



Nr 2

SVS-nytt

ISSN 2002-2700

Juni 2022

Segelflygets Veteransällskap



**WOLF HIRTHS NYA ÄVENTYR
VEM ÄR DU, OLLE?**



REDAKTIONEN

Adress
c/o Björkman
Backlöksvägen 103
165 78 HÄSSELBY

Redaktör, grafisk formgivare
Rolf Björkman
070 342 81 61, rolf@ksak.se

Ansvarig utgivare
Rolf Björkman

Manusstopp Nr 3 2022: 20/8

UTGIVNINGSDATUM

nr 1 mars nr 2 juni nr 3 sept nr 4 december
i slutet av respektive månad

**SVS-nytt ges ut av SVS,
Segelflygets Veteransällskap**



SVS postadress
c/o Bernt Hall
Karl Eks väg 1
541 54 Skövde

SVS hemsida och Facebook
www.svs-se.org
Redaktör: Björn Magnusson
bjorn.magnusson11@gmail.com
facebook.com/segelflygetsveteransallskap/



MAILADRESSER TILL SVS STYRELE

Rolf Björkman ordf@svs-se.org
(även rumsbokning och debitering)
Bernt Hall sekr@svs-se.org
Anna-Kari Warming ekonomi@svs-se.org

OMSLAGET

Nu har vi två fungerande hissar. Här är Grunau Baby
på väg at hissas mot taket.
Foto: Bernt Hall



Rolf Björkman

Ordförandens och redaktörens spalt

Flygveckan ligger nära i tiden nu. Den är ju ett måste för alla SVS:are. Då har vi det bästa vädret och flyger som mest. På tio dagar hinner vi en hel del. Naturligtvis blir det samkväm på kvällarna och säkert ett par kvällar med gemensam mat och lite festligare än andra kvällar.

En särskild begivenhet är den danska glidaren 2G som är på plats lördag-torsdag. Det är som en SG38 men tvåsitsig och kan flygbogseras. Den som inte flugit den har verkligen missat något. Det går att bogsera högt om man skulle vilja och hoppas på lite termik. Självt provade jag med 1500 meter för ett par år sedan. Termik är lite svårt men med tur så... Det blev många olika omdömen förra gången. "Skräckblandad förtjusning" var vår sekreterares upplevelse. Självt älskar jag den och flög nog sju flygningar den gången.

Men vi har ju ett flertal egna flygplan med både en och två sitsar så kom och upplev gemenskapen och nöjet att flyga flygplan som är äldre än du själv och kanske vackrare.

Boka rum tidigt. Det kan ju i extrema fall bli brist. Men oftast löser det sig. På annan plats kan du läsa hur det går till.

Du som inte flugit på ett tag har extra förmåner. Läs under rubriken Extra Extra Extra.

Jag ser verkligen fram mot att träffa dig på det härliga Ålleberg, vårt Mecka, dit vi gärna vallfärdar flera gånger per år. Om inte annat kan det nyupprustade museet vara värt ett besök, inte bara för piloter.

Rolf Björkman

Sekreterarens information

KALENDARIET 2022

17-19 juni Flyghelg
9-17 juli Flygveckan
26-28 aug Flyghelg
16-18 sept Flyghelg
7-9 okt Flyghelg
29-30 okt Underhållshelg
12-13 nov Underhållshelg

På flyghelgerna flyger vi generellt fredag-söndag. Briefing 09.00. Torsdag är normalt resdag. Men flygning kan förekomma andra dagar vilket normalt i så fall annonseras på hemsidan och FB. Vi uppmanar till samökning m. h. t. bensinpriser och att pandemilåget förbättrats.

Önskemål om boende anmäls minst en vecka före till rolf@ksak.se

Vi gör ingen samordnad resa till Celje, däremot kan du anmäla intresse till sekr att följa med till Arnborg i slutet av augusti. Dom har en fantastisk verksamhet och många udda flygplan att prova.

MUSEET ÖPPETTIDER

4 juni tom aug: Öppet alla dagar 11-18
2-25 sept: Öppet på helger 11-17

FLYGPLAN DENNA SÄSONG

Är i full gång även om vi haft lite otur med vädret, framförallt mycket blåst. Vid

utdragning till fältet med Bergfalken SYU tappade vinghållaren vingen och den andra vingen slog då i en stolpe som gav en fjäderverkan så att bakkantslisten sprack. Teamet Olle, Werner och Micke under Petter, Alrik och Torbjörns vakande öga har fixat träjobb med Ingemar dukat och Peter Holm spännlacket så det återstår endast silfverfärg och målning. Den kommer att vara klar till flygveckan, och troligen redan till nästa flyghelg 17-19 juni.

