



Oversigt over DaSK relaterede overgangsfly (øvelsesfly) benyttet i Danmark.

Oprindeligt blev kategorien kaldet "Overgangsplaner", men det blev med tiden til betegnelsen "Øvelsesfly".

Betegnelsen overgangsplan kommer af at man i tidligere tider skolede med ensædede skoleglidere. Når eleven blev dygtig nok, skulle vedkommende videre i forløbet ved at komme over på et svævefly, det var en stor overgang for eleven! Dertil anvendte man et robust svævefly der var let at flyve, et "overgangsfly", oftest en Grunau Baby. Langt senere kunne piloten komme vider ved at blive skolet over på et såkaldt "Rekordplan", det vil sige et fly beregnet til videregående flyvning og konkurrencer, f.eks. Olympia eller Weihe.



Arkiverings-kode	Betegnelse	Registrering	Gammel registrering	Placering
2-1A	Grunau Baby II b	OY - AXO	OY-93	Arnborg DaSK ejet
2-1C	Grunau Baby II b	Z-943		Arnborg Kannibaliseret 2024
2-1D	Grunau Baby II b	Z-945		Værløse DaSK ejet
2-1F	Grunau Baby "Kronjyden"	OY - DAX	OY-29	Herning DaSK ejet
2-1G	Grunau Baby II b	OY - DXI		Arnborg NEG ejet
2-1H	Grunau Baby II b "Laavise"	OY - AHX	OY - 90	Er ophugget!
2-1 I	Grunau Baby II b	OY - BCX	OY-120	Egeskov DaSK ejet
2-1 K	Grunau Baby II b På værksted.	OY - BUX		Arnborg DaSK ejet
2-1 L	Grunau Baby II b	OY - AUX		Stauning, ikke DaSK ejet
2-1 M	Grunau Baby II b	OY - ABX	OY-87	Helsingør, DTM ejet
2-1 N	Grunau Baby II b	Hærens Flyvetrapper	Div. udenl. reg.	Arnborg NEG ejet
2-1 X	LH - Baby-Falk På værksted.	OY - XFV		Arnborg DaSK ejet
2-1 Z	Asiago GP2	OY - HUX	OY - 39	Havareret 1957
2-2A	Hütter 17	OY - CJX	OY-5	Arnborg DaSK ejet
2-2B	Gö 5 (Hütter 17)	OY - AXH	OY-61	Herning DaSK ejet
2-3A	DFS Rhönbussard	"SE - SHD"	Tidl. danske udg. OY-43 / OY-DIX OY-66 / OY-DXA	Arnborg DaSK ejet
2-4A	K 8 b	OY - AYX		Arnborg DaSK ejet
2-4B	K 8 b	OY - EEX	D 4062	Arnborg DaSK ejet
2-4C	K 8 b	OY - XFK	Z-971	Egeskov DaSK ejet
2-5A	SZD - 25A Lis	OY - DXX		Arnborg DaSK ejet
2-6A	Pilatus B4 "Helmatal"	OY - XBI		Arnborg DaSK ejet
2-7A	SZD-30 Pirat	OY - DWX	D 4823	Arnborg DaSK ejet



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1A

Type: Grunau Baby II b

Registrering: OY - AXO

Byggeår: 1946

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg



Historie:

På initiativ af Hugo Holm byggede Esbjerg Svæveflyveklub i årene 1944-46 denne Baby.

I 1946 blev den færdig og blev registreret OY-93.

Den 15. juni 1956 blev den omregistreret til OY-AXO. Klubben solgte 15. marts 1963 flyet til en gruppe under Holstebro Svæveflyveklub. Man fløj dog ikke meget med den, og den 17. juni 1966 blev luftdygtighedsbeviset deponeret.

Den 14. september 1976 blev den slettet af luftfartøjsregistret.

Efter mange år på et lager i Pandrup blev AXO overtaget af Ove B. Hillersborg, Holstebro som indledte en renovering af kroppen.

Flyet overgik efter et par år til DaSK, som fuldendte renoveringen.

Den 10. november 1993 blev den igen luftdygtig og har siden fløjet rigtig meget.

Lidt om typen: Grunau Baby blev konstrueret af Edmund Schneider i 1931/36 og har sit navn efter den lille by, hvor Schneider havde sin fabrik, dengang Tyskland (Grunau) nu Polen, Jezow Sudecki.

Der er bygget ca. 6.000 eksemplarer rundt i ca. 20 lande. - I Danmark har vi haft 46 Baby'er.

Den var relativ enkelt at bygge og var solid og tålte ret hårde landinger. Typen var i mange år altdominerende her hjemme, kun Hütter 17 (3 stk.), italiensk Asiago (1 stk.) samt Rhönbussard (2 stk.) var konkurrenter.

