SEGELFLIEGENS

Herausgegeben von Wolf Hirth

Utkom 1938

Inget om bestämmelser
eller grundutbildning,
bara segelflyg som **sport**

Sport = stärka individen för
landets bästa



1952

Franckh'sche Verlagshandlung-Stuttgart



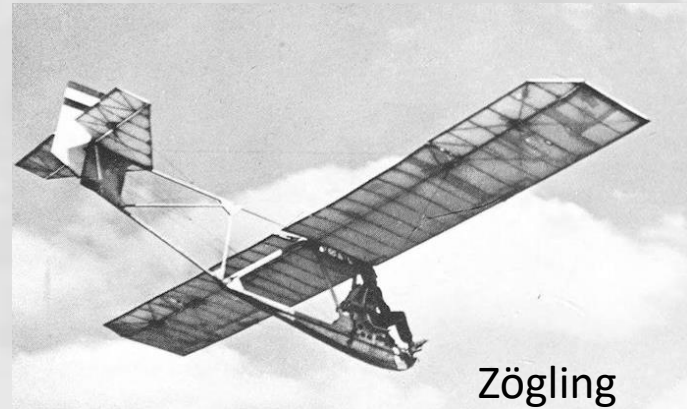
1963

Samtidigt i Sverige

Chalmers FK bildas hösten 1933

Grüne Post (Pippi I och II) + Zögling

Började flyga våren 1934



Zögling



Stockholm (flera klubbar)

Norrköping

Örebro

Västerås

KSAK blir riksorganisation 1937

Utbildningssystem/metod

Så det blev Stammers/
ISTUS system



Sven Åhblom, KSAK chefsinstruktör, 1942:

"Olika system för rutinen vid glidflygutbildning hava framkommit. T ex det Bjurhovdska från Malmö och det Nordholmska från Västerås. Vilket som är det bästa må vara osagt, huvudsaken för en klubb är dock att ett visst system tillämpas, så att utbildningen ej sker hur som haver..."

VI PRESENTERA:



Sporten?

Det är ju krig!



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-

tionen. 1907 blev han löjtnant av 2. kl. en månad senare av 1. kl. vid For-

"Den statsunderstödda segelflygverksamheten"



Arvprinsen
Gustaf Adolf,
ordf KSAK

Ållebergsinsamlingen

DONATOR

EXEMPLAR

Ur Gustaf 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".*

Svenska segelflyget organiseras
nu efter det tyska

Faktisk huvudman blir
Flygvapnet men verksamheten
drivs i civila klubbar via KSAK

KSAK:s tjänstemän är ex FV
gubbar

Dagens segelflygchefer hette
gruppchefer efter NSFK:s
Gruppenführer

Lärarygvisen utfärdades av CFV
ända in på 90-talet



Svenskt segelflyg blev statsunderstött 1941

Ända fram till början av 90-talet

1990 ca 1 MSEK (**2 MSEK idag**)

Flygvapnet segelflög 1941-1952

Svensk segelflygindustri

>200 SG 38

>60 Baby

> 20 Weihe

> 35 Kranich

13 Olympia

18 Baby-Falk

+ andra typer

”FV anslaget”:

- personal
- hälften av Bergfalkarna
- bidrag till pojkar 15-20 år



SEGELFLYG-



HANDBOKEN

DEL 4

Ur innehållet:

Instrumentflygning	W. Späte
Sträckflygning	W. Hirth
Mållflygning	L. Rotter
Fjällflygning	H. Ruthardt
Konstflygning	O. Bräutlgam
Segelflygplanbygge	H. Kensche
Tävlingsförbereelser	P. Krekel
Segelflygrekord	G. Brütting

Pris 2:50 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

SVENSKA SEGELFLYG-



HANDBOKEN

Ur innehållet:

Historik över segelflygningen i Sverige	Harald Martin
Förutsättningar för ett starkt segelflyg	Karl Svansson
Segelflygets framtid	Yngve Norrvi
Modellflyget - segelflygets bottenkåla	G. H. Derantz
Segelflygbestämmelser från Luftfartsmyndigheten	
Viktigare segelflygmeddelanden (SM) från KSAK	
Segelflygrekord och register över flygklubbarna	

Pris 3:50 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

Jöran Forsslund.

Förutsättningar för ett starkt svenskt segelflyg.

Av Civilingenjör Karl Svansson.

De första segelflygningarna — eller rättare sagt glidflygningarna — i vårt land utfördes under i huvudsak samma förhållanden som i segelflygets ursprungsland, Tyskland. I båda länderna voro pionjärerna män, som icke hade några nämnvärda tillgångar utöver ett okuvligt flygintresse. Den fortsatta utvecklingen uppvisar emellertid högst betydande olikheter. I Tyskland blev segelflyget av kända skäl ganska snart ett statsintresse av första ordningen. I Sverige däremot har segelflyget först under det nu pågående kriget uppmärksam-

Segelflygbestämmelser från Luftfartsmyndigheten.

LUFTFARTSMYNDIGHETENS KUNGÖRELSE ANGÅENDE FORDRINGAR FÖR ERHÅLLANDE AV CERTIFIKAT FÖR SEGELFLYGARE

Den verksamhet, vartill segelflygcertifikat (S-certifikat) berättigar

Certifikat för segelflygare berättigar till förande av segelflygplan inom Sverige i enlighet med de föreskrifter, som äro angivna i certifikatet.

Ansökningshandlingar

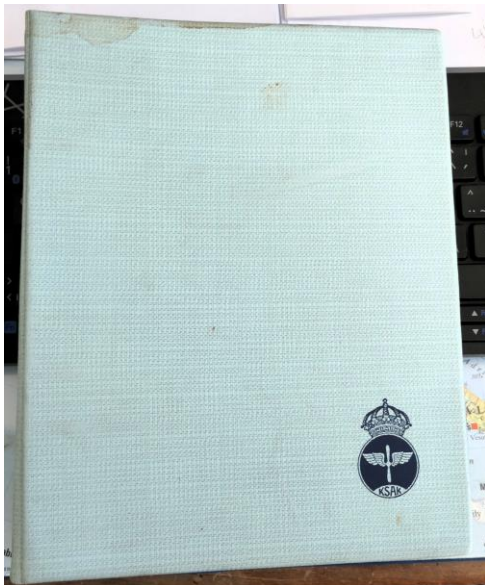
A. Ansökan om nytt segelflygcertifikat skall lämnas till luftfartsmyndigheten och åtföljas av:

1. Intyg beträffande segelflygarens utbildning i enlighet med fordringarna i denna kungörelse.
2. Sökandens fotografier i storlek 40×50 mm.
3. Uppgift angående segelflygplanets storlek och konstruktion.

HANDBUCH des
SEGELFLIEGENS
Herausgegeben von Wolf Hirth



Franksche Verlagsbuchhandlung Stuttgart



80 år 2024

Segelflyghandboken (SHB)

Här kan du hämta och läsa aktuella utgåvor av de olika delarna i Segelflyghandboken.

I segelflyghandboken (SHB) finns många av de skrifter som reglerar Segelflygets verksamhet på ett flertal olika områden. Dessa dokument har byggts upp under många års tid och är därför mycket heltäckande.

Värt att notera är att dessa föreskrifter inte bara är till för skolchefer, tävlingsledare och liknande, utan även gemene segelflygare kan ha stor nytta och värde av att läsa lite i SHB, exempelvis under kapitel 4 för att veta mer om vad man bör betänka när man opererar som segelflygare, kapitel 6 för att få inspiration och veta mer om hur och vad man kan vidareutbilda sig till, samt kanske även kapitel 7 som handlar om flygsportverksamheten. Även andra kapitel har dock mycket intressant i sig.

- 0 - Förord och listor
- 1 - Allmänt
- 2 - Segelflygets organisation
- 3 - Försäkringar
- 4 - Flygverksamhet
- 5 - Underhåll och materiel
- 6 - Utbildning
- 7 - Flygsport
- 8 - Flygsäkerhet
- 9 - Miljö
- 10 - Litteratur, blanketter och information



Segelflyghandboken

Flygverksamhet

Artikel	441
Datum	220430
Sid nr	1 av 2

Bestämmelser för segelflygning under IMC-förhållanden

1 Tillämpning

Dessa bestämmelser gäller vid segelflygning i moln (dvs. flygning under IMC-förhållanden).

Förare som skall segelflyga i moln enligt ovan skall inneha IMC-behörighet. Behörigheten skall vara införd i förarens flygdagbok av Segelflygets kontrollant.

upprättade under perioden 15 APR-15 OKT utanför militär flygövningstid.
ES R25 är upprättat under perioden 15 APR-15 OKT dagligen
0700-2100 (0600-2000).

Tiden för upprättande kan utökas genom NOTAM.

4.2 Utsträckning i höjdd FL 195/5 000/3000 fot
MSL.

Vissa kapitel i SHB var/är lag (BCL)

SHB 1944

f. Tid tages från urkoppling till det ögonblick, då flygplanet första gången berör marken.
g. Distans mätes från startplatsen (plats för urkoppling) till plats för landning samt på karta i sådan skala, att erforderlig noggrannhet erhålles.
h. Samtliga prov skola kontrolleras av två av Aeroklubben godkända kontrollanter.
i. Ansökan om utfärdande av diplom respektive internationellt segelflygdiplom skall jämte erforderliga, av kontrollanterna underskrivna protokoll, läggas till Aeroklubben senast en månad efter sista provets avslutande. Till sådan ansökan skall fogas två fotografier, storlek 5/4 cm.

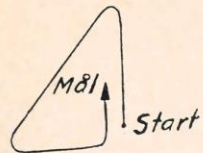
II. Av Aeroklubben utfärdade glid- och segelflygdiplom.
1. Glidflygdiplom A
Provet omfattar:
a. Fem rakflygningar, vardera av minst 20 sek varaktighet. Landning ske inom utprickad landningsbana av 20 m bredd.
b. En rakflygning om minst 30 sek varaktighet. Landning göres enligt mom. II 1 a. ovan.