Klara att flyga med är sedan i våras K8b SZT, Olympia SMH (den engelska) och Schweizer 2-22. Grunau Baby SML är nu också sedan 7 juni helt flygklar meddelar Ingemar Brottare som tillbringat några extra dagar på Ålleberg. Vasamans reparation blir klar till flygveckan. Kranich eller Slingsby blir inte klara förrän nästa år. Positiva rapporter dock att man nu i alla fall börjat med grundöversynen av Kranichkroppen i Polen efter fördröjningar pga Coronan.

MEDLEMSAVGIFT 2022

350 kr. Du kan betala på vårt plusgiro 454 34 69-3 eller till swisch (Rolf) 070-3428161. Ange ändamål och namn. Aktiva piloter som vill ha förbundstillhörigheten till Segelflyget via SVS betalar ytterligare 1250 kr. Nya medlemmar anmäler sig också



digitalt på vår hemsida www.svs-se.org med adresser, tel och mail.. Tack till alla som stöttar oss att bevara vår svenska segelflyg-historia med medlemsavgiften oavsett om du är aktiv eller ej.

Som medlem flyger du våra flygplan till medlemspris oavsett om du flyger själv eller har med säkerhetspilot/lärare. Du får fyra nummer av SVS-Nytt och dessutom gratis inträde i museet.

NYA MEDLEMMAR SVS

Mikael Sjöberg Hallsberg
Wilhelm Strindö Täby
Rogier Woltjer Skokloster
Ingvar Andersson Gullspång
Björn Remneman Sollebrunn
Åke Svensson Luleå
Gerd Stöckel Luleå

Följande har betalat medl.avg men vi har inga adress- eller mailuppgifter. Så om någon känner någon av dessa hör av er till sekreteraren : Bo Axel Persson, Jens Kofoed, Bilal Alheld.

SVS ÅRSMÖTE 2022

Detta fysiska årsmöte förlöt lugnt och sansat. Man kan konstatera att vi hade betydligt fler deltagare när det var digitalt via TEAMS. Ekonomin är god och betalningsrutiner fungerar nu mycket bättre så även revisorerna var nöjda. Vi har trots Corona haft en god verksamhet 2021, vi flög betydligt mer än året innan. Omval skedde på samtliga poster. Dagordning, verksamhetsberättelse, ekonomirapport, valberedningens förslag och övriga handlingar finns på vår hemsida www.svs-se.org. Årsmötet följdes upp av ett konstituerande möte och fördelning av övriga funktioner med bl.a Rolf Björkman som ordförande och Anna-Kari Warming som sekreterare, båda är firmatecknare. Olle Eriksson segelflygchef och Björn Svensson museichef. Årsavgiften 2023 oförändrad 350 kr för senior, 150 kr för junior. Valberedning 2023 valdes om, Björn Magnusson, Mikael Högstadius och Robert Danewid.

STIFTELSENS ÅRSMÖTE 2022

Även Stiftelsen har haft årsmöte. Stiftelsen äger våra flygplan samt hyr museet av Segelflyget. SVS sköter drift av flygplan och museet. Även där är ekonomin god trots att Segelflyget höjt hyran något. Men vi är mycket tacksamma för att vi av Segelflyget får disponera verkstaden, Klevas, delar av garagelängan samt Super Cuben. SVS representeranter i styrelsen är Rolf Björkman och Björn Svensson. F. n. saknas en ersättare. Bernt Hall är numera Segelflygets representant i styrelsen. Ordförande är Eva-Marie Brorsson (en av fyra politiska representanter från kommunen).

DET HÄNDER....

- Petter har fått tillökning i sin samling via ett dödsbo! En Skylark 4, stor rymlig en-sitsare från tidigt 60-tal med 18 m spv från Slingsby. Den hoppas vi få se i luften då den är luftvärdig. Fanns en sådan i Malmö under tidigt 60-tal. Dessutom har han fått en Dart 17R som tillhörde den sista generationens tråkarror som tillverkades i serie och samtida med SHK. Sögs ha hyfsade prestanda, är vacker att se på och har fina flygegenskaper. Hoppas vi får se den också i luften.
- RIP. Vi brukar endast i undantagsfall uppmärksamma medlemmar som gått bort. Men nu har flera kända namn lämnat oss bl.a: Åke Pettersson, SVS-medlem och en av Sveriges absolut bästa och mest engagerade segelflygare genom tiderna, Torsten Ek tidigare sekreterare i SVS, Stig Karlsson restauratör av flera av objekten i museet tillika segelflyglärare inom SVS, Ernst Persson, rekordflygare och donator av vår Vasama, Ole Vidar Holmleid från Norge, Tore Eriksson, Anders Åhlund och Johannes Torvald.