Babyen blev af økonomiske grunde, ud over dets egentlige formål som øvelsesfly, også anvendt til udvidet flyvning. Ved det første DM på Flyvestation Vandel i 1951 var 7 af de 9 deltagere fly af typen Baby II b.

Der kom også her til landet en Babyfalke med stålørskrop og 3 stk. Baby III med landingshjul.

Baby II a uden luftbremser og Baby II b med luftbremser var dog langt de mest anvendte.

Spændvidde: 13,6 m. - Glidetæl: 17 ved 55 km/t. - Min synk 0,8 m/sek. ved 45 km/t.



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1C

Type: Grunau Baby II b

Registrering: Z-943

Byggeår: 1948

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Bemærkning: Kannibaliseret 2024



Historie:

Denne Baby har aldrig været civilt registreret, men fløj i flyvevåbenet, indtil den engang i 60'erne blev udfaset. Af ukendte vej endte den på et lager i Holland, hvorfra DaSK overtog den med stor hjælp fra Jens Toft, Højmark. Den er i dag delvis sat i stand med nyt lærred på vingerne, dog mangler fortsat maling af flyet.

Flyet blev i 2024 kannibaliseret, idet vingerne overhales og tilgår Baby-Falk OY – XFV, der er under opbygning på DaSK værkstedet i Arnborg.



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1D

Type: Grunau Baby II b

Registrering: Z-945

Byggeår: 1949

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg

Ingen papirer.



Historie:

Har været i Flyvevåbnets klubber!

Denne Baby blev udfaset fra Flyvevåbenet i 1965 efter et havari under start på FSN Aalborg.

På en auktion blev den købt af kaptajn Niels Bjelbæk, som lod den opbevare i mange år på et staldloft i Feldborg.

Den blev overtaget af Ove B. Hillersborg, Holstebro, som delvist har istandsat den.

I dag ejer DaSK flyet.

Den er i 2021 malet i flyvevåbnets sølvgrå farver og udlånt til at hænge i loftet i museumshangaren på Værløse, sammen med Olympia OY-FIX (Z-963), der også er ejet af DaSK.



Grunau Baby

Arkiverings nr.: 2-1F

Type: Grunau Baby

Registrering: OY - DAX

Byggeår: 1939

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Autogalleriet Herning

Papirer: Nej



Historie:

Babyen blev bygget af medlemmer i Silkeborg Flyveklub så tidligt som 1937 - 1939. Den havde ikke luftbremser! Blev godkendt og registreret OY-29 den 9. juli 1939 og blev samtidigt døbt "Kronjyden". Begivenhederne fandt sted på klubbens daværende flyveplads Christianshøj ved Engesvang.

I 1949 satte klubbens formand Gunnar Christiansen danmarksrekord i Kronjyden, ved at flyve 149 km fra Silkeborg til Sæby.

Flyet blev i 1957 omregistreret til OY-DAX.

En anden bemærkelsesværdig flyvning med DAX'en foretog IB Wienberg i 1963, da han i en meget kraftig cumulussky sikrede sig guldhøjden. Han var da oppe i godt 4000 meters højde.

Fra 1972 stod den ubenyttet i hangaren på Christianshede og gik i forfald.

Efter en tur i magasin på museet Egeskov på Fyn kom den tilbage til Silkeborg, hvor medlemmer, med Henning Sørensen i spidsen, fik restaureret den til udstillingsbrug.

Den blev overdraget til DaSK og udstillet på flyvemuseet i Billund.

Siden er Kronjyden ophængt i Autogalleriet i Herning.

Blev august 2016 overdraget til DaSK fra Teknisk Museum i Helsingør.



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1G

Type: Grunau Baby II

Registrering: OY - DXI

Byggeår: 1946

Luftdygtig: Nej

Ejer: Niels Ebbe Gjørup

Placering: Arnborg

Papirer: ?

(Rød krop)

Mangler en vinge.

Historie:

Bygget af Stamgruppen, København, 1946.

Har tilhørt Silkeborg.

Havarerede i Maribo 15/8 - 1982.



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1H

Type: Grunau Baby II (Laavise).

Registrering: OY - AHX

Byggeår: 1946

Luftdygtig: Nej

Ejer:

Placering: Flyet er desværre ophugget, men nogle komponenter ligger i depot i DaSK hangaren.



Historie:

Grunau Baby II b, bygget af Aarhus Svæveflyveklub på et loftsløse over det nuværende "Cafe Jorden" ved Pustervig Torv i Århus centrum under krigen og indviet i 1946. Fik registreringen OY - 90.

I begyndelsen var den kun godkendt til "begrænset flyvning" (dvs. ikke strækflyvning).

Den var malet knaldrød, og på hver side af næsen var malet en dejlig dame i badedragt. Under navnet "Laavise" stod teksten "Der er nap i'en". Det var meget vovet dengang!

