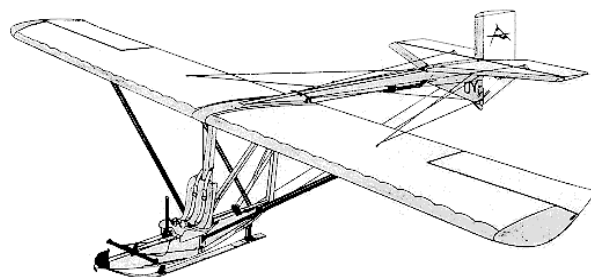




Oversigt over DaSK relaterede skoleglidere benyttet i Danmark



Oprindelig blev kategorien kaldet "Glideplaner", men med tiden blev betegnelsen til "Skoleglidere".

Arkiverings-kode	Betegnelse	Registrering	Gammel registrering	Placering
1-1A	Stamer - Lippisch (Zögling)	OY – XSE (Replica)	OY:1,2,3,7,8,9,10,12,13,14,18,19, 23,24,32,35,47,48 og 62	Arnborg DaSK ejet
1-2A	Gumpert G 2	Ingen registreret	OY: 4, 6, og 8.	Vi har ingen!
1-3A	Grunau G 9	Ingen registreret	OY: 30, 41, 42, 46, 78 og 88.	Vi har ingen!
1-4A	Lippisch Hol's der Teufel	Ingen registreret	OY-15	Vi har ingen!
1-5A	Unions skoleglider	Ingen registreret	OY:11,16,17,20,21,22,28,31,36.	Vi har ingen!
1-6A	SG 38	OY - BFX	OY-60	Arnborg DaSK ejet
1-6B	SG 38	OY - 86	OY - 86	Egeskov DaSK ejet
1-6C	SG 38	OY - AKX	OY-94	Stauning, ikke DaSK ejet
1-7A	KZ G1	OY - ASX	OY-54	Stauning, ikke DaSK ejet
1-8A	Polyt II På værksted.	OY - BEX	OY-98	Arnborg DaSK ejet
1-8B	Polyt II	OY - AFX	OY-65	DTM Helsingør, ikke DaSK ejet.
1-9A	2 g	OY - AVX	OY - 121	Arnborg DaSK ejet
1-9B	2 g	OY - ARX	OY - 119	Arnborg DaSK ejet
1-9C	2 g	OY - AIX	OY-123 "Søren Spætte"	Herning DaSK ejet
1-9D	2 g	OY - XJV	Z-923	Skrydstrup, ikke DaSK ejet
1-9E	2 g	OY - BLX	Blev først reg. efter man var gået over til bogstavregistrering.	Stauning, ikke DaSK ejet
1-9F	2 g	OY - ATX	OY – 100 "Prototypen"	Eksister ikke mere.

Skolegliderne var ikke udstyret med instrumenter. Piloten skulle bedømme hastigheden ved at iagttage fartvinden. Højden skulle man lære at bedømme visuel.

En undtagelse var 2 g'en der som oftest blev forsynet med højdemåler og variometer ved det bageste sæde (instruktør sædet).

Da man (ca. 1995) begyndte at flyve med skoleglider som historiske fly, blev det et krav, at der skulle være instrumenter ved hvert sæde.



Stamer - Lippisch

Arkiverings nr.: 1-1A

Type: Stamer - Lippisch (Zögling)

Registrering: OY - XSE

Byggeår: "Replica" 1994 - 1997

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg



Hjul og instrumenter er ikke original udstyr.

Historie:

I årene 1932 - 40 var denne type, med 20 stk. bygget i Danmark, den talrigeste skoleglider her hjemme. Der findes ikke mere eksemplarer fra dengang. Derfor tog DaSK medlem Bent Frikke fra Køge, i begyndelsen af 1990', initiativet til at der blev bygget et helt nyt fly efter de gamle tegninger fra 1926. Der blev, i DaSK regi, dannet små byggegrupper rundt i landet med det formål at få en Stamer i luften igen, og det lykkedes.

Nogle år senere kunne vi indlede prøveflyvningerne, først på Skive Flyveplads med Carsten Thomasen ved pinden, og senere på Herning Flyveplads.

