

## Den danske tosædede skoleglider, 2 G

### Lidt om vores populære danske skoleglider.

Afskrift fra "Flyv" december 1946:

En dansk tosædet Skoleglider:

I slutningen af Oktober Maaned 1946 har en ny dansk Konstruktion foretaget sine første Prøvestarter. Det er ikke blot en ny Udformning af gamle idéer, men en Konstruktion, som forsøger at aabne nye Veje ved Svæveflyveruddannelsen, - en tosædet Skoleglider konstrueret af Knud Høgslund og Traugott-Olsen.

Vi er ikke forvent med nye Idéer og Initiativer indenfor dansk Svæveflyvning. Dobbelt glædeligt er det derfor, naar man præsenteres for Svæveflyvere, der ikke alene har Idéer, men ogsaa fører dem ud i Praksis.

Opkølingen af Svæveflyvere er et Punkt, der har været meget omdiskuteret. De omstændelige Lige udsflyvninger til A-Diplomet, hvor Planets Tilbagetransport tager de 3/4 af Tiden, og den forholdsvis store Havariprocent, der er forbundet med Elevers "Soloflyvninger", lige fra han første Gang gaar i Luften, er kendte Ulemper.

Det kan ikke være det ideelle. I Schweiz er man da ogsaa officielt gaet over til Uddannelse i tosædede Planer, og i Sverige overvejer man at gaa samme Vej.

Nu er det jo ikke gjort med blot at beslutte sig til Svæveflyveruddannelse via Dobbeltstyring, om man ikke har de fornødne Svæveplaner, og det er her, Skoen trykker.

Det bedst kendte tosædede Svæveplan er "Kranich" og i Sverige f. eks. koster et saadant 20 - 25.000 kr. Det er ikke enhver Klub givet at anskaffe sig et saadant; selv i Sverige hvor Klubberne faar Statstilskud ved Indkøb af Materiel, er der kun 3 - 4 Klubber, der har "Kranich".

Til en vis Grad, staar og falder dette Uddannelsesspørgsmaal altsaa med at faa fat i et tilpas billigt tosædet Plan. Det er derfor med Tilfredshed, vi i det følgende kan præsentere et nyt tosædet Skoleplan af dansk Konstruktion. Der kan indvendes, at naar der alligevel skal en Lærer med tilvejs, er det en daarlig Løsning at lade dette foregaa i et Skoleplan, som kun bliver i Luften et Par Minutter. "2 G'en" har imidlertid den store Fordel, at den for det første kan bygges i Klubberne, og det for det andet til en Pris, der ikke ligger meget højere end en sædvanlig Skolegliders. Endnu en Fordel har den - der kræves kun et Spil til at starte den, medens "Kranich" f. Eks. kun udnyttes effektivt i Flyvemaskinslæb.

Med "2 G" kan en Klub med andre Ord opskole sine Begyndere i Dobbeltstyring til samme pris som normalt. Set paa Baggrund af en lavere havariprocent, vil det endda blive billigere.

Idéens Fader - til den tosædede Skoleglider - er Ing. Knud Høgslund fra Roskilde:

Allerede medens han var ansat i Flyvetroppernes Konstruktionstjeneste, syslede han med Tanken og lavede forskellige Udkast.

Sommeren 1945 blev Høgslund, og Næstformand i Roskilde Svæveflyveklub, Traugott-Olsen, enige om at gennemføre Konstruktion og Bygning af en tosædet Glider.

Konstruktionen, der omfatter 32 Tegninger og ca. 100 Sider Beregninger, blev fuldført paa 7 Maaneder og godkent af Luftfartstilsynet i Marts 1946.

Bygning af Prototypen blev umiddelbart paabegyndt, og den vanskelige Materialesituation til Trods gennemført paa godt et halvt Aar.

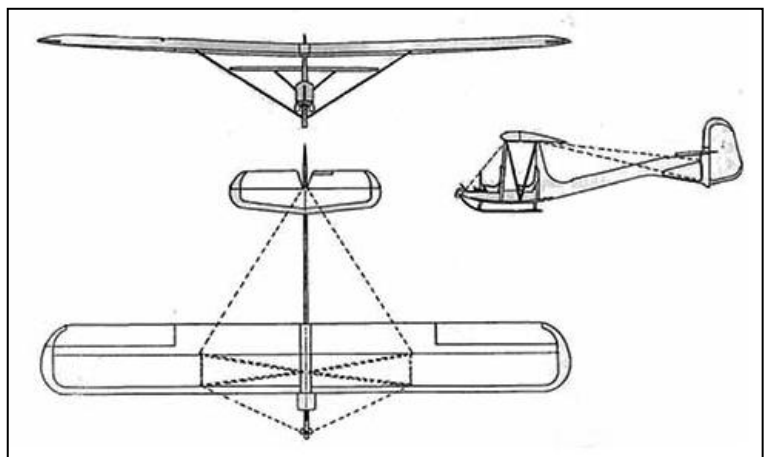
Lørdag den 10. oktober 1946 var den i Luften første Gang, og medens disse Linjer skrives, er de forskellige praktiske Prøver i fuld Gang.