Regnskaberne viste, at det kostede ca. 5.000 arbejdstimer og 5.000 kr. at bygge "Laavise".

Den blev "klunget" og repareret et utal af gange og var kendt for at være skæv?

I september 1946 satte Cowboy en højderekord i "Laavise". Han nåede helt op i 2.900 meter.

Sangen "Laavises Pris" er formentlig skrevet af en gruppe bestående blandt andet af John Wetlesen omkring 1950.

Melodi: Fuldmaanen stille sejler.

Nu vil jeg syng en Vise,
den handler om lille Laavise,
det er vor gamle Baby,
hvis landing er altid happy.

Lille Laavise, dig vil jeg prise
i denne Vise, som handler om
een Kasse Øl,
to Kasser Øl,
tre Kasser Øl

Og når Termikken brager,
saa glemmer vi alle Krager,
saa ta'r vi ud paa Pladsen,
og stiger op i Kassen,

Lille Laavise

Sikken en Tur hun ha'de.
Skyerne fløj vi flade,
sæt Jer nu ikke paa Halen,
for hun har vundet Pokalen.

Lille Laavise

Hvis du i Vingerne kigger,
Ser du lidt Værktøj, der ligger,
og hvis i Kroppen man leder,
finder man Musenes Reder

Lille Laavise

Og nu til Sommer faar vi
endnu en Baby - tror vi.
DUX'en skal riprapperes,
Og hvem skal så ikke kasseres?

Lille Laavise



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1 I

Type: Grunau Baby II b

Registrering: OY - BCX

Byggeår: 1949

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Egeskov



Historie:

Flyet var oprindeligt registreret OY-120.

Nuværende registrering er fra 08-07-1957.

Ejer: Niels Jensen Thorup, Randers. Derefter Skive Flyveklub 22-11-1961.

08-06-1962 sælges det til Gert Andresen, Karup, og 25-06-1963 overtager

Per Thorn Madsen, Aarhus flyet. 22.07.1965 overtager Østjysk

Svæveflyveklub, Randers flyet, som 16-06-1972 sælger det videre til

Vendsyssel Aero- og Termiksport, Sæby. 08-01-1975 overtager Johannes

Carstensen, Fårevejle flyet, som 22-09-1983 sælges til Knud Erik Jyde,

Holbæk.

Efter en del års stilstand overtog DaSK flyet. I januar 2016 er flyet hvidt. I

2021 blev det udlånt til Egeskov Museum.



Lidt om typen: Grunau Baby blev konstrueret af Edmund Schneider i 1931/36 og har sit navn efter den lille by, hvor Schneider havde sin fabrik, dengang Tyskland (Grunau) nu Polen, Jezow Sudecki.

Der er bygget ca. 6.000 eksemplarer rundt i ca. 20 lande. - I Danmark har vi haft 46 Baby'er.

Den var relativ enkelt at bygge og var solidt og tålte ret hårde landinger. Typen var i mange år altdominerende her hjemme, kun Hütter 17 (3 stk.) , italiensk Asiago (1 stk.) samt Rhönbussard (2 stk.) var konkurrenter.

Babyen blev af økonomiske grunde, ud over dets egentlige formål som øvelsesfly, også anvendt til udvidet flyvning. Ved det første DM på Flyvestation Vandel i 1951 var 7 af de 9 deltagere fly af typen Baby II b.

Der kom også her til landet en Babyfalke med stålørskrop og 3 stk. Baby III med landingshjul.

Baby II a uden luftbremser og Baby II b med luftbremser var dog langt de mest anvendte.

Spændvidde: 13,6 m. - Glidetæl: 17 ved 55 km/t. - Min synk 0,8 m/sek. ved 45 km/t.

April 2017, err.



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1 K

Type: Grunau Baby II b

Registrering: OY - BUX

Byggeår: 1948

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg

Papirer: ?



Historie:

Har fløjet ved Dansk Svæveflyveunion og i Polyteknisk flyvegruppe.

Er delvis restaureret.

Ønskes færdig restaureret og gjort flyveklar inden længe.

Lidt om typen: Grunau Baby blev konstrueret af Edmund Schneider i 1931/36 og har sit navn efter den lille by, hvor Schneider havde sin fabrik, dengang Tyskland (Grunau) nu Polen, Jezow Sudecki. Der er bygget ca. 6.000 eksemplarer rundt i ca. 20 lande. - I Danmark har vi haft 46 Baby'er. Den var relativ enkelt at bygge og var solidt og tålte ret hårde landinger. Typen var i mange år altdominerende her hjemme, kun Hütter 17 (3 stk.), italiensk Asiago (1 stk.) samt Rhönbussard (2 stk.) var konkurrenter. Babyen blev af økonomiske grunde, ud over dets egentlige formål som øvelsesfly, også anvendt til udvidet flyvning. Ved det første DM på Flyvestation Vandel i 1951 var 7 af de 9 deltagere fly af typen Baby II b. Der kom også her til landet en Babyfalke med stålørskrop og 3 stk. Baby III med landingshjul. Baby II a uden luftbremser og Baby II b med luftbremser var dog langt de mest anvendte. Spændvidde: 13,6 m. - Glidetæl: 17 ved 55 km/t. - Min synk 0,8 m/sek. ved 45 km/t.