Den 3. november 1997 blev flyet endeligt godkendt og registreret OY-XSE i luftfartøjsregistret.

Lidt om typen:

Stamer-Lippisch (Zögling) er designet i Tyskland i 1926.

Det blev designet til at starte med gummitov, en almindelig måde at starte et svævefly på i årene kort efter Første Verdenskrig (1914-18). Det viste sig dog også at være egnet til spilstart.

Flyet blev designet af Alexander Lippisch.

Stamer'en var det mest anvendte svævefly i Danmark i 1930 - 40'erne.

Billedet viser den replica DaSK byggede i 1990'erne. Instrumenterne og hjulene er ikke original udstyr!

Det vides ikke hvor mange der på verdensplan er bygget. I Danmark har der været 20 stk. af typen, alle amatørbygget.

Spændvidde: 10 m. - Glidetæl: 9 - Min synk 1,4 m/sek. ved 54 km/t.



Gumpert G 2

Arkiverings nr.: 1-2A

Type: Gumpert G 2

Registrering:

Byggeår:

Luftdygtig:

Ejer: Vi har ikke længere eksemplarer af typen i Danmark.



Billedet viser et østrigsk eksemplar forsynet med "båd".

Historie:

I Danmark har der været 3 stk. af typen, alle amatørbygget:

OY-4	Bygget i København 1938. Ejet af Flyveklubben "Ring", København. Afmeldt 04-04-1945
OY-6	Bygget i København 1938. Ejet af Svæveflyveklubben "Maagen" af 1936, København. Havareret 20-11-1939 på Værløse Flyveplads. Afmeldt 20-11-1939.
OY-34	Bygget i København 1940, ejet af Svæveflyveklubben "Maagen", København. Solgt 10-07-1942 til Svæveflyveklubben "Ring". Solgt 31-05-1946 til V. Grum-Schwensens Flyveklub, Lillerød. LDB udløbet 09-08-1951.

Lidt om typen:

Gumpert G 2 er designet i England i 1928.

Spændvidde: 10,94 m. - Glidetål: 12 - Min synk 1,1 m/sek.



Grunau G 9

Arkiverings nr.: 1-3A

Type: Grunau G 9

Registrering:

Byggeår: 1948

Luftdygtig:

Ejer: Vi har ikke længere eksemplarer af typen i Danmark.



Billedet viser Borgmester N. P. Jensen iført styrthjelm og fastspændt i Vejle Svæveflyveklubs Grunau 9 ved indvielsen den 19. august 1945, på Herregården Store Grundet's marker. Den fik registreringen OY-78 og var klubbens første fly.

Det havde taget ca. 2.200 arbejdstimer og seks år at bygge Grunau 9. Det havde været vanskeligt at få de rette materialer under Besættelsen. Det viste sig, at den anvendte lim ikke tålte nævneværdig fugt. De dårlige opbevaringsforhold man samtidig havde bevirkede, at den allerede i 1948 måtte kasseres.

Klubben blev hurtig klar over forholdene, hvorfor man allerede da var i gang med at bygge en Polyt II, den blev færdig 1949.

Historie:

Registrering	Bygget år	År for reg./slettet	Bemærkning
OY-30	1939	1939 / 1946	Viborg Svæveflyveklub "Onkel Holger", havareret 12.8.1945 Viborg
OY-78	1939	1945 / 1948	Vejle Svæveflyveklub. Dårlig lim. Ophugget.
OY-41	1942	1942 / 1946	Luftdygtighedsbeviset deponeret 1946
OY-42	1942	1942 / 1942	Luftdygtighedsbeviset deponeret 1942
OY-46	1943	1943 / 1946	Havareret 8.7.1945 Slagelse
OY-88	1945		Aldrig fløjet

Lidt om typen:

Designet af Edmund Schneider i 1928 og er en videreudvikling af den oprindelige Djävlar Anamma (Hols der Teufel) fra 1923, der også havde den karakteristiske trekant omkring piloten.

Typen fik tilnavnet "Skallesmækkeren" fordi de mange hårde landinger ofte resulterede i at eleven slog hovedet ind i stolpen foran.