• Nordiskt segelflygmöte på Ålleberg i sept. Helgen 2-4 sept är det nordiskt segelflygmöte på Ålleberg då representanter för de olika nordiska segelflygförbunden träffas för att diskutera gemensamma frågor och problemområden. På fredagen (2/9) har man som tradition att då flyger man intressanta flygplan både gamla och nya. Vi har lovat att ställa upp med Schweizer 2-22, Olympia och Bergfalke II/55 samt minst 2 personer varav en lärare.

• Innehåll i museet 2070....? Trenden även bland segelflygplan är nu el både för självstart och hemflygningshjälp. 29/8-1/9 pågår ett internationellt elsegelflygseminarium på Ålleberg. Flera sådana elsegelflygplan finns då att beskåda och eventuellt flyga med huvudsakligen nere på fältet i Falköping. Se Segelflygets hemsida.

RETROCUPEN I RST 2022

Detta är SVS tävling för att främja kvalitativ segelflygning med äldre segelflygplan och går som vanligt baserad på två distanser och fyra höjdvinster i RST. Flygplanstyperna man får deltaga med skall ha gjort sin första flygning senast 1970 och ha högst koefficient 88 i RST. De tre första förra året fick var sitt fint pris donerat av Thomas Pyls Flygservice. Årets pris är donerat av Nordic Gliding, vår webb-baserade segelflygtidning. Flyg och registrera era flygningar i RST med oldies!

VILL DU/NI HA ETT EGET VETERANOBJEKT ATT JOBBA OCH FLYGA MED?

Vi har följande objekt till fadderskap/utlå-

ning eller försäljning. De är i olika stort behov av tillsyn/översyn/renovering men kan samtliga göras flygande med större eller mindre insats. Hör av er till sekr. Ka6CR, K8b, SF 27, Bergfalke 3, Bergfalke II/55, Grunau Baby.

KAN DU HJÄLPA TILL?

- Vi behöver ytterligare en assistent till arkivansvarig (vårt bibliotek mm).
- Vi behöver någon som kan hålla i SISU rapportering av aktiviteter.
- Vi behöver någon som håller hemsidan uppdaterad (webbansvarig finns).
- Tekniskt intresserad? Jobba med trä, duk och stålror? Vi har flera mycket kvalificerade tekniker som deltar i vår underhållsverksamhet men vi blir gärna fler. Har du ingen erfarenhet – vi utbildar dig och lär dig nya saker.

Till samtliga ovan: Anmäl intresse till sekreteraren.

GÅVOR

Vi är tacksamma för gåvor och ekonomiska bidrag till vår verksamhet. Vi har flera stora kostnadskrävande projekt på gång med grundöversyner på Kranich och Slingsby mm. Belopp sätts in på vårt pg 4543469-3 Meddela också sekr@svs-se.org eller på 070-5413674.

När det gäller fysiska gåvor som flygplan, instrument eller annat intressant, hör av dig först till museigruppens Björn Svensson bjorn.sr.svensson@gmail.com eller till sekr.

Du kan också ge bort presentkortstart i veteransegelflygplan (900 kr). Anmäl till sekr så får du ett presentkort att lämna över.

SVS SHOP

Kolla vår hemsida www.svs-se.org så ser du vilka artiklar vi säljer i vår shop. Framförallt en del fina böcker men även en del annat. Begagnade barografer har gått som smör. Fint att ha i bokhyllan hemma. Stöd vår verksamhet genom att handla i shopen.

TACK

För att du stödjer oss med din medlemsavgift oavsett om du är aktiv eller ej. 350 kr för senior >25 år 150 kr för junior <26 år plusgiro 4543469-3



Wolf Hirth

Del 7

Av Thorsten Fridlitzius



Berättelsen om Wolf Hirth spänner över flera nummer av SVS-Nytt. Del 1, som presenterades på fem sidor i nr 4 2020, omfattade perioden från den inledande karriären som pilot fram till och med en spännande överflygning till USA. I nr 1 2021 presenterades del 2 på fyra sidor som behandlade tiden i USA. Del 3 på två sidor hittar vi i nr 2 2021 där hemkomsten från USA inleddes och vi var inne i tävlingarna. Del 4 på tre sidor presenterades i nr 3 2021. Där fortsatte vi med tävlingarna i Europa, kom sedan in på uppbyggnaden av företag och relationen till de nya makthavarna, för att sedan behandla resan till Sydamerika där vi följer sällskapet i Brasilien. Del 5 fortsatte i Sydamerika, hemma i Tyskland och resa till Japan. I del 6 fortsatte och avslutades japanperioden. Vi fick också veta hur segelflyget i Japan utvecklades före andra världskriget. I detta nummer följer vi Hirth under de sista åren före kriget och in i andra världskriget med de satsningar han då gjorde. Thorsten Fridlitzius har gjort en grundlig research på Wolf Hirth. Fortsättning följer om berättelsen om Wolf Hirth och hans närmaste flygkamrater!