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1 L

Type: Grunau Baby II

Registrering: OY - AUX

Byggeår: 1947

Luftdygtig: Nej

Ejer: Danmarks Flyvemuseum

Placering: Danmarks Flyvemuseum i Stauning



Historie:

Grunau Baby er konstrueret i 1931 af tyskeren Edmund Schneider, Grunau, er bygget helt i træ, med lærred på vinger og haleplan samt finér på kroppen.

Idéen var at skabe et simpelt solidt træningsfly til overgangen fra skoleglidere til svævefly med høje præstationer. Babyen blev populær og typen var i 30'erne til op i 50'erne det mest benyttede overgangs svævefly. Straks efter at Babyen kom frem, blev den berømt, idet tyskeren Kurt Schmidt den 3 - 4. april 1939 satte verdensrekord i varighed, ved at holde sig i luften i et fly af typen i 36 timer og 36 minutter ved den østprøjske kyst.

En forbedring af typen med bl.a. længere krængeror, fik betegnelsen Baby IIa. I 1936 fik Grunau Baby tilføjet luftbremser og hermed betegnelsen Baby IIb.

Der er bygget ca. 6.000 eksemplarer rundt i ca. 20 lande.

En stærk medvirkende årsag til typens udbredelse i Tyskland, er det store antal som anvendtes til fortræning af Luftwaffepiloter. I Danmark har der været registreret 11 eksemplarer af version Baby I og II a og 35 af typen II b, samt tre af den senere version III, der har hjul.

Babyen blev af økonomiske grunde (i forbindelse med Krigen), ud over dets egentlige formål som øvelses fly, også anvendt til konkurrenceflyvning.

OY-AUX, er bygget af Polyteknisk Flyvegruppe, København i 1947, med byggenummer PFG-8. Flyet fik LDB (Luftdygtighedsbevis) 5. august 1947, og flyet var bl.a. et vigtigt midtpunkt ved årets sommerlejr på Flyvestation Vandel. I 1960 købtes flyet af Ib Randers, Holstebro. Han forærede det til den lokale svæveflyveklub i 1968. Den 9. august toges flyet ud af drift og i 1977 kom det til Danmarks Flyvemuseum.

Boble hood'en er konstrueret og fremstillet af Ejvind Nielsen "Biografmanden" Kalundborg, og mange danske Baby'er fik også denne hood monteret.

November 2020, err.



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1 M

Type: Grunau Baby II

Registrering: OY - ABX

Byggeår: 1946

Luftdygtig: Nej

Ejer: DTM, Helsingør

Placering: Danmarks Tekniske Museum, Helsingør



Historie:

Flyet var oprindeligt registreret OY-87.

Lidt om typen: Grunau Baby blev konstrueret af Edmund Schneider i 1931/36 og har sit navn efter den lille by, hvor Schneider havde sin fabrik, dengang Tyskland (Grunau) nu Polen, Jezow Sudecki. Der er bygget ca. 6.000 eksemplarer rundt i ca. 20 lande. - I Danmark har vi haft 46 Baby'er. Den var relativ enkelt at bygge og var solidt og tålte ret hårde landinger. Typen var i mange år altdominerende her hjemme, kun Hütter 17 (3 stk.) , italiensk Asiago (1 stk.) samt Rhönbussard (2 stk.) var konkurrenter. Babyen blev af økonomiske grunde, ud over dets egentlige formål som øvelsesfly, også anvendt til udvidet flyvning. Ved det første DM på Flyvestation Vandel i 1951 var 7 af de 9 deltagere fly af typen Baby II b. Der kom også her til landet en Babyfalke med stålørskrop og 3 stk. Baby III med landingshjul. Baby II a uden luftbremser og Baby II b med luftbremser var dog langt de mest anvendte. Spændvidde: 13,6 m. - Glidetæl: 17 ved 55 km/t. - Min synk 0,8 m/sek. ved 45 km/t.



Grunau Baby II b

Arkiverings nr.: 2-1 N

Type: Grunau Baby II b

Registrering: Hærens Flyvetropper

Byggeår: 1942

Luftdygtig: Nej

Ejer: Niels Ebbe Gjørup

Placering: Arnborg.