I Danmark har der været 3 stk. af typen i luften, alle amatørbygget.

Spændvidde: 10,8 m. - Glidetæl: 7,2 - Min synk 1,3 m/sek.



Lippisch Hol's der Teufel

Arkiverings nr.: 1-4A

Type: Lippisch Hol's der Teufel

Registrering:

Byggeår:

Luftdygtig:

Ejer: Vi har ikke længere eksemplarer af typen i Danmark.



OY-15 fra 1938, Esbjerg.



En replica fra Tjekkiet ved VGC rally 2014, Arnborg.

Lidt om typen:

Tysk Designet af: Hans Jacobs, Alexander Lippisch og Alexander Schleicher i 1927.

Fløj første gang i 1928.

Der er i alt bygget ca. 8 stk af denne type.

I Danmark har der kun været et eksemplar af type: OY-15, bygget i Esbjerg 1938.

Spændvidde: 12,6 m. - Glidetæl: 8,1 - Min synk ?



Unions skoleglider

Arkiverings nr.: 1-5A

Type: Unions skoleglider

Registrering:

Byggeår:

Luftdygtig:

Ejer: Vi har ikke mere eksemplarer af typen i Danmark.



OY-28 fra Kolding.

Lidt om typen:

På foranledning af Dansk Svæveflyve Union blev der designet en forenklet skoleglider, der var velegnet til de danske klubber. Det blev til "Unionsglideren".

Det var i store træk en modificeret Stamer - Lippisch.

Det er især bagkroppen der falder i øjnene, men meget andet er også ændret.

Designer var primær Ing. Carl Johansen.

Fløj første gang i 1937.

Der blev bygget 9 eksemplarer i Danmark, alle amatørbygget:

- OY-11, 1938 i Aalborg.
- OY-16, 1938 i København
- OY-17, 1938 i Odense.
- OY-20, 1938 i Holbæk.
- OY-21, 1938 i Ringsted.
- OY-22, 1939 i Odense.
- OY-28, 1938 i Kolding.
- OY-31, 1939 i Købh.
- OY-36, 1940 i Holte.

Spændvidde: 10 m. - Glidetæl: 9 - Min synk 1,4 m/sek. ved 54 km/t.



SG-38

Arkiverings nr.: 1-6A

Type: SG-38

Registrering: OY - BFX

Byggeår: 1944

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg



foto: Søren Lyngkjær

Historie:

SG 38 var en meget populær og velflyvende skoleglider, men lidt dyr og noget kompliceret at bygge. I årene 1940 til 1950 blev der bygget 35 eksemplarer af SG-38, rundt om i landet.

Denne SG 38 blev bygget i Hastrup 1943-44 og blev registreret "OY-60" den 15. april 1944.

Ejet af Køge Svæveflyveklub. Solgt 04-09-1955 til Svæveflyveklubben "Falster", Væggerløse.

Har været havareret flere gange, men genopbygget blandt andet med dele fra OY - 27.

Den 11. juli 1958 bliver den omregistreret til OY-BFX. LDB (Luftdygtighedsbevis) udløbet 25-08-1958. Afmeldt 29-09-1967.

Først i 1990'erne overdrog Lolland - Falster Svæveflyveklub flyet til DaSK, som nogle år senere har restaureret det til luftdygtig stand.

Lidt om typen:

Schulgleiter 38 (SG 38) er en tysk ensædet skoleglider til grunduddannelse af svæveflyvere. Under 2. verdenskrig blev der i Tyskland og Holland tilsammen fabriksbygget ca. 9.500 eksemplarer. Dertil kommer de mange amatørbyggede og fabriksbyggede i andre lande, både før, under og efter krigen, der gør typen til verdens talrigeste skoleglider nogensinde. Prototypen blev udviklet i 1938 hos Flugzeugbau E. Schneider i Grunau ved Hirschberg (nu Jelenia Gora, Polen).