Wolf Hirth kom med båt från Japan till Marseille i februari 1936. Hornberg hade blivit en rikssegelflygskola för "fliegerjugend", plantskola för Luftwaffe. Detta tilltalade inte Wolf som inte var mycket för militär drill. I stället kom han att arbeta som rådgivare i broderns företag "Hirth-Motoren" och som teknisk ledare hos Martin Schempp, Sport Flugzeugbau i Göppingen (SFG) Första segelflygplanet var, som vi sett, Göppingen 1, Gö 1 Wolf med samma prestanda som Baby men med högre brottlastfaktor och hjul för enklare hantering. 1935 marknadsfördes Göppingen 1, Wolf, Göppingen 2 och Göppingen 3 Minimoa

alla "designed by Wolf Hirth" som det hette i reklamen. Minimoa kom att tillverkas i sex exemplar under året.

Trots engagemanget i SFG startade Wolf företaget Wolf Hirth GmbH, Nabern-Teck, (WHN) som han ansåg vara ett "Versuchsbau", ett företag som arbetade med utvecklingsprojekt fram till serietillverkning som var Martin Schempps revir. Han tog därför kontakt med bröderna Hütter som han lärt känna på Grunau. Ulrich Hütter hade konstruerat Hütter H 17 som ett examensarbete vid Wiens tekniska högskola 1934 och året därpå hade brö-

derna byggt det första exemplaret.

Wolf hade knappt kommit hem från Japan förrän han i maj 1936 flög till Budapest för ett ISTUS¹⁾ möte. Det var inför hemfärden han erbjöds flyga den Baby som han kraschade med i en "bodennahe" looping (efter bilbogsering) med mycket svåra skador som följd, bland annat två skadade ryggkotor som förlamade vissa kroppsfunktioner. Efter fyra veckors sjukhusvård i Budapest hämtades han i Ju 52 av brodern för operation och fyra månader i gipsvagg hemma i Tyskland. Under sjukhusvistelsen i Budapest cyklade Ulrich Hütter drygt 50 mil från Salzburg för att hälsa på honom vilket stärkte deras relation för all framtid.

I väntan på att Wolf skulle bli frisk arbetade bröderna Hütter hos Martin Schempp i Göppingen. Nu var det Wolfgang Hütters tur att redovisa ett examensarbete som han utfört under ledning av professor Georg Madelung som i sin tur lett konstruktionen av berömda Vampyr. Hütters arbete fick beteckning Gö 4 Goevier, ett segelflygplan



Wolf Hirth efter svåra olyckan i Budapest
BILD ARKIV HELLMUT HIRTH

Denna Schempp-Hirth Gö-4 III köptes av Kungliga Hollands Aeronautical Association tillsammans med fem andra 1954. Efter flera krascher och ägare renoverades den en sista gång (?) 1985-89. Ägs idag av en man och en kvinna. Dock ej gifta.
FOTO THORSTEN FRIDLIZIUS ZBRASLAVICE 2001



1) ISTUS, Internationale Studienkommission für den motorlosen Flug, hade startats av professor Walter Georgii 1930 och var en sammanslutning för att utbyta erfarenheter och utveckla segelflyget inom områden som meteorologi, aerodynamik, teknik, flygvärdighet och säkerhet. Namnet ändrades till OSTIV 1948.



Hütter 17. Ett av tre engelska hembyggen påbörjat före kriget och avslutat 1946. Nuvarande ägare Nick Newton, flerårig ordförande VGC
FOTO THORSTEN FRIDLIZIUS TIBENHAM ÅR 2000

där lärare och elev sitter sida vid sida. En idé som Wolf Hirth förfäktat under flera år (även svensken A J Andersson som bekant) och som nu Wolfgang Hütter tog till sig. Gö 4 flög för första gången, två timmar, efter start från Hornberg 30 november 1937.

Redan i januari 1937 flög Wolf åter i sin Klemm Kl 25. Senare under året kunde han också glädja sig åt att Moazagotl med Ludwig Hofmann och Minimoa med Wolfgang Späte belade andra och tredje platserna i de internationella tävlingarna på Wasserkuppe. Eller första VM-tävlingen om man så vill. Segrare blev Heini Dittmar på Sao Paulo ²⁾.

Knappt rehabiliterad efter den svåra olyckan i Budapest tar Wolf på eget initiativ kontakt med Bücker som levererar sina plan med broderns Hirthmotorer bland annat till Sydafrika. Varför skicka per båt när det går att flyga? Bücker är med på noterna och en leveransflygning planeras till mars 1938 med en Bücker 131 Jungmann (konstruerat av AJ Andersson) och utrustat med en Hirth motor HM 504 på 100 hästkrafter. Under 1937 ordnas med tillstånd för de länder som skall besökas, utrustning för eventuell nödlandning, extratank och samtal med erfarna Afrika-flygare som väninnan Elly Beinhorn-Rosemeyer.



