

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



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

Arkiverings-kode	Betegnelse	Registrering	Gammel registrering	Placering
2-1A	Grunau Baby II b	OY - AXO	OY-93	Arnborg
2-1C	Grunau Baby II b	Z-943		Arnborg
2-1D	Grunau Baby II b	Z-945		Værløse
2-1F	Grunau Baby I b	OY - DAX	OY-29	Herning
2-1G	Grunau Baby II b	OY - DXI		Arnborg
2-1H	Grunau Baby II b "Laavise"	OY - AHX	OY - 90	Ophugget!
2-1 I	Grunau Baby II b	OY - BCX	OY-120	Egeskov
2-1 K	Grunau Baby II b	OY - BUX		Arnborg
2-1 L	Grunau Baby II b	OY - AUX		Stauning
2-1 M	Grunau Baby II b	OY - ABX	OY-87	DTM Helsingør
2-2A	Hütter 17	OY - CJX	OY-5	Arnborg
2-2B	Gö 5 (Hütter 17)	OY - AXH	OY-61	Herning
2-3A	Rhönbussard	DaSK har ingen, men NEG har en privat.	OY-43 / OY-DIX OY-66 / OY-DXA	Vi har ingen, men vi ønsker os en.
2-4A	K 8 b	OY - AYX		Arnborg
2-4B	K 8 b	OY - EEX	D 4062	Arnborg
2-4C	K 8 b	OY - XFK	Z-971	Egeskov
2-5A	SZD - 25A Lis	OY - DXX		Arnborg
2-5B	SZD - 25A Lis	OY - FOX		Gørløse
2-6A	Pilatus B4	Ingen registreret		Vi har ingen, men ønsker os en.
2-7A	SZD-30 Pirat	DWX	D 4823	

Betegnelsen "overgangsfly" 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 videre 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.



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 solidt og tålte ret hårde landinger. Typen var 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 stålrørskrop 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: 19 ?

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Arnborg

Ingen papirer



Historie:

Denne Baby har aldrig været civilt registreret, men fløj i flyvevåbenet, indtil den engang i 60'erne blev udfaset. Ad 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.

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 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.: 2-1D

Type: Grunau Baby II b

Registrering: Z-945

Byggeår: 19 ?

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Værløse

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.

Er 2021 malet i flyvevåbnets sølvgrå farver og udlånt til at hænge i loftet i museumshangaren på Værløse, sammen med Olympia OY-FIX (Z-963).

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 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.: 2-1F

Type: Grunau Baby I

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 danmarkrekord 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 den restaureret til udstillingsbrug.

Den blev overdraget til DaSK og udstillet i Billund.

Siden er Kronjyden ophængt 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: DaSK

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 loftslokale 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 "klunset" og repareret et utal af gange og var kendt for at være skæv.

Den kunne faktisk kun kurve til den ene side "sagde man", og faconen var ikke helt original foran.

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.



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.

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

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 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 Babyfalk 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. - Glidetotal: 17 ved 55 km/t. - Min synk 0,8 m/sek. ved 45 km/t.



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 DSvU og i Polyteknisk flyvegruppe.

Er ca. 80% færdig restauretet.



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 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 østprøjsiske kyst.

En forbedring af typen med bl.a. længere krængere, 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 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 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.



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

Efter en masse besvær med myndighederne lykkedes det endeligt i 2007 at få det indregistreret som OY-CJX. Siden har det 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 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 det er sværere at flyve end Baby'en, så det 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



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:

Byggeår:

Luftdygtig:

Ejer: DaSK har ikke nogen eksemplarer af typen, men vi ønsker os en.



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

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.

NB: Niels Ebbe Gjørup har et eksemplar som vi håber på en dag kommer i DaSK's stald?

Lidt om typen:

Rhönbussarden blev konstrueret af Hans Jacobs og bygget af Alexander Schleicher. Det 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 - AYY

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 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 Skaftø 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 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 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. - Glidetæl: 26 ved 75 km/t. - Min synk 0,76 m/sek. ved 69 km/t.



SZD – 25A Lis

Arkiverings nr.: 2-5B

Type: SZD - 25A Lis

Registrering: OY - FOX

Byggeår: 1963

Luftdygtig: Nej

Ejer: DaSK

Placering: Gørløse / Arnborg



Den 25.8.1983 - Kirstinesminde Flyveplads

Historie:

Bygge nr.:	765
Fabrikations år.:	1963
Registrerings år.:	1963
Registreret:	OY-FOX
Udgået:	2000
En DaSK gruppe i Gørløse vil restaurere den.	

Bygget i Krosno, Polen i 1963 og registreret 22-05-1963 som OY-FOX med Birkerød Aero Sport som ejer.

Solgt 11-11-1966 til Aarhus Svæveflyveklub.

Solgt 09-06-1978 til Thomas Munk m. fl., Brabrand.

Senere skænket til Danmarks Flyvemuseum, der i august 2016 overdrager det til DaSK.

Lidt om typen:

Designet af Zbigniew Badura og fabrikeret af PZL i Krosno, Polen.

Der er bygget i alt 32 stk.

I Danmark har der været 6 stk. af typen.



Pilatus B4

Arkiverings nr.: 2-6A

Type: Pilatus B4

Registrering:

Byggeår:

Luftdygtig:

Ejer: DaSK har ikke et eksemplar af typen, men det ønsker vi os!



Historie:

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.