Kort efter blev SG 38 valgt som enheds-skoleglider til det tyske halvmilitære Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK), hvor den anvendtes til uddannelse af et meget stort antal unge piloter før deres videre uddannelse hos Luftwaffe. Under Danmarks besættelse 1940-45 havde den tyske besættelsesmagt også flere flyveskoler her i landet. Ved krigens afslutning efterlod tyskerne 76 svævefly i Danmark, hvoraf de 35 var af typen SG 38. Hovedparten af disse blev imidlertid ødelagt af de engelske tropper, som havde ordre til at destruere alt det tyske materiel.

I Danmark har der været anvendt 35 stk. SG 38 i klubberne.

SG-38 er bygget helt i træ. Vingerne har to hovedbjælker med I-tværsnit. Meden af asketræ er affjedret.

Piloten sidder på et upolstret træsæde i fri luft.

Spændvidde: 10,4 m. - Glidetæl: 10 ved 52 km/t - Min synk 1,3 m/sek. ved 48 km/t.



SG-38

Arkiverings nr.: 1-6B

Type: SG-38

Registrering: OY - 86

Byggeår: 1946

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Egeskov Museum, Fyn



Billund Flyvemuseum 1990

Historie:

Bygget i Ringsted 1946.

Ejet af Ringsted Svæveflyveklub.

Afmeldt 21-03-1961.

Skænket til Danmarks Flyvemuseum, der overførte det til Teknisk Museum i Helsingør.

Er august 2016 overdraget til DaSK fra Teknisk Museum, Helsingør.

I 2019 udlånt i til Egeskov Museum.

Lidt om typen:

Schulgleiter 38 (SG 38) er en tysk ensædet skoleglider til grunduddannelse af svæveflyvere. Under 2. verdenskrig blev der i Tyskland og Holland tilsammen fabriksbygget ca. 9.500 eksemplarer. Dertil kommer de mange amatørbyggede og fabriksbyggede i andre lande, både før, under og efter krigen, der gør typen til verdens talrigeste skoleglider nogensinde. Prototypen blev udviklet i 1938 hos Flugzeugbau E. Schneider i Grunau ved Hirschberg (nu Jelenia Gora, Polen).

Kort efter blev SG 38 valgt som enheds-skoleglider til det tyske halvmilitære Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK), hvor den anvendtes til uddannelse af et meget stort antal unge svæveflyvere før deres videre uddannelse hos Luftwaffe.

Under Danmarks besættelse 1940-45 havde den tyske besættelsesmagt også flere flyveskoler her i landet. Ved krigens afslutning efterlod tyskerne 76 svævefly i Danmark, hvoraf de 35 var af typen SG 38. Hovedparten af disse blev imidlertid ødelagt af de engelske tropper, som havde ordre til at destruere alt det tyske materiel.

I Danmark har der været anvendt 35 stk. SG 38 i klubberne.

SG-38 er bygget helt i træ. Vingerne har to hovedbjælker med I-tværsnit. Meden af asketræ er affjedret.

Piloten sidder på et upolstret træsæde i fri luft.



SG-38

Arkiverings nr.: 1-6C

Type: SG-38

Registrering: OY - AKX

Byggeår: 1946

Luftdygtig: Nej

Ejer: Danmarks Flyvemuseum

Placering: Danmarks Flyvemuseum i Stauning



Historie:

OY-AKX, ex OY-94, er bygget af Haderslev Svæveflyveklub. Første flyvning 7. Sep. 1946.

I 1952 solgt til Bornholms Flyveklub, Rønne. Slettet af register 24.4.1961.

I 1985 overdraget til Danmarks Flyvmuseum i Stauning. Restaureret af DaSK.

Lidt om typen:

Tidligt i 1938 sammenfattede de tre konstruktører Hoffmann, Rehberg og Schneider de erfaringer, der var indvundet om 1-sædede, åbne skoleglidere siden begyndelsen af 20'erne og skabte derpå typen "Schulgleiter" SG-38. Arbejdet fandt sted hos Schneider Segelflugzeugbau i Grunau, nu Jelena Gora, beliggende i Polen.

SG-38 viste sig så vellykket, at den allerede samme år afløste den aldersstegne type Zögling, som standardsvæveplan inden for det halvmilitære NSFK. Og med det Det Tredje Riges politiske velvilje til at finansiere aktiviteterne inden for landets NSFK-grupper, med rekruttering af svæveflyvere til Luftwaffe for øje, blev der både før og under krigen bygget SG-38 i næsten alle lokale flyverkorps.