Glad Wolf Hirth under 19 Rhön juli 1937 Ett år efter den svåra olyckan.
BILD UR KARL BUCK "WOLF HIRTH" ARKIV WASSERKUPPE

Det är som om Wolf till varje pris vill övertyga omgivningen och sig själv att han inte är uträknad som flygare. Utan tvivel tar han också en stor risk att flyga ensam med skador som knappt hunnit läka. Benprotesen inte att förglömma. Till förvåning bidrar RLM med 6 000 RM. Ministeriet som mobbat Bücker och varit njugga med beställningar och priser ³⁾ Bückers förnämliga Jungmann efterfrågades till en början främst från utlandet. Före Wolf-leveransen hade till exempel Sydafrika köpt 11 Jungmann.

2) Alla tre tjänstgjorde under kriget som provflygare och flög Tysklands extremaste konstruktioner. Späte var även ute på förband och kunde räkna 96 nerskjutna motståndare. Till "meriterna" hörde också två räddningar med fallskärm.

Till Sydafrika

Den 2 mars 1938 var Wolf på väg med Budapest som första mål. Oturstaden! Och nu kom han inte dit, han flög vilse i tät dimma i bergen och tvingades nödlanda. Så ytterligare en gång innan han efter polisförhör kunde övernatta i Budapest och fortsätta mot Istanbul. Där besökte han en privat fabrik som tillverkade segelflygplan efter "ryske förebild". Stolt berättar han att Kemal Atatürk, moderna Turkiets skapare, med dotter ⁴⁾ kom till honom för att träffa honom och titta på flygplanet när han landat i Ankara. Där han också fick hålla sitt "sedvanliga" föredrag och besöka Atatürks mönsterjordbruk (!)



Sabiha Gökçen världens första kvinnliga stridsflygare kom med styvpappa för att träffa Wolf. Sabiha slutade tjänsten i flygvapnet med 8 000 timmar i loggboken.
BILD FRÅN NÄTET

Resan gick vidare till Adana, Aleppo, Damskus och Kairo. Därmed var han i Afrika och skulle få göra ytterligare 18 mellanlandningar under den 13 000 kilometer långa resan till målet i Sydafrika. Om sina



3) Jungmann betalades med 12 000 RM, Stieglitz med 16 000 RM och Klemm 35 med 17 500 RM. När Bücker slutligen fick en order juli 1937 på 363 Jungmann beställdes samtidigt 1 570 Stieglitz från Focke-Wulf! ("I luften 2012", flygets årsbok)

upplevelser har han berättat i brev till sin hustru Clara. Några av dessa är publicerade i Rolf Italiaanders bok "Wolf Hirth erzählt" och berättar om svårigheter, bergskedjor och knepiga landningsplatser. Men också om trevliga människor och segelflyg under utveckling där man inte förväntat sig sådana aktiviteter. Han flyger med utvandrade landsmän och håller föredrag i Nairobi, Moshi, Jringa, M'beya, Salisbury, Bulawayo och på flera ställen i Sydafrika. Tyskarna i Sydafrika hade 1933 bildat en egen segelflygförening som efter flera flyttningar hamnade strax söder om Johannesburg, nu med namnet Transvaal Pioneer Club. Drivande i klubben var Heinie von Michaelis som blev vän med Wolf Hirth. Det var sannolikt Michaelis som sett till att klubben fick en

Hangaren i Swakopmund, Namibia. Då under brittena men tidigare tysk koloni. Obs att texten är på tyska. Än idag lever tyska språket i samhället, tex på gatuskyltar.
BILD UR KARL BUCK "WOLF HIRTH" ARKIV WASSERKUPPE



Ovan: Wolf passerar pyramiderna på sin väg till Sydafrika
FOTO FRÅN NÄTET

Bücker T 131 P Jungmann. Enligt registret hemmahörande i Stoby. Producerad i Polen på uppdrag av Åke Andersson, Eskilstuna
FOTO THORSTEN FRIDLIZIUS BARKARBY

4) Sabina Gökçen, dottern, anses vara världens första stridsflygare och har fått en internationell flygplats på "turkiska sidan" uppkallad efter sig. Senare har det internationella flyget flyttats till Istanbul Atatürk internationella flygplats och nu senast till moderna Istanbul airport som invigdes 2018. Båda belägna på den "europeiska sidan" av Bosporen.

älskad Minimoa som levererades försommaren 1938 och var i tjänst ända till 1959 då den fick ett tragiskt slut när en elev flög in i bogserflygplanet (se "I luften 2009" Pionjerna i Sydafrika) Efter kriget skänkte Sir Thomas Sopwith en Goevier från 1947-48. Denna fotograferade jag i Johannesburg 2008. Den fanns då i Peter Eichs samling av veteranflygplan. Wolf kunde vara nöjd när han satt på båten hem. Hans resa hade varit succé och han hade också förmedlat köp av en Gö 1 och Hütter H 17. Hustrun Clara hämtade i Rotterdam med bil och nu skulle han få ägna sig åt sina företag.