Mellan provflygningarna må utföras flygningar, som icke uppfylla ovanstående fordringar. Provflygningarna skola utföras inom en tidrymd av 1 år.

2. Glidflygdiplom B.
Provet omfattar:
a. Med gummirepstart:
Fem flygningar, vardera om minst 60 sek varaktighet. Varje flygning utföras i en S-formig bana och omfatta en höger- och vänstersväng med dera omkring 90° kursändring. Svängarna skola utföras på angivna punkter på banan.

Samtliga fem flygningar avslutas med mållandning inom en cirkel med radien 10 m. Cirkelns mittpunkt utmärkes med flagga eller duk.

b. Med bil- eller vinschstart:
Fem flygningar, vardera om minst 60 sek varaktighet. Varje flygning utföres med svängar av sammanlagt 360° enligt nedanstående skiss.



Av de fem flygningarna utföras två med vänstersväng och tre med högersväng.

Samtliga flygningar avslutas med mållandning enligt mom. II 2 a. Svängar skola flygas med tydlig lutning och korrekta roderutslag. De fem provflygningarna få utföras delvis med gummirepstart och delvis med bil- eller vinschstart.

Mellan provflygningarna må utföras flygningar, som icke uppfylla ovanstående villkor.

Provflygningarna skola utföras inom en tidrymd av 1 år.

Plan för C-skolning.

Övning nr		Anm.
1	Stigning till 200 meters höjd. Urkoppling, 360° sväng åt vänster, rakt ut. Därefter bedömningslandning åt höger. Övas åt både höger och vänster. (Glidflygplan.)	V
2	Stigning till 10—15 meters höjd. Landning rakt fram. Övningen utföres utan huv. (Övningssegelflygplan.)	BV
3	Stigning rakt fram till 25 meters höjd. Landning rakt fram. Inlärande av landningsförfarande med luftbroms.	BV
4	Stigning rakt fram till c:a 150 m höjd. Sväng. Flygning till läsidan av fältet. Flygning av 8:or på baslinjen. Lägsta höjd för sväng 50 meter. Landning vid märke.	V
5	Stigning rakt fram till 200 meters höjd. 360° sväng. Därefter i likhet med punkt 4. (Prov för C-diplom avlägges här efter genom utnyttjande av hanguppvind eller termisk uppvind.)	V
	Kompletterande övningar där möjlighet till flygstart förefinnes:	
6	Svängar. Vänster och höger.	F
7	Stall och vikning.	F
8	Branta svängar. Vänster och höger.	F
9	Termikflygning.	F

B = Bilstart. V = Vinschstart. F = Flygstart.

Statistik för Ålleberg 1941-49

År	A	B	C	S-cert
1941	93	25	44	30
1942	31	25	43	30
1943	51	14	67	30
1944	64	19	50	35
1945	72	30	2	55
1946	49	17	4	39
1947	61	28	8	30
1948	68	8	1	16
1949	63	17	6	12
Summa	552	183	225	277

Idag ca 300
"elever"/år
50 000 besökare

51:- idag
Avgift 2 kr
(1944)

A -> B -> C -> examinering till S-cert

KSAK

Luftfartsmyndigheten



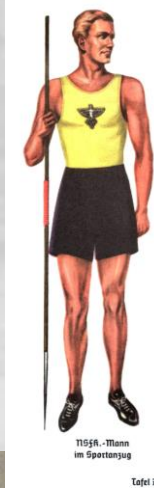
Kuriosa

Utdrag ur SM 202:

INSTRUKTION FÖR FLYGINSTRUKTÖRER (segelflyg- och glidflynstruktörer)

Det åligger flyginstruktören:

- att leda flygutbildningen inom flyglaget,
- att till gruppchefen anmäla och från fortsatt flygutbildning avstänga elever, vilka han anser vara olämpliga eller icke kunna tillgodogöra sig utbildningen,
- att på ett värdigt och kamratligt sätt umgås med sina elever samt grundligt lära känna var och en,
- att genom mönstergillt uppträdande, såväl privat som på flygplatsen, föregå sina elever med gott exempel samt upprätthålla en fast disciplin och skapa en god segelflygaranda,
- att beivra missbruk av tobak och alkohol samt klargöra för eleverna vikten av ett sunt levnadssätt,
- att vid lämpliga tillfällen inlägga idrottsövningar och allsång i programmet,



"Landningsvarv" anno 1944

Märket väl synligt från luften.

Svag vind

el. vindstilla

landningsmärke

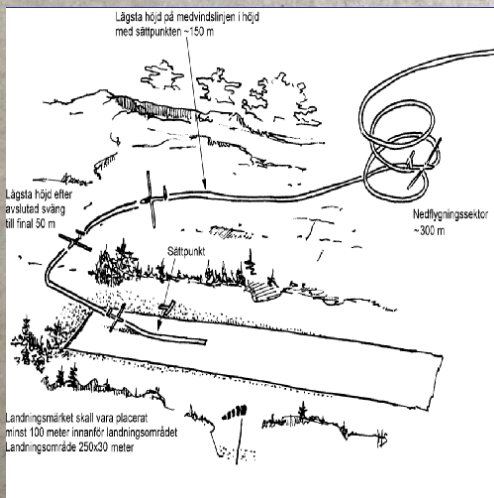
350 m.

500 m.

linje

bas-

Mer kuriosa



1 maj 1944

2 243 A-diplom

1 123 B-diplom

529 C-diplom

125 S-cert

53 silver-C

1 guld-C

RST startar 1944

Första SM 1945

64 flygklubbar anslutna till KSAK



Exempel

Aeroklubben i Skåne 1944

3 SG 38

2 Grunau Baby IIB

(1 Kranich)

2 bogserbilar

1 vinsch

1941-1/5 1944

98 A

55 B

23 C

6 S-cert

Priser

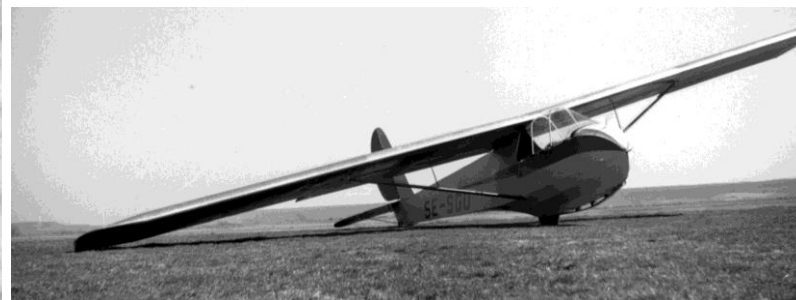
A-diplom 85:- 25 starter (1973:-)

B-diplom 105:- 30 starter (2437:-) i dagens penningvärde

C-diplom 155:- 28 starter (3597:-)



Lennart Ståhlfors
1917-2010



Chefsinstruktör
Bengt C:son Bergman

Kriget är slut
Nya tider

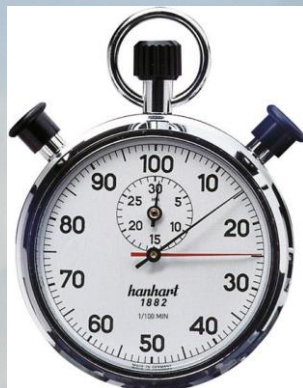
Första DK- kursen 1947 C-diplom



1-19

Flygvapnets
utbildningsplan
och instruktioner
är grunden i vår
DK-utbildning.

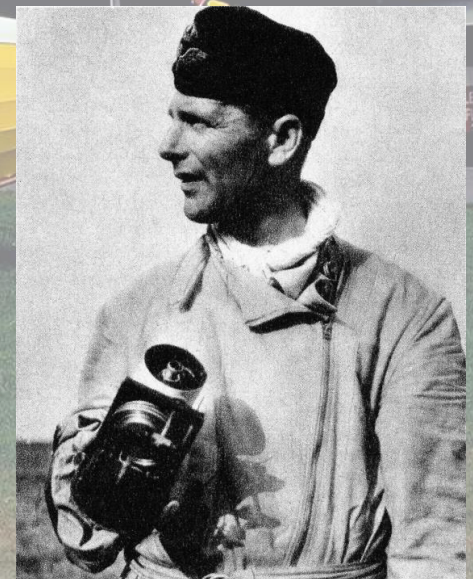
Än idag



2-22

"I sin kritiska analys av kursen framhåller chefsinstruktören att det använda DK-flygplanet är mycket ändamålsenligt och kan rekommenderas. Vidare framhåller han att en viss nackdel med DK-utbildningen torde ligga i att nybörjaren, som tidigare inte suttit i ett flygplan men som redan efter fjorton dagars utbildning flyger ensam i ett segelflygplan, kan komma att känna sig alltför säker. Det snabba inlärandet fordrar en sträng övervakning och en sträng fortsatt skolning omedelbart efter kursens slut".

7 elever (6 tog C-diplom)
Ålleberg/Vinninga





Första DK-instruktörkursen 1948
8 elever

Utbildningsplanen 1950 för DK

Glidflygutbildning,
inte
segelflygutbildning

13/1 1950

Sid. 1

Artikel nr 209/d



DK-SKOLNING.

(Övning nr 1 - 25 utföres med DK-flygplan; övning nr 26 - 29 med övningssegelflygplan).

1. Praktisk utbildning.

Övning nr:

1. Orientering i luften.
2. Sidrodrets primära verkan.
3. Höjdrodrets " "
4. Skevrodrens " "
5. Sidrodrets sekundära "
6. Skevroderbromsen.
7. Skevroderbromsens "
8. Skevrodrens sekundära verkan.
9. Flygning rakt fram på bästa glidhastighet. (Sidrodret).
10. Flygning rakt fram på bästa glidhastighet. (Höjdrodret).
11. Flygning rakt fram på bästa glidhastighet. (Skevrodren).
12. Flygning rakt fram på bästa glidhastighet. (Övningar).
13. Sidrodrets verkan i sväng.
14. Höjdrodrets " " "
15. Hållande i sväng.
16. Demonstration av felaktiga roderkombinationer under sväng.
17. Ingång i sväng.
18. Urgång ur sväng.
19. Inlärande av svängar samt bedömningslandning 2 x 90°.
20. Orientering beträffande överstegring och vikning.
21. Hur man förebygger och rätar upp flygplanet ur en vikning.
22. Vikning. (Övningar).
23. Branta svängar.
24. " " (Övningar).
25. Vingglidning.