Talmæssigt overstiger SG-38 formentlig alle andre svæveflytyper. Det antages, at mere end 9.500 stk. er amatørbygget, eller fabriksfremstillet i Europa.

I Danmark anvendtes 35 fly af typen fra 1939 til begyndelsen af 60'erne, dels fabriksbygget hos Hærens Flyvetropper, Dansk Aero, Stamgruppen og V. Grum-Schwensen og dels bygget i klubberne.

SG-38 er bygget helt i træ. Vingerne har to hovedbjælker med I-tværsnit. Meden af asketræ er affjedret.

Piloten sidder på et upolstret træsæde i fri luft.



KZ G1

Arkiverings nr.: 1-7A

Type: KZ G1

Registrering: OY - ASX

Byggeår: 1943

Luftdygtig: Nej

Ejer: Danmarks Flyvemuseum

Placering: Danmarks Flyvemuseum i Stauning



Historie:

Karl Gustav Zeuthen fra Skandinavisk Aero Industri A/S designede og byggede, på opfordring af Dansk Svæveflyve Union i 1943 KZ G1.

Blev registreret OY - 54, men blev senere omregistreret til OY - ASX.

Det var Unionens hensigt at udvælge en standard type skoleglider for Danmark. Polyt skoleglideren var en konkurrent til KZ G1'eren.

Der blev desværre kun bygget dette ene eksemplar.

KZ G1'eren blev meget populær og havde ord for at være meget velflyvende.

Lidt om typen:

Skandinavisk Aero Industri A/S Karl Gustav Zeuthen fra firmaet Skandinavisk Aero Industri (KZ) designede og byggede flyet i 1943 på opfordring af Unionen.

Det skulle konkurrere med en Polyt glider om at være standard fly for danske klubber.

Konkurrenten, Polyt glideren, blev dog valgt, selv om G1 ifølge senere beskrivelser var Polyt'en overlegen.

Det var populært og i følge diverse udsagn meget velflyvende.

Spændvidde: 10 m. - Glidetæl: 12 - Min synk 1,0 m/sek.



Polyt Skoleglider

Arkiverings nr.: 1-8A

Type: Polyt I

Registrering: OY - BEX

Byggeår: 1946

Luftdygtig: Nej.

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg.



NB: Billedet (2013) viser Polyt II i luften vha. Photoshop

Historie:

Skoleglideren OY-98 blev bygget af Herning Svæveflyveklub i årene 1945 - 46. Den blev herefter anvendt til grundskoling af klubbens elever.

Den fik i 1957, som alle andre begrænsede fly, ny registrering OY-BEX med bogstaver i stedet for tal.

Luftdygtighedsbeviset udløbet 01-09-1958. Afmeldt 26-04-1961.

Den blev i 1960 foræret til Herning Museum.

I 1961 blev den overført til Egeskov Museum.

Danmarks Tekniske Museum i Helsingør overtog senere flyet.

I den forbindelse blev den på DaSK's værkstedet i Billund overhalet, dog kun til udstillingsbrug.

Museet havde imidlertid i forvejen en Polyt II og havde ikke mulighed for at udstille det. Det blev derfor opbevaret af DaSK for Teknisk Museums regning.

I 2013 blev den udlånt til Autogalleriet i Herning, hvor den flot har hængt til beskuelse indtil den i foråret 2024 kom på DaSK's værksted i Arnborg. Den bliver nu hovedoverhalet til luftdygtig stand. - Den er dec. 2024 ca. 90 % færdig!



Nov. 2024. Hovedoverhaling.

Lidt om typen:

Polyt skoleglideren er designet af svæveflyvere fra Polyteknisk Lærestalt, der nu er omdøbt til Danmarks Tekniske Universitet (DTU).

Polyt'en blev i 1943 valgt som dansk standard skolefly til klubberne.

Mindre modifikationer blev udført hvorefter betegnelsen blev Polyt II.

Den er ret billig og forholdsvis simpelt at bygge samt adskille og samle.