Registreringer gennem tiden: SV-5 / WL-XI-47 / LN+ST / VN148 / (BGA2400 / DUW)

Historie:

Flyet har en fantastisk historie: Bygget til Hærens Flyvetropper i 1942 og anvendt under Køgelejren 1943. Konfiskeret af tyskerne 29. august 1943 og fløjet på Lundtofte og i Værløse med de to nævnte Luftwaffe registreringer: SV-5 og WL-XI-47.

- Juni 1945 hentet af englænderne og kørt til Hannover-området, hvorfra flyet blev videresendt til England.
- Juli 1945 overgivet til Royal Aircraft Establishment (RAE) og her registreret VN148 (31.10.1945).
- Videregivet til Empire Test Pilot School, Cranfield (21.03.1946).
- Den 31.07.1947 registreret til College of Aeronautics, Cranfield. Overdraget til Shuttleworth Collection, Old Warden (tidspunkt ukendt).
- Overtaget af Mike Russell, "Russavia" (December 1977) og reserveret civile engelske registreringer.
- Overtaget af Chris Tonks, Flint, North Wales (1987).
- Overtaget af NEG (16.11.2002).
- Interessant, at flyet i sin korte aktive periode har tjent hele 3 værn:
- Det danske, det tyske og det britiske.
- Tilsyneladende har flyet aldrig haft en civil ejer, mens det var luftdygtigt.

Beskrivelse:

Interessant, at flyet i sin korte aktive periode har tjent hele 3 værn:

- Det danske.
- Det tyske.
- Det britiske.

Farve: Lys elfenben (FAS1/RAL1015).

Mangler venstre vinge, haleplan og sideror.

Niels Ebbe Gjørup, nov. 2024.



LH-22 Baby-Falk

Arkiverings nr.: 2-1 X

Type: LH-22-Baby-Falk

Registrering: OY - XFV

Byggeår:

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Er under opbygning i DaSK værkstedet på Arnborg.



Skrydstrup ca. 1960

Historie:

Lidt om typen:

Flyet er konstrueret af svenskeren Lennart Hemminger, en af Sveriges ægte flyvepionerer helt tilbage fra dengang der var flyveskole på Hammars Backar nær Ystad. Ved siden af sit job som konstruktionschef hos AB Flygplan, konstruerede Hemminger fly i sin fritid. Han havde enogtyve konstruktioner på samvittigheden, da han gik i gang med nr. 22, der i sagens natur kom til at hedde LH-22. Fra begyndelsen havde Hemminger tænkt sig et fly med stålørskrop, 15 meter spændvidde, fritbærende vinger og et glidetæl på 28. Denne version af flyet blev både tegnet og beregnet, men på grund af manglende tid ombestemte Hemminger sig, og valgte til sidst at benytte vinger fra en Grunau Baby, som blev tilpasset stålørskroppen.

Resultatet blev den LH-22 Baby-Falk som vi kender.

Det jo helt fantastisk, at vi nu er så langt som vi er, med at genskabe det sjældne fly. Meget tyder på, at vores de næste mange år, bliver den eneste af slagsen der kan flyve. Det sjove er jo, at selveste Edmund Schneider allerede i 1944 havde grundlagt idéen med en stålørskrop med Babyvinger. På det tidspunkt så krigen dog ud til at være tabt for tyskerne, hvilket lagde en stor dæmper på NSFK's og Luftwaffes fokus på at bestille flere svævefly. Derved blev det i 1944.

I 1951, da tyskerne igen fik lov at svæveflyve dukkede der til gengæld et par andre varianter op, nemlig Cumulus II og Cumulus III, der i det store hele bygger på den samme opskrift. Sjovt nok blev de udkonkurreret af ingen ringere en urfaderen selv: Grunau Baby med trækrop (der ganske vist ikke var særlig robust, men som var let at bygge i klubberne). Pengene var små i 1951 og det billigste fly var stadig Grunau Baby. Mange blev bygget som Baby IIB, men efterhånden slog den modificerede Baby III også igennem - selv om den efter min ringe mening ikke havde forgængerens skønhed. Det var dog en fordel at den havde bedre plads til piloten og en vældig god ting, at hovedbeslagene der forbinder vinger og krop, nu endelig kom til at ligge på linje!

Niels Ebbe Gjörup



Asiago GP2

Arkiverings nr.: 2-1 Z

Type: Asiago GP2

Registrering: OY - HUX

Byggeår: 1941

Luftdygtig: Havarerede 1957



Et tilfældigt eksemplar af en Asiago.



*Asiago'en
OY-HUX med
Vejle medlem
Poul Erik Hansen*



Kolding medlem Ole Borch ved Asiago'en OY-HUX på Vandel.