Sir Thomas Sopwith donerade denna efterkrigs Goevier. Heinie von Michaelis hjälper honom med remmarna. Michaelis var hängiven segelflygare och ledde Transvaal Pioneer Club, en tidigare tysk klubb. (Läs mer i "I luften" 2009)
BILD MICHAELIS ARKIV STELLENBOSCH UNIVERSITET

SFG blir SHK

Martin Schempp flyttade till Kirchheim-Teck och större lokaler 1937-1938. Företaget ombildades då till Schempp-Hirth OHG Kirchheim-Teck (SHK) och Wolf Hirth blev hälftenägare. Firmans första uppdrag blev serieproduktion av nya Gö 4. Parallellt tillverkades Wolfgang och Ulrich Hütters modifierade H 28, spännvidd 13,30 m som nu fått samma glidtal som Minimoa och beteckningen H 28 III. Dock endast i ett ex. Tillverkningen av Gö 3 Minimoa som påbörjats i Göppingen och väckt stor uppskattning fortsatte nu i Kirchheim-Teck.

Ulrich Hütter som varit anställd hos Martin Schempp lämnade företaget för en lärartjänst i Ingenjörsskolan i Weimar 1939. Hans specialitet kom att bli vindkraftverk. Vid sidan av lärartjänsten var han delägare i vindkraftsföretaget Ventimotor GmbH som lät tillverka de första rotorbladen i ingenjörsskolan. Det var tänkt att Ventimotor, mindre smickrande, skulle förse tyska truperna med elström allteftersom de avancerade i Ryssland. Efter kriget fick han utveckla sina idéer som fick en extra skjuts på grund av den glasfiberarmerade plasten. Han anses numera vara vindkraftens store pionjär.

6

WHN på g

Medan Wolf Hirth varit i Sydafrika hade köpet av hans tomt i Nabern Teck gått igenom. Som granne skulle han få DVL, dvs Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt. Avståndet mellan Schempp-Hirth i Kirchheim-Teck (SHK) och Wolf Hirth Nabern-Teck (WHN) var bara några kilometer så det bildades ett slags kluster med fabriker, ingenjörsskolor och flygutbildning inom ett relativt litet område. Och dessutom i en vacker natur med både hang och flygfält. Under 1939 uppfördes nya byggnader med stora utrymmen i Nabern-Teck vilket visade sig vara ett lyckokast då de båda företagen tvingades till olika serietillverkningar på grund av kriget.

Wolf var med som "firmarepresentant" under 19 Röhntävlingarna 1938 kallade "Åskvädersröhn". Av de 60 deltagarna flög 15 Minimoa. Werner Blech och Heinz Scheidhauer flög varsin Horten III, som kurvade snävt i jämförelse med "stjärtpilen", kom snabbt upp på över 8 000 meter.⁵⁾ Hur högt vet man inte då barograferna slutat fungera. Båda fick kliva ur då duk, faner, och plexiglas fick stora hål av hagel. Blech kom ner död i sin skärm, medan Scheidhauer levde svårt köldskadad. Tävlingarna fortsatte trots att även en Minimoa och en Kranich fått vingbrott. Segrare blev Wolfgang Späte som flög Reiher 1 i stället för Reiher 2 som var planerat. Till



Nya lokaler 1938. Wolf Hirth blev hälftendelägare och namnet ändrades till Schempp-Hirth OHG, Kirchheim-Teck. Förkortat till SHK. BILD ARKIV HELLMUT HIRTH

Hütter H 28 III. Werner Kaluza har lagt ner 2 000 timmar på detta vackra hembygge. Flög för första gången oktober 2 000. Ofta sedd på VGCs internationella rallies .
FOTO THORSTEN FRIDLIZIUS NITRA 2007



Flygfältet Teck. Vackra omgivningar och nära till verkstäderna. I förgrunden en Minimoa. BILD ARKIV HELLMUT HIRTH UNIVERSITET

lycka skulle det visa sig då Reiher 1 var 90 kg tyngre på grund av förstärkta balkar och snabbt kunde flyga mellan blåsorna. Späte bar också med sig ett litet kort med tabell som han plockade fram under flygningen för att kunna avläsa rätt hastighet mellan blåsorna⁶⁾. Den kraftiga termiken och det tunga planet gjorde att han kunde blåsa ifrån sin konkurrenter.