Artikeln omfattar 24 sidor.

Instruktion: sidrodrets sekundära verkan

"Start. Var med i rodren. Jag ger nu vänster sidroder. Nosen svänger åt vänster, flygplanet kanar utåt och börjar nu luta över åt vänster. Jag går rakt ut. Flygplanet lutade över åt vänster, emedan höger vinge gick fortare genom luften än vänster och således fick större lyftkraft. Jag fortsätter. Nosen svänger, flygplanet kanar utåt, lutar över åt vänster, nosen går ner. Jag går rakt ut. Nosen gick ner därför att girplanet var lutat och sidrodret pressade ned nosen".

SHB 1950

SHB 2020

Var med i rodren..... Jag ger vänster sidroder. Nosen går åt vänster - flygplanet kanar utåt - lutar åt vänster och nosen går ner. Jag går rakt ut.

Flygplanet lutade åt vänster därför att yttervingen gick fortare genom luften än innervingen och således fick ökad lyftkraft.

Nosen gick ner därför att girplanet var lutat och sidrodret som verkar i girplanet pressade ner nosen.

Standardiserad
utbildning

Det handlar fortfarande mest om utbildning



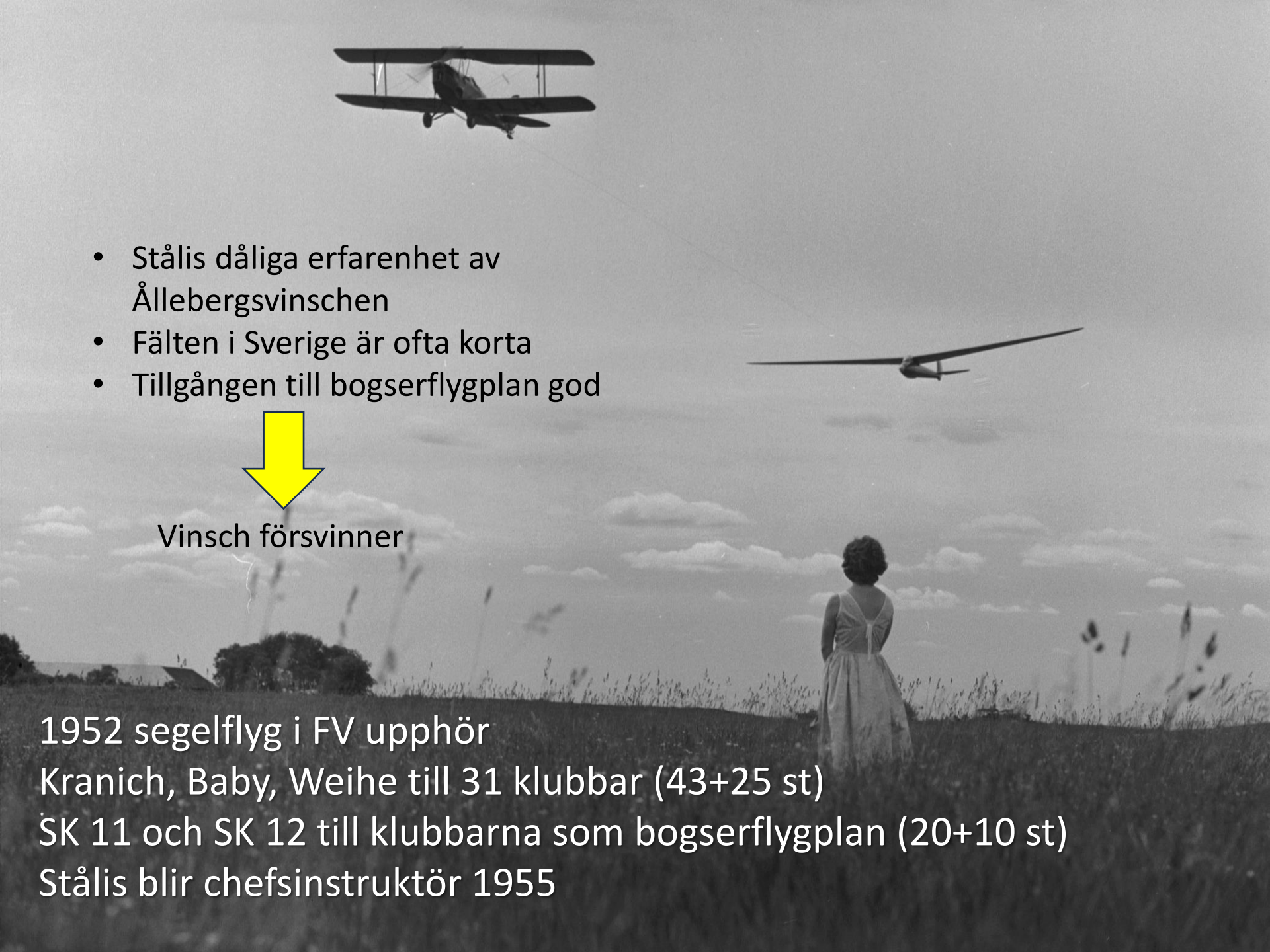
Inga SM 1950-54



Tyskland efter kriget:

- Segelflyg förbjudet till 1951
- Stammers metod med EK fortsatte
- Segelflygindustrin kommer igång igen i början av 50-talet
- Tvåsitsare börjar byggas



- 
- Stålis dåliga erfarenhet av Ållebergsvinschen
 - Fälten i Sverige är ofta korta
 - Tillgången till bogserflygplan god



Vinsch försvinner

1952 segelflyg i FV upphör

Kranich, Baby, Weihe till 31 klubbar (43+25 st)

SK 11 och SK 12 till klubbarna som bogserflygplan (20+10 st)

Stålis blir chefsinstruktör 1955

Bergfalke + F-släp + "vår" utbildningsplan =
världens effektivaste glidflyg utbildning

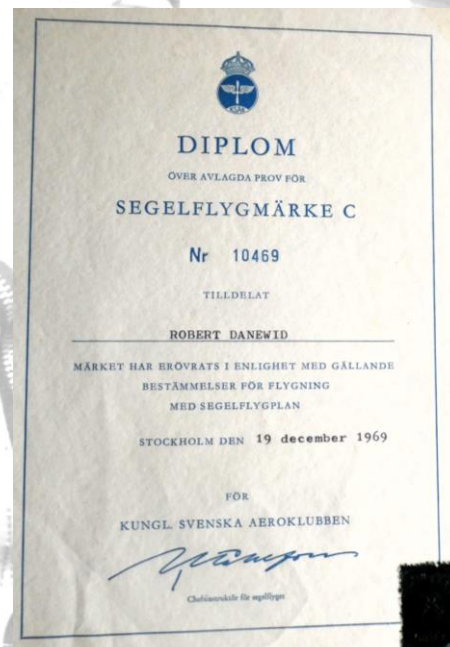
?



Tatt nassen

Bergfalke enhetsflygplan
fram til början av 80-talet

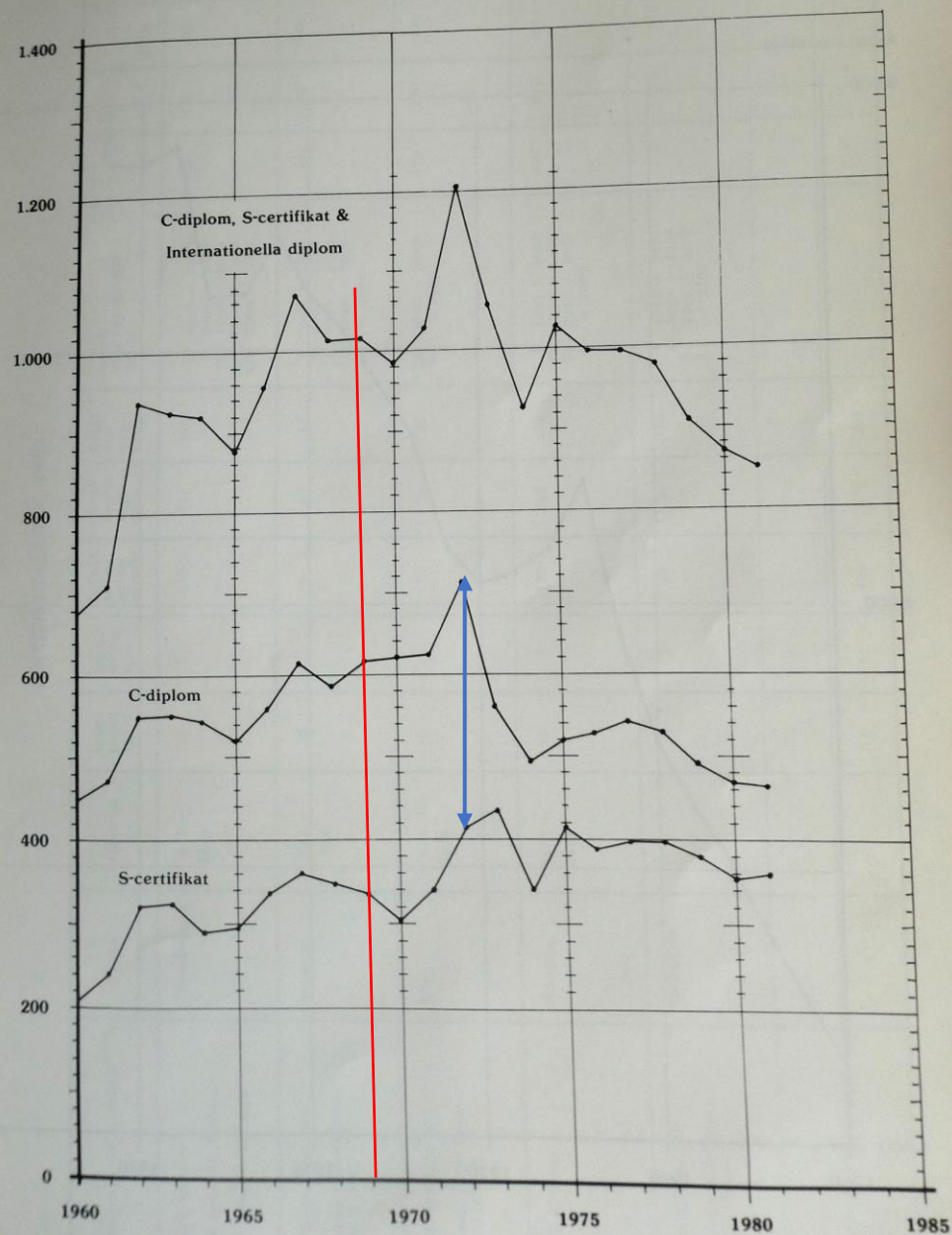
När jag började segelflyga 1969
kostade ett C-diplom 650:-
Alla pojkar 15-20 år fick 300:- i
bidrag från Flygvapnet
(Flickor fick inget)