Den er meget velflyvende og har bedre præstationer end mange konkurrenter. Carl Johansen prøvefløj Polyten.

Der er bygget i alt 5 eksemplarer af typen.

Spændvidde: 11,07 m. - Glidetæl: 12 ved 50 km/t. - Min synk 1,0 m/sek.



Polyt II

Arkiverings nr.: 1-8B

Type: Polyt II

Registrering: OY - AFX

Byggeår: 1945

Luftdygtig: Nej

Ejer: Danmarks Tekniske Museum

Placering: DTM Helsingør



Polyt II, OY- 65 / OY-AFX smagløst ophængt på væggen i Danmarks Tekniske Museum, Helsingør.

Historie:

I perioden 1943 til 1945 byggede Polyteknisk Flyvegruppe en prototype til skoleglideren Polyt I/II. Den fik registreringen OY-55. Den havarede mange gange, men i 1950 blev den kasseret og ophugget. Stumperne blev senere brugt som reservedele, især til efterfølgeren OY-65. Den nåede at flyve 1.862 starter og 35 timer. I 1946 kom den næste nybygning OY-65 / OY-AFX i luften. Også denne havde mange havarier. Sidste gang var i marts 1959. Den nåede at flyve 6.524 starter og 156 timer.

Lidt om typen:

Polyt skoleglideren er designet af svæveflyvere fra Polyteknisk Lærestalt, der nu er omdøbt til Danmarks Tekniske Universitet (DTU).

Polyt'en blev i 1943 valgt som dansk standard skolefly til klubberne.

Mindre modifikationer blev udført hvorefter betegnelsen blev Polyt II.

Det er ret billigt og forholdsvis simpelt at bygge samt adskille og samle.

Det er meget velflyvende og har bedre præstationer end mange konkurrenter. Carl Johansen prøvefløj Polytten.

Der er bygget i alt 5 eksemplarer af typen.

Spændvidde: 11,07 m. - Glidetål: 12 ved 50 km/t. - Min synk 1,0 m/sek.



2 g

Arkiverings nr.: 1-9A

Type: 2 g

Registrering: OY - AVX

Byggeår: 1950

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg



Historie: Odense Svæveflyveklub byggede flyet ud fra et byggesæt.

Dansk Aero A/S, Søborg leverede hovedbjælker, stræbere og alle beslagene.

Blev færdigt i 1950 og fik registreringen: OY-121. Blev omregistreret til OY-AVX i 1957.

Den 22/9 - 1955 købte Vejle Svæveflyveklub 2g'en og fløj med det fra Flyvestation Vandel indtil 1959, hvor Holstebro - Struer Svæveflyveklub overtog flyet.

Luftdygtigbeviset udløb 17/3 - 1966 og det blev afmeldt 27/6 - 1979.

Robert Nielsen, Hvam ved Holstebro overtog flyet for at beskytte det mod forfald.

Han opbevarede det på sin ejendom, indtil han først i 1990'erne skænkede det til DaSK.

DaSK foretog en meget omfattende istandsættelse og fik det genregistreret i 1996.

Siden har det fløjet rigtig meget både her i landet fra mange forskellige pladser samt i udlandet i forbindelse med VGC Rallys, hvor det er overordentlig populært.

Lidt om typen: Baggrunden for den simple konstruktion af 2g'en var efterkrigstidens almindelige knaphed på midler, og flyet skulle kunne hjemmebygges i klubberne for at holde prisen nede. Behovet for et 2-sædet skolefly var stort. Prototypen (OY-100 / OY- ATX) havde sin første flyvning den 19. oktober 1946. Den endelige godkendelse til amatørbygning forelå i foråret 1947, hvorefter yderligere 8 eksemplarer blev bygget i årene 1948 - 1958. En enkelt blev forsynet med en aerodynamisk afskærmning (båd). Til trods for at typen, ligesom, Polyt'en, kom på et ret sent tidspunkt, hvor udviklingen var ved at overhale skolegliderne, så gjorde den rigtig god gavn i mange år. Flyvevåbnet fik bygget 3 stk. hos Bent Halling og Emanuel Hultmann, der havde firmaet Dansk Aero A/S i Søborg, senere Århus. Dansk Aero leverede også byggesæt (bestående af beslag og hovedbjælker) til brug for klubber, der ville bygge. Spændvidde: 12,5 m. - Glidetæl: 13 ved 65 km/t. - Min synk 1,15 m/sek.