Verner Blech omkom i denna Horten III c under 19 Rhön 1938 "Åskvädersröhn". Barografen registrerade "bara" upp till 8 000 m. Förvingen var ett tillfälligt försök som inte tillförde någon prestandaförbättring
BILD UR "NURFLÜGEL" AV REIMAR HORTEN & PETER F SELINGER

5) Tävlingarna var farliga då deltagarna inte använde syrgas och hade tillstånd att flyga i moln.

6) Det var hans lärare i Darmstadt, professor Scheubelsom som 1937 uppmuntrat honom att utveckla idén. I Chris Wills översättning skriver han så här: "the first to have produced a Best-Speed-to fly table given the strength of the lift". En föregångare till Paul McCreadys ring.

Vårens flyghelger

Vi hade lite otur med vädret under flygperioderna i april och maj. Vi flög, men inte så mycket som vi skulle önskat. I stället blev det en hel del gjort i museet.

I samband med utbogsering av Bergfalken sista dagen under aprilhelgen inträffade en incident. Ekipaget valde den högra och lite smalare vägen ut från Segelflygets hangar. I nerförsbacken snubblade vingmannen varvid flygplanet girade och en vinge slog in i en stolpe. Trycket gjorde att bakkanten på vingen fick en knäck en bit in från skevrodret. Våra duktiga tekniker har inlett reparation så att flygplanet blir klart för flygning igen i sommar.

Trevlig samvaro hade vi som vanligt i varje fall! Många var det som jobbade flitigt vilket vi är väldigt tacksamma för.

Ny flygbok

Björn Magnusson, vår webbmaster, har skrivit en bok om sitt liv på Flygvapnets transportdivision som flygmaskinist och lastmästare. Det blev nästan 30 år och 8000 flygtimmar.

Lite ur innehållet:

- När vi förlorade två kursgrupper över Afghanistan.
- Brand i cockpit.
- Förberedelser innan flygning i krigszon. Flygning till Eboladrabbade Kikwit i Kongo.
- Hjälpinsatser i Afrika.

Boken på 170 sidor kan bara köpas via www.projektgross.se eller via mail till bjorn.magnusson11@gmail.com
Njutkommen, 295 kr inkl moms.

1939 gick Tysklands krigsproduktion för fullt. Deras stridsflygplan, som ansågs vara världens främsta, förtrollade både Lindbergh och våra egna på Flygstaben. Tyskland var den stora förebilden trots att Sverige blivit snuvat på 18 st Dornier Do215A-1 som i stället skulle få kriga på riktigt i Luftwaffe när Tyskland angrep Polen 1 september. Schempp-Hirth började bli etablerade men hade ännu inte inlemats i krigsproduktionen



Wolf provflög gärna sina leveranser. Här i en Minimoa. BILD UR KARL BUCK "WOLF HIRTH" ARKIV WASSERKUPPE

Extra Extra Extra

Tidigare medlemmar, andra före detta segelflygare och nuvarande medlemmar som inte varit aktiva på ett tag inbjuds till en "återstart" hos oss i SVS då vi med stöd av FSF inbjuder till gratis segelflygning i våra tvåsitsiga segelflygplan Bergfalke II/55, Bergfalke III, Schweizer 2-22 med instruktör eller tränare vid två tillfällen i sommar. Du får dock betala bogsering och eventuell övernattnings (250 kr/natt). Förnamnen till Rolf Björkman en vecka i förväg är önskvärd så vi vet hur vi skall dimensionera det hela. Även rum bokar du till medlemspris hos Rolf. rolf@ksak.se eller 070-3428161

Vi kör 18-19 juni och 11-12 juli (under flygveckan). Briefing varje morgon 09.00 i teorisa-len vid museet.

Flygveckan! Årets stora begivenhet!

Under flygveckan kommer förutom flygning med allt vi har, den danska tvåsitsiga skolglidaren 2G (lö-to) på besök igen som vi hade även 2019. Unik eftersom den även går att bogsera, vi vet inte när/om chansen kommer igen. **Den är häftig, boka in besök och evt. övernattnings (till Rolf) redan nu.** Bogsering sker normalt med Segelflygets Super Cub. Vid vissa tillfällen kommer vi också att vinscha med den danska vinschen (även på tvärbanan vid hangvind). För dom som vill prova eller bara åka med en vinschstart har även vår Bergfalke vinschkoppling (liksom K8b, Babyn och Vasama). Lärare för kontrollstarter, inflygningar, träningsstarter och PC finns i regel på plats. Båda Tiger Motharna kommer dessutom att vara flygbara. Dessutom som vanligt trevlig social samvaro, grillkvällar mm.

Underhållsarbeten dominerade

Olle Eriksson har blivit än skickli-gare på reparationer. Här är det ving-bakkanten på Bergfalken som lagas efter vårens incident (se denna sida).

Det blev många turer till förrådet i Kelvene.



SG 38 "Alice" har kommit hem!