*Jørgen Stougaard i 1956, lige landet med Baby'en "OY-76" efter
Vejle klubbens første 5 timersflyvning. Barografen kontrolleres!*

Historie:

Asiago GP2 er konstrueret i Italien i 1937. Der har kun været dette ene eksemplar i Danmark. Det blev, sammen Gö-4'eren OY- DXE, bygget i København af Stamgruppen. Første gang registreret i 1941 som OY-39, nogle år senere omregistreret til OY-HUX. Stamgruppe solgte den 1. marts 1946 flyet til Kolding Svæveflyveklub.

Spændvidde: 13,7 m. Glidetæl: 17

Ligheden med Grunau Baby II b er slående.

Krængerorene er noget længere og forbindelsen til dem er med stålwire i stedet for babyens stødstænger af stålør.

På grund af ringe medlemstal, blev der midt i 1950'erne etableret et meget tæt samarbejde mellem Kolding og Vejle klubberne, der begge fløj fra Vandel. Vejle havde en 2g, en Polyt II og en Baby IIa (uden bremsen) og Kolding havde en Asiago. Medlemmerne fløj på de fire fly, som var det den samme klub.

Vejles medlem og instruktør, elektriker Jørgen Stougaard Knudsen havde 2 af de 3 discipliner til sølv C, Han mangle bare den tredje, en 50 km distancen.

Under unionssommerlejren og S-kurset på Vandel 1957, hvor Jørgen var instruktør, fløj han den 1. august, i Asiago'en, de godt 50 km til Båring Vig på Fyn. Herfra blev han hentet af sommerlejrens slæbefly "Flyvevåbnets KZ-7".

Under slæbet hjem kom man igennem et område med en del turbulens. Der opstod kraftig flutter i krængerorene, hvorfor Jørgen udkoblede. Kort efter bevirkede hændelsen, at den yderste del af den ene vinge brækkede af. Flyet gik i spind og faldt ned på en kornmark.

Motorflyet landede og tilkaldte hjælp. Redningsfolkene kunne ikke finde havaristen i den høje korn, hvorfor motorflyet gik op igen og fra luften markerede stedet. Jørgen var dræbt på stedet!

Jørgen, der i perioden aftjente sin værnepligt ved Flyvevåbnet i Skrydstrup, blev kun 22 år.

Årsagen til ulykken var sandsynligvis for slappe styreliner til krængerorene?

Normalt var der faldskærm i flyet, men det var, til trods for man havde sommerlejr, sendt til rutinemæssig ompakning.

NB: Undertegnede var om aftenen, sammen med slæbepiloten, inde og underrette forældrene i Vejle - Uha!

November 2023, err.



Hütter 17

Arkiverings nr.: 2-2A

Type: Hütter 17

Registrering: OY - CJX

Byggeår: 1938

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg



Historie:

Ingeniør Carl Johansen byggede sidst i 1930'erne dette fly. Det blev registreret OY-5.

I 1945 blev flyet solgt til Norge og fik registreringen LN-GBD.

Efter en meget omskiftende tilværelse, blev den fundet på et flylager i Sverige, hvorfra DaSK under medvirken af Rolf Algottson SVS fik den overdraget. Den var da i en elendig forfatning, men en gruppe DaSK medlemmer med Tage Hansen, Nyborg i spidsen fik i 2005 - 2007 den genopbygget til luftdygtig stand.

Efter en masse besvær med myndighederne lykkedes det endeligt i 2007 at få den indregistreret som OY-CJX. Siden har den fløjet meget både her hjemme og i udlandet ved VGC Rallys.

Lidt om typen:

Brødrene Ulrich og Wolfgang Hütter konstruerede i 1934 en miniudgave af Grönau Baby med kun 9,9 meters spændvidde mod Baby'ens 13,5 m. Glidetallet var beregnet til 1:17, hvorfor den fik betegnelse Hütter 17.

Der er ingen luftbremser og den er sværere at flyve end Baby'en, så den fik aldrig den helt store succes i Danmark som overgangsplan.

Der er dog bygget ca. 200 stk. i alt på verdensplan. Vi har haft 3 stk. i Danmark.

En sjov, dejlig og velflyvende lille flyver er Hütter'en så absolut!

Spændvidde: 9,7 m. - Glidetall: 17 ved 60 km/t. - Min synk 0,88 m/sek. ved 50 km/t.



Gö 5 (Hütter 17)

Arkiverings nr.: 2-2B

Type: Schempp-Hirth Gö-5, Hütter 17

Registrering: OY - AXH

Byggeår: 1938

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Autogalleriet Herning



Autogalleriet, Herning

Historie:

Bygget i Tyskland i 1938 og registreret som D-10-824.
Kom på registeret som OY-61 den 22-04-1944, med Stamgruppen som ejer.

Omregistreret 23-06-1948 som OY-AXH med Tønder Svæveflyveklub som ejer.

Sælges den 29-06-1951 til Eli Andersen, Kolding.

Eli var opfinder og producent af den epokegørende Diesella knallert.