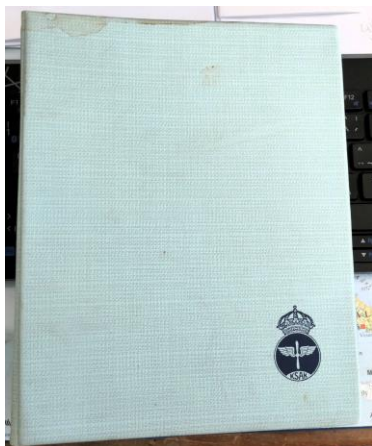


6 237:- i dagens penningvärde

Arvet från Tyskland/FV levde kvar länge.....
Påverkar det oss fortfarande?

ANTAL ÅRLIGEN REGISTRERADE DIPLOM OCH SEGELFLYGCERTIFIKAT SEDAN 1960





1969

Två etapper

C-diplom

22 DK + 10 EK

S-cert

5 DK + 5 EK

1 DK-utbildning, vinschstart

Minsta antal starter

DK 30 st

EK 10 st

Utbildningen skall fördelas på minst 15 dagar.

Flygproven omfattar:

Tre flygningar, vardera omfattande minst 5 min fri flygning. Landning skall ske inom en i sidled och längdled markerad landningsbana av 250 m längd och 50 m bredd.

Vid varje flygning skall utföras en 360° högersväng och en 360° vänstersväng. Svängarna skall utföras med tydlig lutning och korrekta roderutslag.

2 DK-utbildning, flygstart

Minsta antal starter

DK 18 st

EK 10 st

Utbildningen skall fördelas på minst 15 dagar.

Flygproven omfattar:

Tre flygningar, vardera omfattande minst 5 min fri flygning. Landning skall ske inom en i sidled och längdled markerad landningsbana av 250 m längd och 50 m bredd.

Vid varje flygning skall utföras en 360° högersväng och en 360° vänstersväng. Svängarna skall utföras med tydlig lutning och korrekta roderutslag.

3 Diplom till motorflygare

Vid segelflygutbildning av elev, som innehar eller innehaft motorflygcertifikat, må segelflyglärare föreskriva det antal flygningar, som elev skall utföra i DK innan ensamflygning får företagas samt i EK innan prov för C-diplom avlägges.

II Internationella diplom

De internationella diplomerna är följande.

Silver- C

Guld- C

Diamant-C

Stamers C-diplom???



80-talet nya skolflygplan

168 Bergfalkar



Stålis går i pension
Bergfalkeobligatoriet upphör



Sporten kommer tillbaka **UTB-90**

Vi vill utbilda **segelflygare**!

Internationalisering
Demokrati
Kvalitet



Utbildning 90

FV anslaget

60-80-talet

2 etapper
Grund- C-diplom
Certskolning – S-cert

*Ingen termikträning, ingen
utelandningsträning, ingen
sträckflygning etc.*



FV anslaget upphör

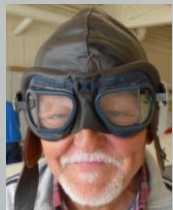
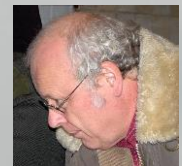
1990-nu

3 etapper
Grund- C-diplom
Tillämpad segelflygutbildning termik – EK-bevis
Tillämpad segelflygning – inflygning ensitsare,
utelandning, spinnträning mm – S-cert-

*Fokus på termikflygning, MacCready
flygning, räckvidd, mer flygning i hela
manöverenvelopen, inflygning ensitsare,
utelandning, spinnträning,
passagerarflygning mm*



Mars 1988



13/1 1950

Sid. 1

Artikel nr 209/4

DK-SKOLNING.

(Övning nr 1 - 25 utföres med DK-flygplan; övning nr 26 - 29 med övningssegelflygplan).

1. Praktisk utbildning.Övning nr:

1. Orientering i luften.
2. Sidrodrets primära verkan.
3. Höjdrodrets " "
4. Skevrodrens " "
5. Sidrodrets sekundära "
6. Skevroderbromsen.
7. Skevroderbromsens "
8. Skevrodrens sekundära verkan.
9. Flygning rakt fram på bästa glidhastighet. (Sidrodret).
10. Flygning rakt fram på bästa glidhastighet. (Höjdrodret).
11. Flygning rakt fram på bästa glidhastighet. (Skevrodren).
12. Flygning rakt fram på bästa glidhastighet. (Övningar).
13. Sidrodrets verkan i sväng.
14. Höjdrodrets " " "
15. Hållande i sväng.
16. Demonstration av felaktiga roderkombinationer under sväng.
17. Ingång i sväng.
18. Urgång ur sväng.
19. Inlärande av svängar samt bedömningslandning 2 x 90°.
20. Orientering beträffande överstegring och vikning.
21. Hur man förebygger och rätar upp flygplanet ur en vikning.
22. Vikning. (Övningar).
23. Branta svängar.
24. " " (Övningar).
25. Vingglidning.

Artikel nr omfattar 24 sidor.

Utbildningsplan UTB-90

Övn. nr	Ettapp	DK/EK	SEL/SEI	Övning
18-21	1	DK	SEL	Allmän flygtränning före EK
22-24	1	EK	SEL	EK-flygning
25	2	DK	SEL/SEI	Flygning med luftbroms
				Landning i sidvind
26	2	DK	SEL/SEI	Avbruten start, träning
27	2	DK	SEL/SEI	Allmän flygtränning
				Träning av svängar
				Svängväxlingar
				Vingtipningar
28	2	DK	SEL/SEI	Termikflygning
				Flygning tillsammans med andra luftfartyg
				Stall och vikning
				Bedömningslandning, "för låg höjd"
29-32	2	EK	SEL/SEI	Termikflygning
				Precisionslandning
33	2	DK	SEL/SEI	Termikflygning
				Träning av svängar
				Termikcentrering
				Mac Creadytillämpningar
34	2	DK	SEL/SEI	Termikflygning
				Flygning i tratten
35-36	2	EK	SEL/SEI	Termikflygning
				Flygning i tratten
37	2	DK	SEL/SEI	Termikflygning
				Flygning enligt räckviddsdiagram
				Precisionslandning
38-39	2	EK	SEL/SEI	Termikflygning
				Flygning enligt räckviddsdiagram
				Precisionslandning
40	2	DK	SEL/SEI	Lågfartsflygning
				Brant grävande sväng
				Sidvindslandning
41	2	DK	SEL/SEI	Högfartsflygning

Segelflyg



Denna bok är av av Luftfartsverket och Segelflyget godkänd som obligatorisk undervisningsmaterial vid utbildning till segelflygcertifikat. Boken är också avsedd för studiecirkel i ämnet segelflyg enligt en av SISU godkänd studieplan.