Foton: Bernt Hall

Betraktelse ett år senare

Segelflygets centrum i Sverige, Ålleberg utanför Falköping, firade sitt 80-årsjubileum för ett år sedan. Här kommer en betraktelse av Mats Strömberg om jubileet som en liten påminnelse och dessutom om segelflygets utveckling i allmänhet. Mats började med segelflyg i Skövde i slutet av 60-talet men i samband med att han flyttade till Halmstad gick han över till modellflyg där han bl.a driver bloggen Hangsegelflyg.se

Tyvärr var vädergudarna mot arrangörerna med nederbörd och 8/8. Jag åkte dit på söndagen eftersom jag är flygintresserad. Det regnade inte i alla fall och någon termik fanns det, även om vi hade 6/8 Cu och relativt frisk vind från syd.

Vi som var där behövde inte trängas... Lite svårt för mig att förstå, att inte fler dök upp. Men jag fick en förklaring av en styrelseledamöterna i Veteransegelflyget; På 10 år har antalet aktiva segelflygare

gått från 5000 till 1300... Siffror som talar. Hur man ska kunna vända trenden? Ja, jag tror de som är engagerade har provat det som går. Människor idag, som för det mesta lever i en virtuell värld, de får sina upplevelser på nätet. Att behöva ge sig ut och genomföra något fysiskt är inte lockande för denna kategori.

Om vi som varit flygintresserade sedan 10-årsåldern hör ett flygplan, då ser vi uppåt. Det gör inte dagens ungdom, för de

Mats Strömberg på Hasslum 1972



tycker inte att ett flygplan är något konstigt. Vi åldringar, vi är fortfarande fascinerade av just begreppet "Flyga", som ju är det stora, nästan övernaturliga, för oss. Under 30, 40, 50, och 60-talet fanns inte den virtuella världen. Det var därför en segel- eller modellflygtävling kunde samla 6000 åskådare som ett avbrott i den grå vardagen.

Hur man kan få tillbaka intresserade? Tja, bra fråga. Det måste bli lätt tillgängligt, enkelt att utöva och man måste kunna se målet för verksamheten. Gör inte pilotutbildning och flygandet till ett skråaktigt koncept. Starta, flyg och landa i verkligheten!

Alla ideella föreningar har det svårt i dag. Vi lever inte på 50-talet längre. Hela världen finns tillgänglig i datorn och Ifänen.

Nåväl, vi som vi som var där, upplevde det som bjöds. Gamla flygplan, nya flygplan, ett fint museum och möjlighet att delta i den sociala flyggemenskapen.

Jag kommer gärna tillbaka!

MATS STRÖMBERG



Vem är du?
Olle Eriksson

OLLE ERIKSSON, SVS SEGELFLYG-CHEF, SVARAR PÅ NÅGRA FRÅGOR

Namn: Olle Eriksson

Ålder: 67

Familj/civilstånd: Gift, 2+2 barn

Bostadsort: Stockholm

Yrke/arbete/utbildning mm: Konstruktor/deltidspensionär/civilingenjör

Hemmaklubb: SVS

Därför började jag segelflyga: Min far frågade om jag ville.

Någon rolig flygning jag minns:

- En flygning med min dotter där hon som räkneövning fick beräkna vilka höjder vi behövde med Bergfalken för att nå hem från de positioner vi hade, utgående från glidtal

och avstånd (typiskt för ingenjörspappor, inga sväva bland molnen upplevelser här inte.../reds anm).

- En tur runt Småland med Motorfalken.

- En 2,5 timmas flygning med sonen i Slingsby T21 med som mest 2200 m. Kostade en pizza i Alvesta för att blidka honom efter den kyliga upplevelsen.

Några segelflygplanstyper jag flugit:

Bergfalken II/55 och 4, Ka6E, K8b, Olympia, Grunau Baby, Slingsby T21, Schweizer 2-22, Specht, Rhönlerche, Kranich, Astir, Std Libelle, Std Jantar, DG 500, Discus, ASK 21, Phoebus B, SF25C Motorfalken.

Flygtid segel/motor: 620

Diplom (C, silver-C, guld-C osv): C

Varför är jag med i SVS?: Gillar de gamla flygplanen i vårt segelflygmuseum, både att flyga med och meka med. Trevligt gäng som håller på i SVS.

Övrigt:

Aktiv modellflygare. Tillverkar egna kolv och jetmotorer med tillhörande radiostyrda modellflygplan (nu senast en fantastisk Vampire som han visade på Ållebergsjubileet förra året/reds anm). Började segelflyga 1971 i Kronobergs FK på Kronobergshed. Flög där tills jag gick över till SVS som "hemmaklubb" efter ett mellanspel i Stockholms Segelflygklubb. Har varit medlem i SVS i 25 år och är nu segelflygchef där.