Han deltog med flyet i landets første danmarksmesterskab, der i 1951 blev afviklet på Flyvestation Vandel.

Der var 11 deltager: 9 stk. Grunau Baby, 1 stk. Rhönbussard og 1 stk. Hütter 17.

(Tre af babyerne udgik første dag. To totalhavarerede og en trak sig fra konkurrencen.)

Blev den 17-09-1954 solgt til Herning Svæveflyveklub.

Den 25-06-1957 sælges den til Charles Nielsen, Ikast.

Den 27-04-1962 sælges den til Rene le Fevre, Aarhus.

Afmeldt 17-12-1968 og skænket til Danmarks Flyvemuseum, der har overdraget den til DaSK i august 2016.

Er udlånt til Autogalleriet i Herning for udstilling.

Lidt om typen:

Brødrene Ulrich og Wolfgang Hütter konstruerede i 1934 en miniudgave af Grunau Baby med kun 9,9 meters spændvidde mod Baby'ens 13,5 m. Glidetallet var beregnet til 1:17, hvorfor den fik betegnelse Hütter 17.

Der er ingen luftbremser og den er sværere at flyve end Baby'en, så den fik aldrig den helt store succes i Danmark som overgangsplan. Designet blev godkendt til amatør bygning.

Der er bygget ca. 200 stk. ialt på verdensplan, heraf er 5 stk. (bl. a. vores AXH) bygget af Schempp-Hirth med betegnelsen Gö 5.

Vi har haft 3 stk. Hütter 17 i Danmark.

En sjov, dejlig og velflyvende lille flyver er Hütter'en så absolut!



DFS Rhönbussard

Arkiverings nr.: 2-3A

Type: DFS Rhönbussard

Registrering: SE - SHD

Byggeår: ? (Designet 1933)

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK



Et billede af et tilfældig eksemplar, der ikke har noget med DaSK at gøre.

Spændvidde: 14,3 m.

Glidetal: 19,8

Min synk: 0,75 m/sek.

Historie:

Der har været 2 eksemplarer af Rhönbussard i Danmark, hvoraf den ene deltog i det første DM på FSN Vandel i 1951.

OY- 66 / DXA bygget 1944 og reg. 1945 i Birkerød. Blev ødelagt ved en hangarbrand i maj 1955 på Sandholm.

OY- 43 / DIX bygget 1942 og reg. 1945 i Birkerød. Havarerede i september 1962 på Sandholm.

Niels Ebbe Gjørup har købt SE-SHD i Sverige og har skænket den til DaSK sep. 2023.

Forventes at blive hovedoverhalet og luftdygtig indenfor ca. et par år?



SE-SHD trænger til en hovedoverhaling!

Lidt om typen:

Rhönbussarden blev konstrueret af Hans Jacobs og bygget af Alexander Schleicher. Den havde sin første flyvning i 1933.

Der blev bygget godt 200 eksemplarer af dette fly, der er beregnet til øvelsesflyvning og til videregående flyvning.

Birkerød Svæveflyveklub har haft 2 eksemplarer, hvoraf den ene (OY-DIX) blev ødelagt ved en hangarbrand i 1955 og den anden (DXA) ved et havari i 1962.

Spændvidde: 14,3 m. - Glidetal: 19,8 - Min synk 0,75 m/sek.



Schleicher K 8 b

Arkiverings nr.: 2-4A

Type: Schleicher K 8 b

Registrering: OY - AYX

Byggeår: 1961

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg



Historie:

Bygget på fabrikken Alexander Schleicher Flugzeugbau, Poppenhausen i 1961. Serie nr. 1104.

Registreret den 3. november 1961. med flyveklubben "Aviator" Ålborg som ejer.

Den 28. august 1972 overtog Lemvig Svæveflyveklub flyet.

Efter et havari i 1997, hvor flyet blæste om på ryggen overdrages vraket til DaSK.

Flyet blev genopbygget af Ove B. Hillersborg med hjælp fra medlemmer af Lemvig Svæveflyveklub.

Den 1. juli 2001 fløj den igen.

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fabrikeret af Alexander Schleicher Flugzeugbau i 1957.

Vinger, haleplan og sideror er bygget i træ og beklædt med lærred. Kroppen er stålrør beklædt med lærred.

Der kom forskellige versioner: K 8 / K 8 B / K 8 C.

Der er bygget i alt ca. 1.100 stk., nogle på licens på forskellige fabrikker f. eks. i Finland.

Der har i Danmark været 30 stk. af typen.

Typen blev meget populær som øvelsesfly efter oplæring på tosædet skolefly. Det blev stort set Baby'ens afløser.

I 1966 fløj Signe Skafte Møller fra Arnborg 515 km. sydpå i en K8. Hendes rekord er endnu i 2015 ikke slået!