Robert Axelsson & Robert Danewid

Du flyger

Elevhandbok med
all cert-teori





Segelflyg en lärobok

av Robert Axelsson Robert Danewid (**Bok**) 2002, Svenska, För vuxna

Ämne: Segelflygning,

🔍 Visa mer information

Finns på följande bibliotek

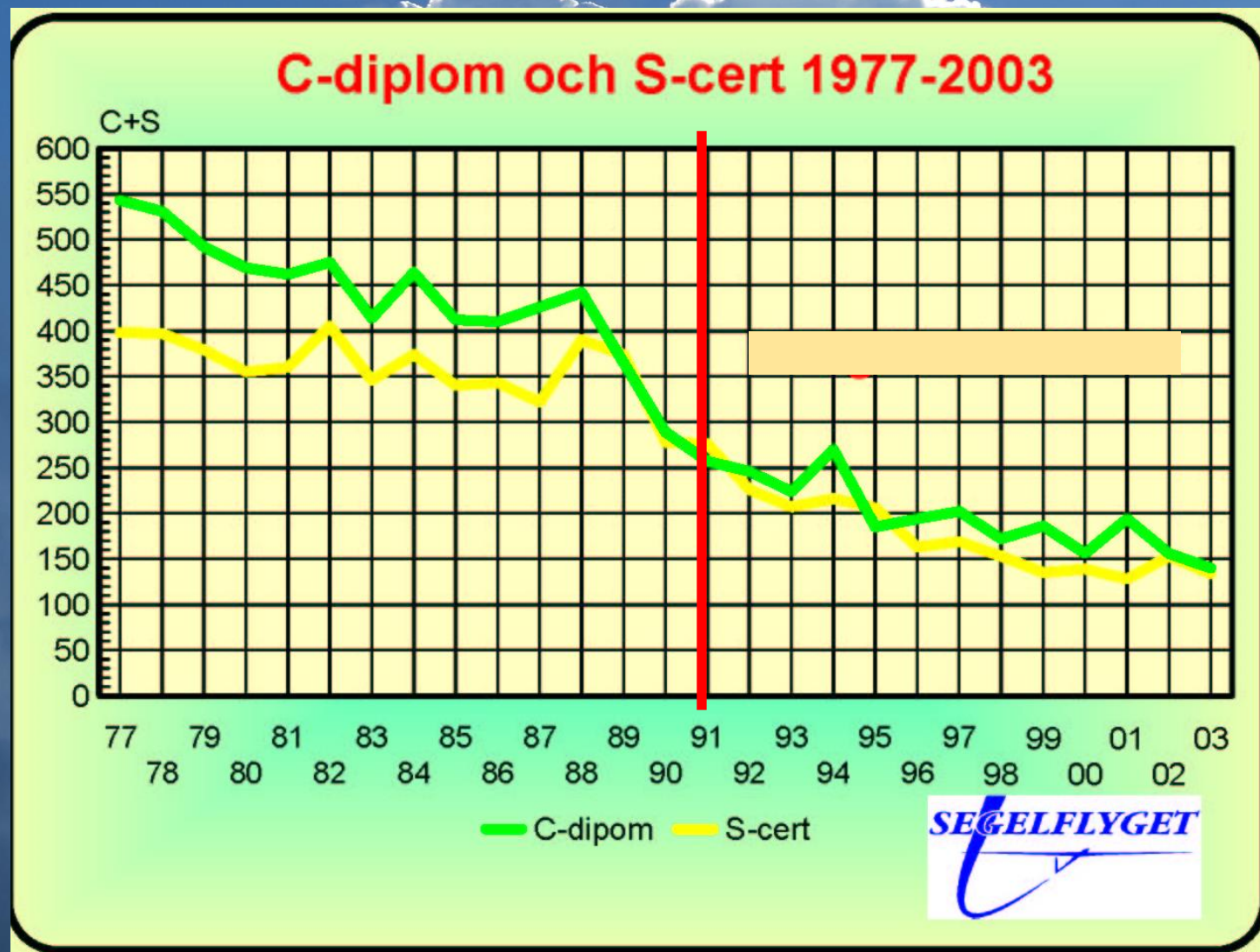
Sök bibliotek

2 av 2 exemplar finns att låna,

Finns inne ▼	Bibliotek ↕	Lånetiden går ut ↕	Avdelning	Placering	Uppställd på
Ja (1 av 1)	Stadsbiblioteket		Magasin	Hylla	Rbfd: Segelflyg ▼
Ja (1 av 1)	Stadsbiblioteket		Facksal 2	Hylla	Rbfd: Segelflyg ▼

Trycktes i 4 upplagor, >6 000 ex

Blev UTB-90 en hit?



EASA SFCL

Utbildning "2020" enl. SFCL

Nationell utbildningsplan
Anpassad till SFCL

3 etapper
Grund- C-diplom

Tillämpad segelflygutbildning termik – EK-bevis
Tillämpad segelflygning – inflygning ensitsare,
utelandning, spinträning mm

Teoretisk
examinering

Provvakt

Praktisk
Examinering

Flygprov
AoC

Kontrollant
FE(S)

Övn. nr:	Ettapp	DK/EK	SEL FI(S)	Övning
1	1	DK	SEL	Orientering i luften
2	1	DK	SEL	Rodrens primära verkan
3	1	DK	SEL	Skevroderbromsen
4	1	DK	SEL	Flygning rakt fram Bedömningslandning
5	1	DK	SEL	Sidrodrets och höjdrodrets verkan i sväng Bedömningslandning
6	1	DK	SEL	Hållande i sväng, urgång ur sväng Bedömningslandning
7	1	DK	SEL	Ingång i sväng
8	1	DK	SEL	Träning av svängar Felaktiga roderkombinationer
9	1	DK	SEL	Träning av svängar Felaktiga roderkombinationer
10	1	DK	SEL	Orientering om stall Lågfartsflygning Flygning med belastning <1G
11	1	DK	SEL	Hur man förebygger och rätar upp flygplanet ur en vikning
12	1	DK	SEL	Hur man förebygger och rätar upp flygplanet ur en vikning med luftbromsarna utfällda
13	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK Låg inflygning till landning
14	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK Bedömningslandning, medvindslinjen för nära banan
15	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK Bedömningslandning "för hög höjd"
16	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK Avbruten start, svängar
17	1	DK	SEL	Rodrens sekundära verkan, branta svängar
18-21	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK

SFCL = UTB-90

Övn. nr	Ettapp	DK/EK	SEL/SEI	Övning
1	1	DK	SEL	Orientering i luften
2	1	DK	SEL	Rodrens primära verkan
3	1	DK	SEL	Skevroderbromsen
4	1	DK	SEL	Flygning rakt fram Bedömningslandning
5	1	DK	SEL	Sidrodrets och höjdrodrets verkan i sväng Bedömningslandning
6	1	DK	SEL	Hållande i sväng, urgång ur sväng Bedömningslandning
7	1	DK	SEL	Ingång i sväng
8	1	DK	SEL	Träning av svängar Felaktiga roderkombinationer
9	1	DK	SEL	Träning av svängar Felaktiga roderkombinationer
10	1	DK	SEL	Orientering om stall Flygning med belastning < 1G
11	1	DK	SEL	Hur man förebygger och rätar upp flygplanet ur en vikning.
12	1	DK	SEL	Hur man förebygger och rätar upp flygplanet ur en vikning med luftbromsarna utfällda.
13	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK Låg inflygning till landning
14	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK Bedömningslandning, medvindslinjen för nära banan.
15	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK Bedömningslandning "för hög höjd"
16	1	DK	SEL	Allmän flygträning före EK Avbruten start, svängar
17	1	DK	SEL	Rodrens sekundära verkan

EGU Florens 2008

Harmonisering =>
minsta gemensamma
nämnen gäller =>
Skit för alla

UTB-90 kunde accepteras av alla

Antalet utbildade C-diplom och S-cert 2013-2022



*Klubbarna
rapporterar*

50 nya C-diplom!!
39 nya cert!

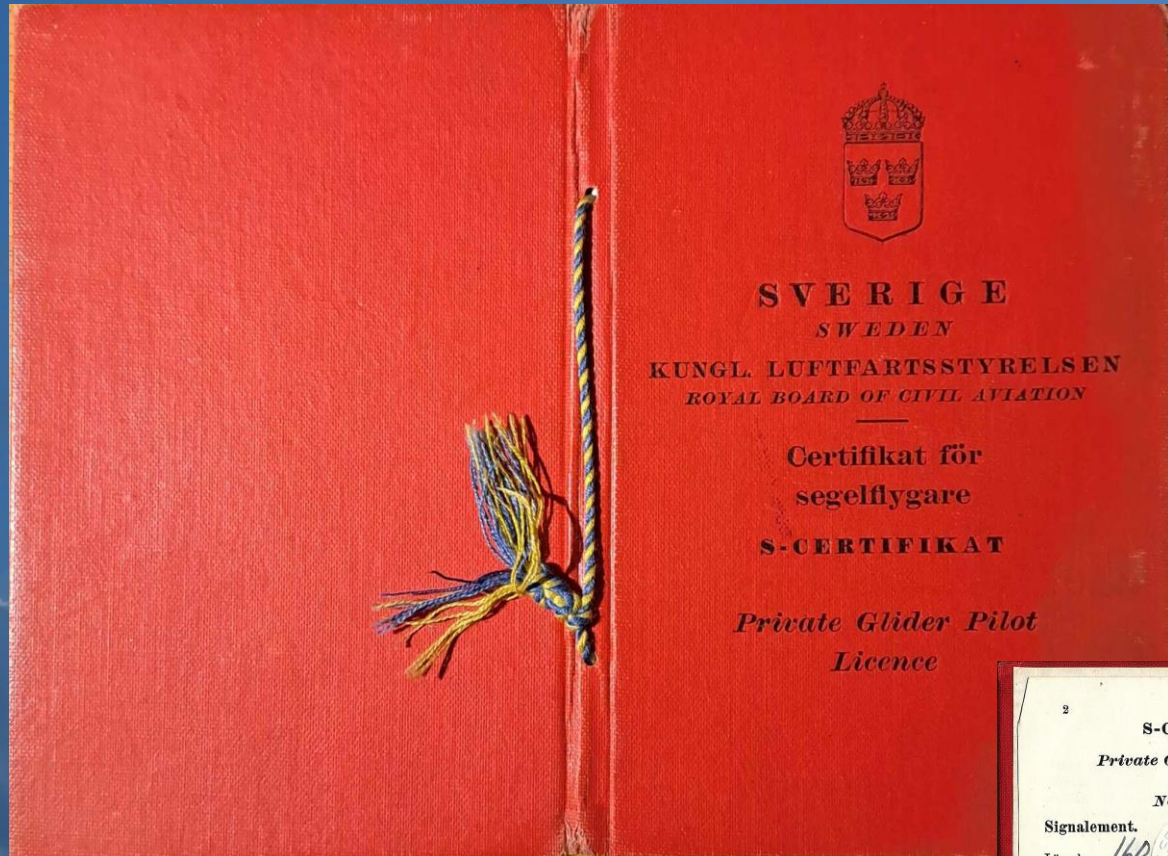
**TS har utfärdat
55 SPL!**



Glidande medelvärde – antal utfärdade
2013-2016
C-diplom - 71
S-cert - 72
2019-2022
C-diplom - 60
S-cert - 49

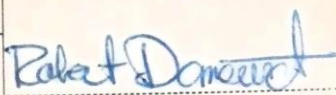
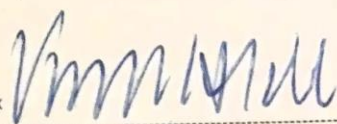
**10 C-diplom
ansökningar tills
idag!!**