2 g

Arkiverings nr.: 1-9B

Type: 2 g

Registrering: OY - ARX

Byggeår: 1949

Luftdygtig: Ja

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg



Historie:

Viborg Svæveflyveklub byggede flyet.

Dansk Aero A/S, Søborg leverede et byggesæt.

Det blev færdigt i 1949 og fik registreringen: OY - 119.

Den 26/10 - 1955 købte Birkerød Flyveklub 2g'en og fløj med det fra Sandholm indtil 1959, hvor Bornholms Flyveklub af 1959 overtog flyet. Den 3. juni 1957 bliver flyet omregistreret til OY-ARX.

Det fløj frem til den 7. juli 1968, hvor det havarerer i Rønne Lufthavn.

Man opgiver at genopbygge det, og det slettes af registeret den 6. august 1979.

På et tidspunkt overtager museet "Dansk Veteranfly Samling" i Stauning flyet, som lægger det på et lager.

I 2007 indgår flyet i en aftale med DaSK og flymuseet om, at det bliver en del af betalingen for DaSK's arbejde med genopbygning af SG-38 (OY-94, OY-AKX).

Flyet er siden genopbygning til luftdygtig stand på værkstederne i Holstebro, Billund og Arnborg.

Luftdygtig igen efter restaurering i 2015.



2 g

Arkiverings nr.: 1-9C

Type: 2 g

Registrering: OY - XJV

Byggeår: 1952

Luftdygtig: Ja

Ejer: Flyvestationsklubberne

Hjemsted: Flyvestation Skrydstrup



Ole Steen Hansen 2014

Historie:

Fra krigens slutning og indtil 1966 havde Flyvevåbnet på de fire flyvestationer: Ålborg, Karup, Skrydstrup og Værløse gratis svæveflyvning for jordpersonalet. Der blev derfor oprettet militære klubber.

I 1952 fik Flyvevåbnet denne 2 g, sammen med to andre, bygget af Bent Halling og Emanuel Hultmann der havde firmaet Dansk Aero A/S, Søborg.

Det er lidt uklart, hvorfra det har fløjet, det vides dog, at flyet var på FSN Karup 1961-1962.

Flyet blev registreret: 92-923 og senere: Z-923.

Den 26. juni 1979 overgik det til civil registrering OY-XJV.

Flyet har uafbrudt været luftdygtig siden 1952.

Det ejes nu af de civile flyvestationsklubber.



2 g

Arkiverings nr.: 1-9D

Type: 2 g

Registrering: OY - AIX

Byggeår: 1950

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Autogalleriet Herning.



Udstillet sammen med 3 andre fly i Autogalleriet, Herning.

Historie:

Henny Nielsen fra Grenå har doneret 2 G'en OY AIX til DaSK, flyet har tidligere tilhørt Henny's nu afdøde mand Berndt Nielsen. Har tidligere haft registrering OY-123 og har haft navnet: "Søren Spætte".

Flyet har gennem de sidste cirka 15 år været opbevaret i en nedlagt kostald på Per Olsen's gård tæt ved Mørke på Djursland. Vi har lovet Henny og hendes datter Karin at passe godt på flyet samt at flyet bliver navngivet "BERNDT" efter endt restaurering.

Blev i slutningen af 2023 istandsat til udstillingsbrug og er nu ophængt i Autogalleriet Herning.

Fra Silkeborg Flyveklubs hjemmeside:

2G: OY-AIX (123), "SØREN SPÆTTE".