Spændvidde: 15 m. - Glidetalt: 27 ved 73 km/t. - Min synk 0,67 m/sek. ved 60 km/t.



Schleicher K 8 b

Arkiverings nr.: 2-4B

Type: Schleicher K 8 b

Registrering: OY - EEX

Byggeår: 1965

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Hjallerup Mekanisk Museum



Historie:

Serienummer: 8471.

Tidligere registrering: D-4062.

Kommer til DaSK i 2020 fra Lintorp.

Udlånt til udstilling på Hjallerup Mekanisk Museum.



Hjallerup Mekaniske Museum 2021, med K8'en oppe i sit rette element..

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fabrikeret af Alexander Schleicher Flugzeugbau i 1957.

Vinger, haleplan og sideror er bygget i træ og beklædt med lærred. Kroppen er stålør beklædt med lærred.

Der kom forskellige versioner: K 8 / K 8 B / K 8 C.

Der er bygget i alt ca. 1.100 stk., nogle på licens i på forskellige fabrikker f. eks. i Finland.

Der har i Danmark været 30 stk. af typen.

Typen blev meget populær som øvelsesfly efter oplæring på tosædet skolefly. Det blev stort set Baby'ens afløser.

I 1966 fløj Signe Skafte Møller fra Arnborg 515 km. sydpå i en K8. Hendes rekord er endnu i 2015 ikke slået!



Schleicher K 8 b

Arkiverings nr.: 2-4C

Type: Schleicher K 8 b

Registrering: OY - XFK

Byggeår: 1965

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Egeskov Museum Fyn



Historie:

Serienummer: 8496.

Tidligere registrering: Z – 971, Flyvevåbnet.

Konkurrencenummer: F 8.

Kommer i 2020 til DaSK fra Lintorp.

Er fra maj 2021 udlånt til Egeskov Museum.



Egeskov 2021 med en K 8 og en Baby under det høje loft.

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fabrikeret af Alexander Schleicher Flugzeugbau i 1957.

Vinger, haleplan og sideror er bygget i træ og beklædt med lærred. Kroppen er stålør beklædt med lærred.

Der kom forskellige versioner: K 8 / K 8 B / K 8 C.

Der er bygget i alt ca. 1.100 stk., nogle på licens i på forskellige fabrikker f. eks. i Finland.

Der har i Danmark været 30 stk. af typen.

Typen blev meget populær som øvelsesfly efter oplæring på tosædet skolefly. Det blev stort set Baby'ens afløser.

I 1966 fløj Signe Skafte Møller fra Arnborg 515 km. sydpå i en K8. Hendes rekord er endnu i 2015 ikke slået!



SZD – 25A Lis

Arkiverings nr.: 2-5A

Type: SZD - 25A Lis

Registrering: OY - DXX

Byggeår: 1963

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg



Historie:

Bygget på fabrikken SZD i Bielsko, Polen.

Blev købt som ny af Flyveklubben "Als", Sønderborg og blev registreret OY-DXX den 29. maj 1963.

I 1977 blev Otto E. Jensen ejer.

I slutningen af 1990'erne blev flyet overdraget til DaSK.

Første flyvning i DaSK regi var 1. maj 1998.

Lidt om typen:

Designet af Zbigniew Badura og fabrikeret af PZL Bielsko.

Der er bygget i alt 32 stk.

I Danmark har der været 6 stk. af typen.

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 26 ved 75 km/t. - Min synk 0,76 m/sek. ved 69 km/t.



Pilatus B4

Arkiverings nr.: 2-6A

Type: Pilatus B4

Registrering: OY - XBI

Byggeår: 1973

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Bemærkning: Helmetal.

Historie: Har tidligere tilhørt Sønderjysk Flyveklub i Rødekro og senere Holstebro Flyveklub.



Spændvidde: 15 m.

Glidetal: 35 ved 85 km/t

Min synk: 0,64 m/sek. ved 75 km/t.

Lidt om typen:

Designet af Ingo Herbest, Manfred Küppers og Rudolf Reinker, Schweiz.

Det er bygget helt i letmetal.

Første flyvning: nov. 1966.

Der blev bygget: 322 stk.

I Danmark har der været: 6 stk.

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 35 ved 85 km/t. - Min synk 0,64 m/sek. ved 75 km/t.



SZD-30 Pirat

Arkiverings nr.: 2-7A

Type: SZD-30 Pirat

Registrering: OY-DWX

Byggeår: 1972

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg

Papirer: Ja



Historie:

Indkøbt til DaSK flyveklar fra Tyskland i 2020.

Tidligere registrering: DM-1823, DDR-1823, D-4823.

Lidt om typen:

Designet af Jerzy Smielkiewicz og fabrikeret af PZL Bielsko.

Der blev bygget 776 stk.

I Danmark har der været 6 stk. af typen.

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 33 - Min synk 0,7 m/sek.