S-cert 1958



2		3	
S-CERTIFIKAT. <i>Private Glider Pilot Licence</i>			
No. <u>1954</u>		Efternamn: <u>Åk</u> Surname: <u>Åk</u>	
Signalement.		Förnamn: <u>Ulf</u> Christian Name: <u>Åkman</u>	
Längd: <u>160</u> cm.		Adress: <u>Malmgåtan 71</u> Address: <u>ES18V</u>	
Härfärg: <u>ljusblond</u>		Nationalitet: <u>Svensk</u>	
Ogonfärg: <u>brun</u>		Nationality: <u>Swedish</u>	
Född den: <u>3.12.1942</u>		Detta certifikat berättigar innehavaren att i privat luftfart föra segelflygplan. This Licence authorizes the holder to act, but not for remuneration, as pilot-in-command in any glider.	
Identification.		Stockholm den <u>30 december</u> 19 <u>58</u>	
Height: <u>160</u> cm.		<u>Ulf Åkman</u> Kungl. Luftfartsstyrelsen Royal Board of Civil Aviation	
Colour of hair: <u>ljusblond</u>			
Colour of eyes: <u>brun</u>			
Date of birth: <u>3.12.1942</u>			
Place of birth: <u>Åmköping</u>			
Innehavarens namnteckning. Signature of holder: <u>Ulf Åkman</u>			

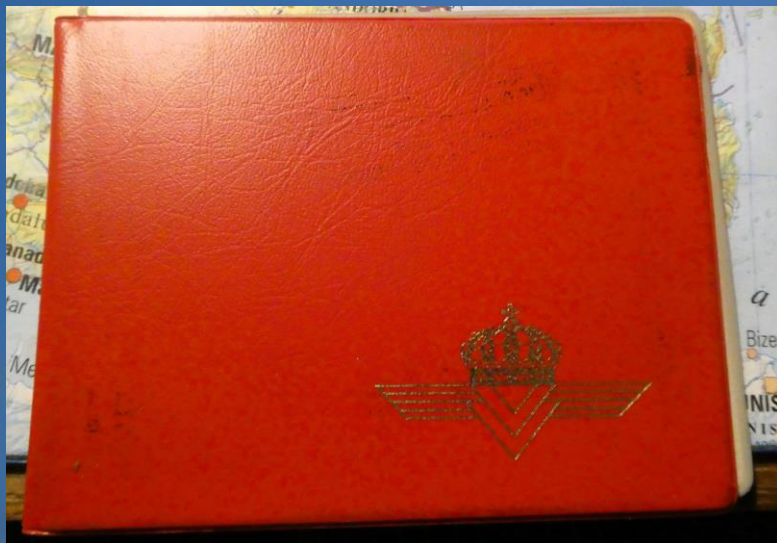
S-cert 1974

 SVERIGE SWEDEN		III CERTIFIKAT NR S- 5289
CERTIFIKAT FÖR SEGELFLYGARE PRIVATE GLIDER PILOT LICENCE		
ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE STANDARDS OF ICAO		
IV NAMN/NAME Danewid, Nils Robert Valdemar		
FÖDD/BORN I/IN 25.02.1954 Kirseberg		
V ADRESS/ADDRESS Bispgat 106 216 22 Mölndal		
VI NATIONALITET/NATIONALITY Swedish	VII INNEHAVARENS NAMNTECKNING SIGNATURE OF HOLDER 	
VIII LUFTFARTSVERKET SWEDISH BOARD OF CIVIL AVIATION STOCKHOLM 1974-04-23		
XI 		
L 1353-1		

XIII BEHÖRIGHET/RATINGS STRÄCK- och PASSAGERARFLYGNING CROSS-COUNTRY and PASSENGER- CARRYING FLYING IMC-FLYGNING IMC-FLYING	Datum Date 74-04-23 77-07-05	Sign  
INNEHAVARE AV RADIOTELEFONIST- CERTIFIKAT HOLDER OF RADIOTELEPHONE OPERATOR CERTIFICATE		No B-20319 VALID ONLY WITHIN SWEDEN
CERTIFIKATET GÄLLER/LICENCE VALID		
tom/to 1976-04-23 1978-04-30 1978-07-31	Datum Date 74-04-23 76-04-12 78-04-13	Sign   
This document will be substituted and is therefore automatically cancelled at the time of expiration.		
XIV ANMÄRKNINGAR/REMARKS Original licence issued on 1970-05-27.		
AKT NR		

Segelflygarcert 80-talet

Dög som ID-handling



SVERIGE
SWEDEN

SEGELFLYGARCERTIFIKAT

II GUIDER PILOT LICENCE

III Serienummer / Serial No. **S -540225-4337**

IV Namn / Name **DANEVID N ROBERT W**

V Adress, Luftfartsverket Fack S-601 01 Norrköping

VI Medborgarskap/Nationality **SWEDISH**

VII Innehavarens namnteckning/Signature of holder
Robert Danevid

VIII Luftfartsverket/Board of Civil Aviation Sweden
Datum för första utfärdande / Date of first issue **70-05-27**

IX Villkor/Conditions Se omstående sida/See reverse side

Tillverkningsnummer **2 235 898**

LUFTFARTSVERKET
Board of Civil Aviation
SWEDEN

BEHÖRIGHETSHANDLING
Statement of Validity

Bilaga till certifikat/behörighetsbevis med samma serienummer.
Attachment to licence with identical serial number.

III Serienummer/Serial No. **S 540225-4337**

IX Gäller t o m/Valid to **88-04-30**

XIII Anmärkningar/Remarks

X Datum för utfärdandet /Date of issue **1986-04-07**

Utfärdande tjänsteman /Issuing officer
Anette Thömer

För förklaring, se baksida!

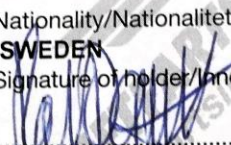
Cert 2004

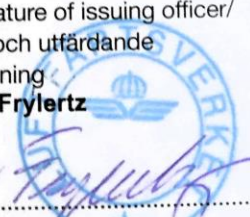


SEGELFLYGARCERTIFIKAT

GLIDER PILOT LICENCE

Issued in accordance with ICAO standards
Utfärdat i överensstämmelse med ICAO
standard

- I State of issue/Utfärdande stat
SWEDEN/SVERIGE
- III Licence No/Certifikatnummer
SE-5402254337
- IV Last and first name of holder/innehavarens
efter och förnamn
DANEVID N ROBERT W
- XIV Date and place of birth/Födelsedatum och ort
25/02/1954
- V Address/Adress
RÅBELÖVSG 40 B
21619 MALMÖ
- VI Nationality/Nationalitet
SWEDEN
- VII Signature of holder/innehavarens namnteckning

- VIII Issuing Authority/Utfärdande myndighet
Swedish CAA/Luftfartsinspektionen
- X Date of issue and signature of issuing officer/
Datum för utfärdande och utfärdande
tjänstemans namnteckning
29/11/2004 Anitha Frylertz

- XI Seal or stamp of issuing Authority/
Utfärdande myndighets sigill eller stämpel


- II Titles of licences, date of initial issue and
country code/Certifikatsbeteckningar, dag för
första utfärdande samt landskod
GLIDER PILOT LICENCE 27/05/1970 SE
- IX Validity
This licence is to be re-issued not later than
30/11/2005
- This licence includes a medical approval.
A document containing a photo shall be carried
for the purposes of identification of the licence
holder.
- XII Radiotelephony privileges/befogenheter
för radiotelefoni
**The holder of this licence has demonstrated
competence to operate R/T equipment on
board aircraft in Swedish.**
- XIII Remarks/Anmärkningar
Correcting lenses available.

Datagenererat på billigt dasspapper

EASA SPL

 SWEDISH TRANSPORT AGENCY Transportstyrelsen EUROPEAN UNION FLIGHT CREW LICENCE FLYGCERTIFIKAT Issued in accordance with Part-SFCL <i>Utfärdat i överensstämmelse med Del-SFCL</i> This licence complies with ICAO standards, except for the LAPL and BIR privileges <i>Detta certifikat överensstämmer med Icaos normer, utom för LAPL- och BIR-befogenheterna</i> EASA Form 141 Issue 2		<table><tr><td>I</td><td>State of issue / Utfärdande stat Sweden</td></tr><tr><td>III</td><td>Licence number / Certifikatnummer SE.SFCL.194004264331</td></tr><tr><td>IV</td><td>Last and first name of holder / Innehavarens efter- och förnamn Möller, Anders Valdemar</td></tr><tr><td>IVa</td><td>Date of birth / Födelsedatum 26/04/1940</td></tr><tr><td>XIV</td><td>Place of birth / Födelseort Undefined, N/A</td></tr><tr><td>V</td><td>Address of holder / Innehavarens adress AGNESFRIDSVÄGEN 71 LGH 1002 21237 MALMÖ</td></tr><tr><td>VI</td><td>Nationality / Nationalitet Swedish</td></tr><tr><td>VII</td><td>Signature of holder / Innehavarens namnteckning</td></tr><tr><td>VIII</td><td>Issuing competent authority / Utfärdande behörig myndighet Swedish Transport Agency /Transportstyrelsen</td></tr><tr><td>X</td><td>Signature of issuing officer and date / Utfärdande tjänstemans namnteckning samt datum  Leo Johansson 07/08/2023</td></tr><tr><td>XI</td><td>Seal or stamp of issuing competent authority / Utfärdande behöriga myndighets sigill eller stämpel </td></tr></table>	I	State of issue / Utfärdande stat Sweden	III	Licence number / Certifikatnummer SE.SFCL.194004264331	IV	Last and first name of holder / Innehavarens efter- och förnamn Möller, Anders Valdemar	IVa	Date of birth / Födelsedatum 26/04/1940	XIV	Place of birth / Födelseort Undefined, N/A	V	Address of holder / Innehavarens adress AGNESFRIDSVÄGEN 71 LGH 1002 21237 MALMÖ	VI	Nationality / Nationalitet Swedish	VII	Signature of holder / Innehavarens namnteckning	VIII	Issuing competent authority / Utfärdande behörig myndighet Swedish Transport Agency /Transportstyrelsen	X	Signature of issuing officer and date / Utfärdande tjänstemans namnteckning samt datum  Leo Johansson 07/08/2023	XI	Seal or stamp of issuing competent authority / Utfärdande behöriga myndighets sigill eller stämpel 
I	State of issue / Utfärdande stat Sweden																							
III	Licence number / Certifikatnummer SE.SFCL.194004264331																							
IV	Last and first name of holder / Innehavarens efter- och förnamn Möller, Anders Valdemar																							
IVa	Date of birth / Födelsedatum 26/04/1940																							
XIV	Place of birth / Födelseort Undefined, N/A																							
V	Address of holder / Innehavarens adress AGNESFRIDSVÄGEN 71 LGH 1002 21237 MALMÖ																							
VI	Nationality / Nationalitet Swedish																							
VII	Signature of holder / Innehavarens namnteckning																							
VIII	Issuing competent authority / Utfärdande behörig myndighet Swedish Transport Agency /Transportstyrelsen																							
X	Signature of issuing officer and date / Utfärdande tjänstemans namnteckning samt datum  Leo Johansson 07/08/2023																							
XI	Seal or stamp of issuing competent authority / Utfärdande behöriga myndighets sigill eller stämpel 																							