Klubbens medlemmer byggede selv glideren, hvortil materialerne løb op i 7-8 tusinde kr. Indvielsen fandt sted d. 7. maj 1950, og det nye skoleplan blev en succes, som satte klubbens medlemstal i vejret. Kontingentet var i indvielsesåret fastsat til 7 kr. månedlig. Selv om vi ikke havde alvorlige ulykker med 2G'en, er der dog 3 uheld, som huskes. Kort efter ibrugtagningen blæste den om på ryggen og rev Bent Pedersen, som skulle holde styr på den, med i farten. Næste uheld skete i påsken 1959, da den ikke havde højde nok under indflyvningen til at komme over hangaren. Den landede da på taget og vendte næsten bunden i vejret deroppe. De to uheldige piloter og "Søren Spætte" slap rørende billigt fra hændelsen. 2G'en var flyveklar igen tre dage efter, men måtte straks om på ryggen, da den landede i medvind på en pløjemark med Svend Bach som pilot. Hverken han eller flyet tog skade af den uheldige landing.

"Søren Spætte" solgtes i 1962 til Randers Flyveklub for 1800 kr. Prisen var oprindeligt aftalt til 2000 kr., men da Randers-folkene kom efter det allerede nedspændte plan, måtte man give dem et nedslag i prisen, fordi samleboltene var forsvundet.



2 g

Arkiverings nr.: 1-9E

Type: 2 g

Registrering: OY - XJV

Byggeår: 1958

Luftdygtig: Nej

Ejer: Danmarks Flyvemuseum

Placering: Danmarks Flyvemuseum i Stauning



Historie:

OY-BLX blev bygget ud fra det sidste af de 5 byggesæt der i 1940'erne blev fremstillet af Dansk Aero A/S, ved Bent Halling.

Vestjysk Svæveflyveklub fik et godt tilbud på byggesættet.

Det blev købt og klubben byggede det med prøveflyvning den 1. november 1958.

Flyet har senere tilhørt Aarhus og Viborg svæveflyveklubber. Blev sidst overtaget af en privat gruppe med tilknytning til Arnborg. I 1977 kom flyet til Danmarks Flyvemuseum i Stauning.

Data:

Spændvidde: 12,5 m

Længde: 6,72 m

Tomvægt: 189 kg

Fuldvægt: 350 kg

Glidetæl: 13 ved 65 km/t

Mindste synk: 1,15 m/s

Max fart: 100 km/t.



2 g

Arkiverings nr.: 1-9F

Type: 2 g

Bemærkning: Eksisterer ikke mere.

Registrering: OY – 100. "Prototype"

Byggeår: 1946

Luftdygtig:

Ejer:

Placering:



NB: Den viste 2 g er identisk med prototypen, men er ikke OY-100!

Historie:

Sommeren 1945 blev Ingeniørerne Høgslund, og næstformand i Roskilde Svæveflyveklub, Traugott-Olsen, enige om at gennemføre design og bygning af en tosædet glider.

Konstruktionen, der omfatter 32 tegninger og ca. 100 sider beregninger, blev fuldført på kun 7 måneder og godkendt af Luftfartstilsynet i marts 1946. Bygning af prototypen blev umiddelbart efter påbegyndt.

Den vanskelige materialesituation til trods blev bygningen gennemført på kun godt et halvt år. Den fik registreringen OY-100. Lørdag den 10. oktober 1946 var den i Luften første gang.

Der er i årenes løb fløjet rigtig meget med flyet, men desværre skete der under en sommerlejr i 1949, på Flyvestation Vandel, en frygtelig ulykke, hvorved begge piloter omkom.

OY-100 fløj ind i wiren på en spilstartende Baby. Baby'en lander normalt, men 2 g'en styrter ned.



Lidt historie om registreringer.

Oprindeligt blev skoleglidere og svæveplaner, der kun var godkendt til lokal flyvning, registreret med tal, eksempelvis OY-121 til den to-sædede skoleglider 2g.

Var flyet derimod godkendt til strækflyvning, blev det registreret med bogstaver. F.eks. OY-FIX til Olympia'en.

I 1957 besluttede myndighederne imidlertid at alle planer skulle have bogstaver som registrering.

Derfor måtte klubberne i gang med det omfattende arbejde med at male nye registreringer på de mange fly.

Den sølvfarvede DaSK ejede 2 g "OY-121", som Vejle Svæveflyveklub i 1957 ejede, blev dengang omdøbt til "OY- AVX".