"2 G'en" er tiltalende i sin Udformning. I Lighed med de to andre danske

Skolegliderkonstruktioner (Polyt II og KZ G1) er Gitterhalen erstattet af en Haledrager, hvis

Opbygning og Anbringelse dog bryder med disse Principper.

Mod Konstruktionen kan indvendes, at Planets Anbringelse paa de to Støtter maaske vil vise sig mindre heldig ved haarde Landinger.



Lidt data for "2 G'en":

Spændvidde: 12,50 m.

Længde: 6,72 m.

Højde: 1,84 m.

Planareal: 19,2 m<sup>2</sup>

Planbelastning: 15,6 kg/m<sup>2</sup>

Tomvægt: 160 kg.

Fuldvægt m. to personer: 315 kg.

Glidetæl: 13 ved 64 km/t.

Synkehastighed: 1,15 m/sek.

Stall-fart: 48 km/t.

Maximal fart: 125 km/t.

### Birger Nilsson

Den svenske Instruktør Birger Nilsson, som var med til at lægge sidste Haand paa Værket, har absolut Tro til "2 G". "Der er for det første en langt mindre Risiko ved Uddannelsen i en "2 G", og man kan kaste den trælsomme A Skoling bort. Jeg vil tro, at en Begynder efter 20 Starter i "2 G" kan aflægge Prøve til B". Vi ønsker Knud Høgslund og Traugott-Olsen Held og Lykke med "2 G'en", og haaber, den vil faa Betydning for dansk Svæveflyvnings fremtid.

Hartvig Jensen. Redaktør af Flyv.  
Afskrift fra "Flyv" december 1947

### Verdensmesters begejstring for "2G"

Under et Besøg i København prøvede Løjtnant Per Axel Persson, Verdensmester i Højde med Svæveplan, den tosædede Glider "2 G".

Persson er ikke alene meget dygtig Svæveflyver, men ogsaa rutineret Militærflyver. Han fungerer som Flyvelære ved Krigsflyveskolan i Ljungbyhed, hvor han desuden er Leder af Skolens Svæveflyveafdeling.

Det, der "slog" ham mest, var den ringe Synkehastighed og den enkle Konstruktion.

Til A og B Skoling er den et meget stort Skridt frem. Det er saa langt at foretrække, at Læreren selv er med i Luften og kan rette Fejlene, efterhaanden som de bliver begaaet, frem for bagefter at skulle gennemgaa hele Flyvningen med Eleven, hvorved de fleste Smaafejl vil gaa Ram forbi. Det er netop dem, det gælder om at faa rettet, inden de bliver for indgroede.

Den ringe Synkehastighed i Forbindelse med den relativ store Højde, der opnaas ved Spilstart, giver tilsammen en saa lang Flyvetid, at der virkelig kan naas noget paa en Flyvning.

Endvidere vil alt Besværet med de trælsomme Ligeudflyvninger og Risikoen for Havarier, der falder bort, baade forenkle og billiggør Uddannelsen. Rorharmonien er fortrinlig, og den er behagelig at flyve.

Det var i store Træk Persons Syn paa "2 G'en" og han ønskede i høj Grad at faa den indført i Sverige.

En fejl mente han dog den havde, nemlig at den ikke var forsynet med Bremseklapper. Dette sidste lader vi gaa videre til overvejelse hos Konstruktørene.

Prøveflyvningerne foregik paa Avdeøre-Pladsen, hvor Polyteknisk Flyvegruppe havde arrangeret Flyvninger for Ingeniørforeningens Medlemmer, og det var interessant at overvære disses møde med en aaben Skoleglider.

Selv om det var med frejdigt Blik, de satte sig op, sporedes dog en vis Anspændthed. Men efter Landingen viste alle som én den mest fantastiske Begejstring for Turen. En af Hustruerne, som ogsaa kom op, kunne ikke engang vente til efter Landingen – men sad deroppe og pludrede af Hjertens lyst om sin Begejstring for Turen, saa det kunne høres ned til Jorden!

En saadan Anskuelsesundervisning i, hvad Svæveflyvning er, batter mere end mange Foredrag og Film og vil kunne resultere i store Tilskud (fremgang) til Klubber, som gaar ind for denne Plantype.

Hartvig Jensen. Redaktør af Flyv.  
Afskrift fra "Flyv" december 1947



Prototypen OY-100. Helsingør 2003

### Der blev i alt fremstillet 9 eksemplarer af 2 G'en.

- 1 stk. prototype, OY-100.
- 3 stk. bygget af Dansk Aero A/S til Flyvevåbnet, til flyvning i de tre klubber.
- 5 stk. bygget af klubber ud fra byggesæt fremstillet af Bent Halling, Dansk Aero A/S.

### Bemærkning:

Det er imponerende, at der i dag stadig er 3 stk. 2 G luftdygtige og at de jævnlig flyver.

To flyver i DaSK og en af de tre der blev bygget til Flyvevåbnet, flyver på skift i de tidligere militære klubber.