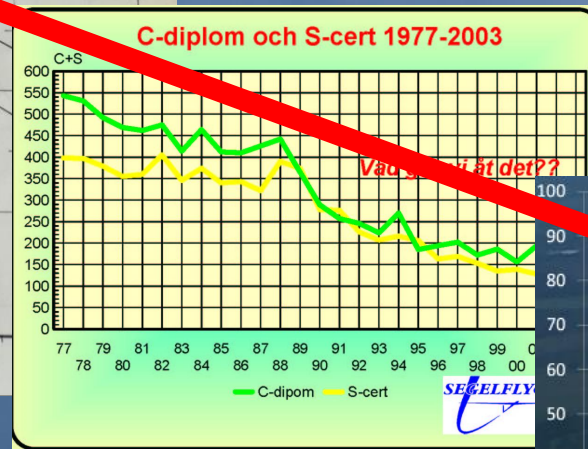
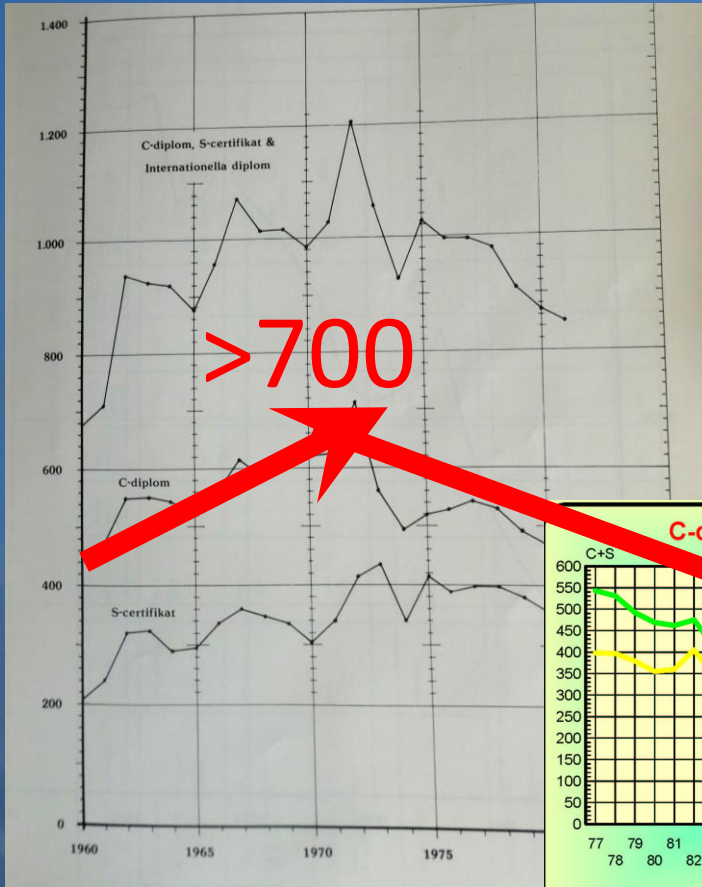
 TRANSPORT STYRELSEN Swedish Transport Agency EUROPEAN UNION CLASS / KLASS 1 / 2 / LAPL MEDICAL CERTIFICATE Pertaining to a Part-FCL licence MEDICINSKT INTYG <i>För Del-FCL Certifikat</i> Issued in accordance with Part-MED <i>Utfärdat i enlighet med Del-MED</i> This medical certificate complies with ICAO standards, except for the LAPL medical certificate <i>Detta medicinska intyg överensstämmer med ICAO standard, utom för det medicinska intyget för LAPL</i> EASA Form 147 Issue 1

Datagenererat på billigt dasspapper

BGA GPL

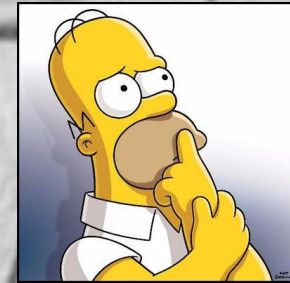


Sammanfattningsvis



Filosofiska tankar och några spaningar.....

Är det inte kul att
segelflyga längre?



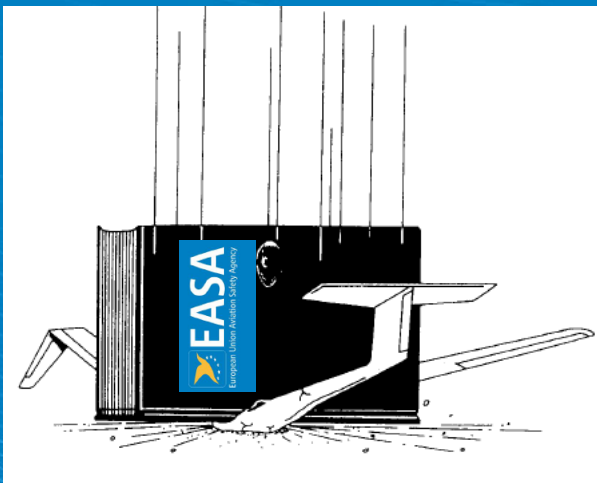
Spaningar, inga svar

En ny certinnehavare fortsätter
flyga i 3 år



Enligt statistik från Norden + UK

DTO
CAO
ARC
Part ML
SAO
FI(S)
FE(S)
Aoc
PC
AMC
HT
AM.....



314 sidor

Easy Access Rules

This document contains...
licensing and...
It includes...
...licensing specifications
... (CS-22), Acceptable Means of
... material (GM), displayed in a
... format with advanced navigation features
... bookmarks.

Byråkratiens seger över förnuftet

Är det konstigt att folk slutar flyga?

Sailplane Rule Book
(IR + AMC/GM & CS + AMC/GM)
eRules





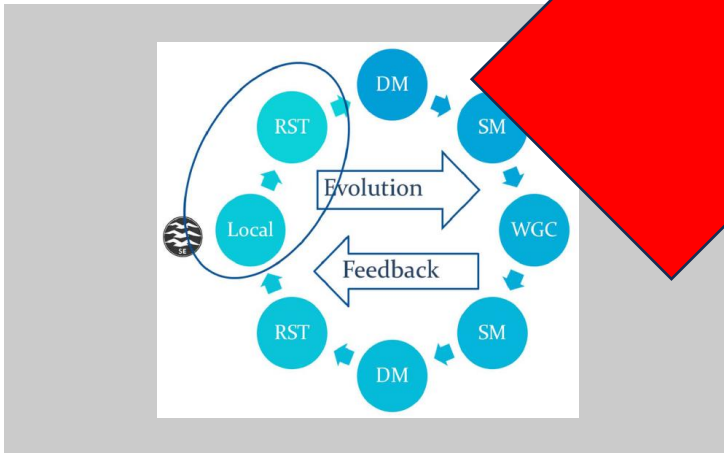


Miljön är mer komplex

För dåliga prestanda



Nästan lika dyra





Har det blivit
för komplext?



ASK 13 + K 7
690 + 490

ASK 21
>1 000



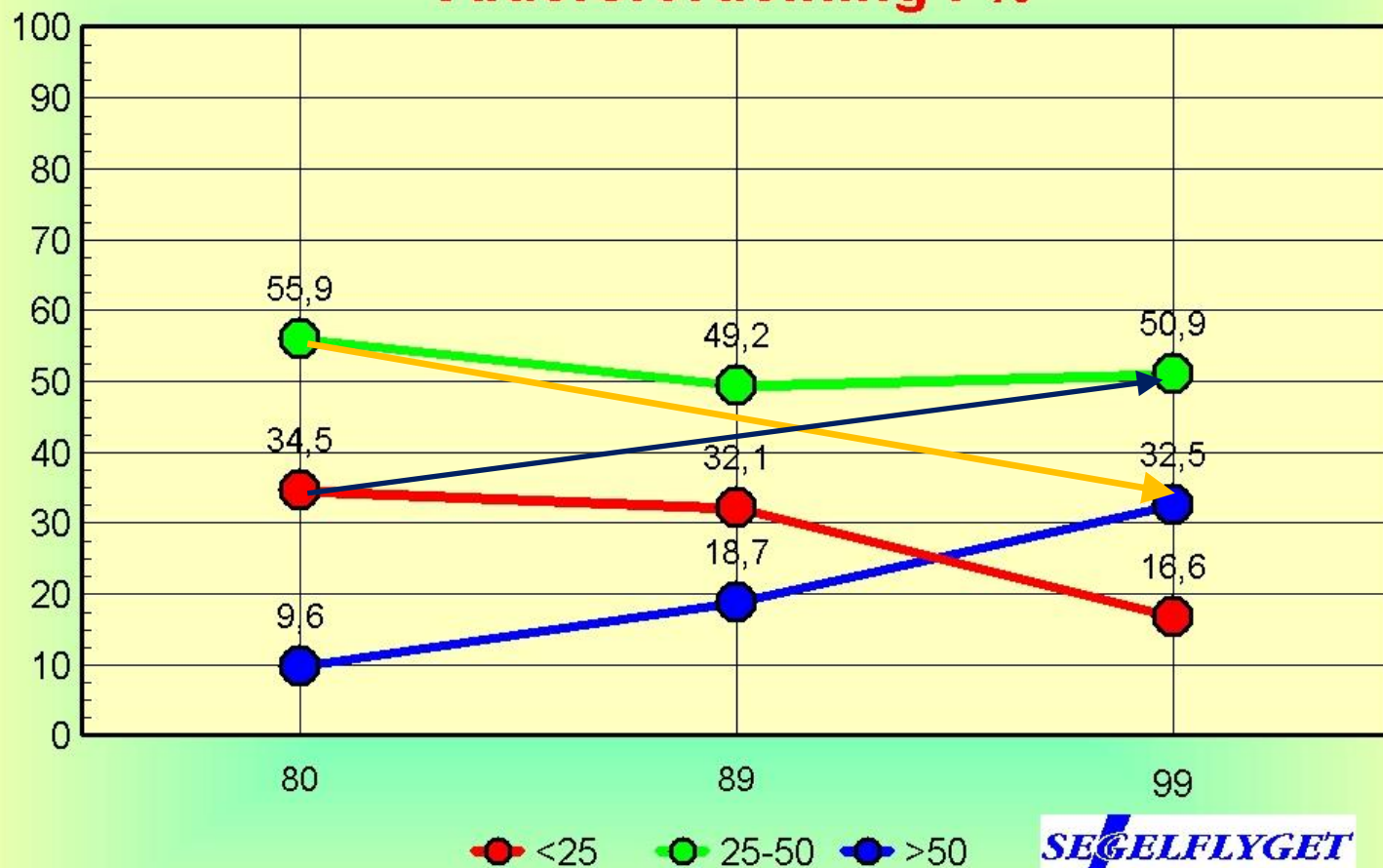
*"Att den svenska ungdomen med hänförelse skall
hörsamma segelflygets kallelse....."*



Inget har hänt på 80 år

1 tös bland 13 pågar (som idag)

Åldersfördelning i %



1972



Finns drömmen om
att (segel)flyga
kvar?

JA

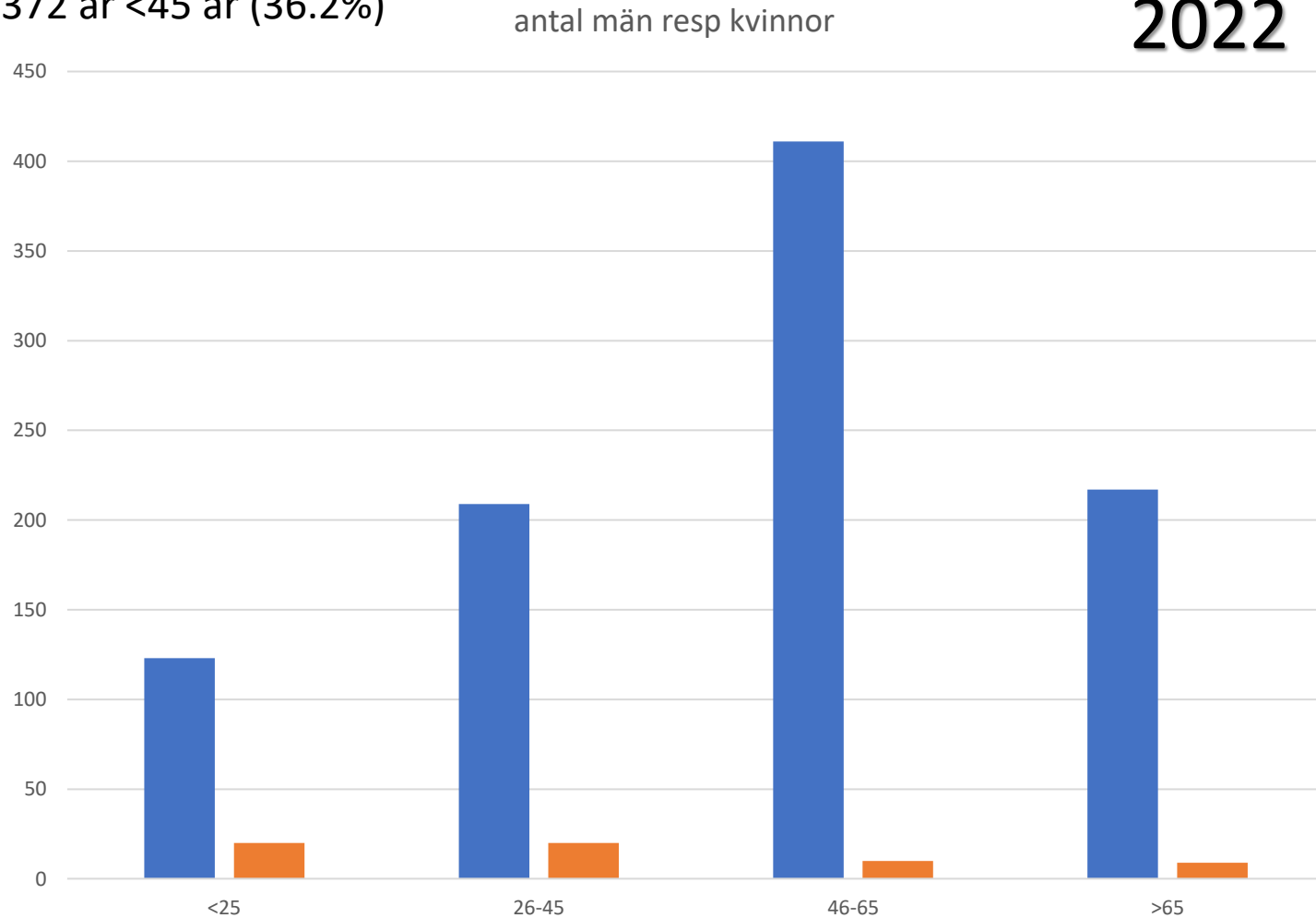


Av 969 män är 332 <45 år (34.3%)

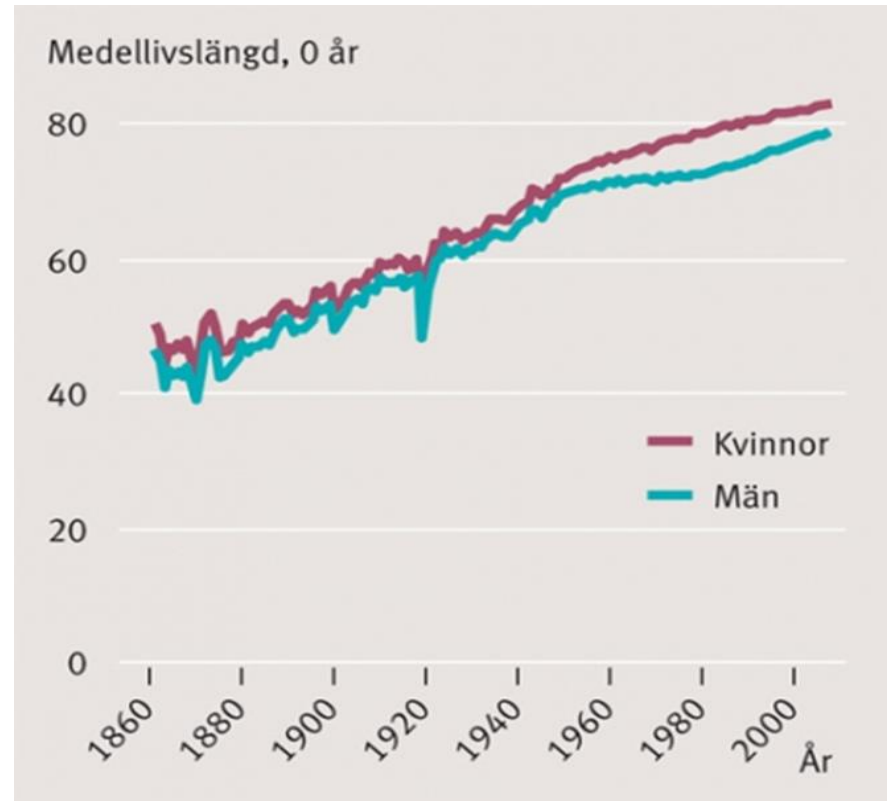
Av 59 kvinnor är 30 <45 år (67.8%)

Totalt 372 är <45 år (36.2%)

December
2022



Vi blir äldre....



Utbildning av lärare

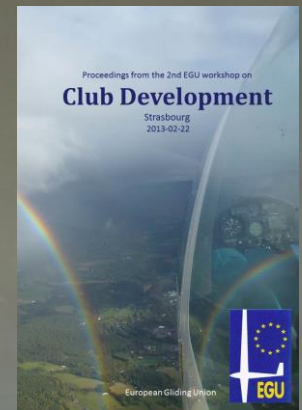
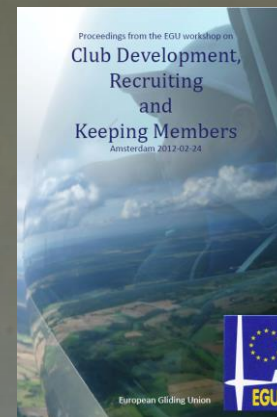
1982: 20 SEL

2022: 3 FI(S)



Vi har lärar- och
funktionärsbrist

Patrick Naegeli



- Vi är de sämst placerade att lösa problemen:
 - Vi tycker vi är normala
 - Vi tycker att vad vi gör är spännande/sexigt/bättre än allt annat
 - Vi är villiga att överse allt det dåliga
 - Vi har gjort det här i årtal – och har det förändrats?
- Klubbar:
 - Ett opålitligt element på den kritiska linjen
 - Balansera ambitioner med konkurrerande prioriteringar och motstånd
- Funktionärer: – **we milk rather than farm**

Drömmen om att (segel)flyga



Finns drömmen om att (segel)flyga kvar?



”Alla vill ha förbättringar men
ingen vill ha förändringar”

Hur gör vi segelflyget
”sexigt” igen?

Frågor?

