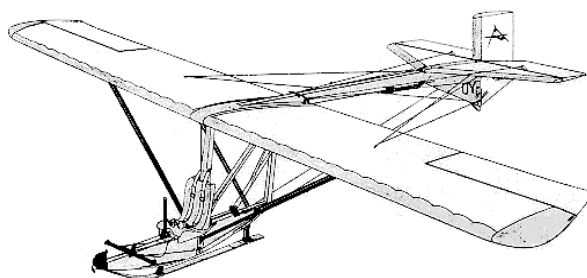




Overview of DaSK related school gliders in Denmark



Originally the category was called "Glideplaner", but over time the name changed to "Skoleglidere".

L. d. står for luftdygtig

Ark.	Betegnelse	Registrering	L. d.	Gammel registrering	Ejer	Placering
1-1A	Stamer – Lippisch Zögling	OY – XSE "Replica 1997"	Ja	OY: 1,2,3,7,8,9,10,12,13,14,18, 19,23,24,32,35,47,48 og 62	DaSK	Arnborg
1-2A	Gumpert G 2		X	OY: 4, 6, og 34.	Vi har ingen!	
1-3A	Grunau G 9			OY: 30, 41, 42, 46, 78 og 88.	Vi har ingen!	
1-4A	Lippisch Hol's der Teufel			OY: 15	Vi har ingen!	
1-5A	Unions skoleglider			OY: 11,16,17,20,21,22,28,31,36.	Vi har ingen!	
1-6A	SG 38	OY - BFX	Ja	OY-60	DaSK	Arnborg
1-6B	SG 38	OY - 86	Nej	OY-86	DaSK	Egeskov
1-6C	SG 38	OY - AKX	Nej	OY-94	Museum	Stauning
1-7A	KZ G1	OY - ASX	Nej	OY-54	Museum	Stauning
1-8A	Polyt II	OY - BEX	Ja	OY-98	DaSK	Arnborg
1-8B	Polyt II	OY - AFX	Nej	OY-65	Museum	Helsingør
1-9A	2 g	OY - AVX	Ja	OY-121 (sølvfarvet)	DaSK	Arnborg
1-9B	2 g	OY - ARX	Ja	OY-119 (rød)	DaSK	Arnborg
1-9C	2 g	OY - AIX	Nej	OY-123 "Søren Spætte"	DaSK	Herning
1-9D	2 g	OY - XJV	Ja	Z-923 (sølvfarvet)	Klubben	Skrydstrup
1-9E	2 g	OY - BLX	Nej	Blev først reg. efter man var gået over til bogstavregistrering.	Museum	Stauning
1-9F	2 g		Nej	(OY-100 – Senere OY-ATX)	Museum	Helsingør
1-999	Lidt historie om registrering					

School gliders were originally not equipped with instruments.

The pilot had to estimate the speed by observing the wind. The height had to be estimated visually.

An exception was the 2 g, which was often equipped with an altimeter and variometer at the rear seat, the instructor's seat.

When (ca. 1995) they began to fly school gliders as historical aircraft, it became a requirement that there should be instruments at every seat.



Stamer - Lippisch OY-XSE

Luftdygtig: Ja Byggeår: 1997 Ejer: DaSK Placering: Arnborg



Historie:

I årene 1932 - 1940 var denne type, med 19 stk. bygget i Danmark, den talrigeste skoleglider her hjemme. Der findes ikke længere 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 Thomsen 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.

Den 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, at den også var egnet til spilstart.

Flyet blev designet af Alexander Lippisch.

Billedet viser den replica DaSK byggede i 1990'erne.

Hjul og Instrumenterne er ikke original udstyr!

Det vides ikke hvor mange der på verdensplan er bygget.

I Danmark har der været 19 stk. af typen, alle amatørbygget.

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

NB:

OY-8 var registreret som en Stamer Zögling men var meget lig en Unions Skoleglider.

Gumpert G2

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 "Ringen", 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 "Ringen". Solgt 31-05-1946 til V. Grum-Schwensens Flyveklub, Lillerød. LDB udløbet 09-08-1951.

Lidt om typen:

Gumpert G 2 er designet af Bruno Gumpert, England i 1928.

OY-4	Bygget i København 1938. Ejet af Flyveklubben "Ringen", 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 "Ringen". Solgt 31-05-1946 til V. Grum-Schwensens Flyveklub, Lillerød. LDB udløbet 09-08-1951.

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



Grunau G9

Vi har ikke længere eksemplarer af typen i Danmark.



Billedet viser Vejles Borgmester N. P. Jensen iført styrthjelm og fastspændt i Vejle Svæveflyveklubs Grunau 9 ved indvielsen den 19. aug. 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 hurtigt 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./slet	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 hoveder ind i stolpen foran.

I Danmark har der kun 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

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. - Glidetal: 8,1 - Min synk ?



Unions skoleglider

Vi har ikke længere 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 udgave af Stamer - Lippisch.

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

Designet var primært af Ingeniør 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 København.
- OY-36, 1940 i Holte.

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

NB:

OY-8 var registreret som en Stamer Zögling men var meget lig en Unions Skoleglider.



SG 38 OY-BFX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1944. Ejer: DaSK. Plac.: 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 den til DaSK, som nogle år senere har restaureret den 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 Goran, 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. - Glidetål: 10 ved 52 km/t - Min synk 1,3 m/sek. ved 48 km/t.



SG 38
OY-86

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1946. Ejer: DaSK. Plac: Egeskov.



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 Goran, 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. - Glidetal: 10 ved 52 km/t - Min synk 1,3 m/sek. ved 48 km/t.



SG 38 OY-AKX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1946. Ejer: DaSK. Plac.: 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 Flymuseum i Stauning. Restaureret af DaSK.

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 Goran, 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.



KZ-G1 OY-ASX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1943. Ejer: Museum. Plac.: 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. - Glidetal: 12 - Min synk 1,0 m/sek.



Polyt II OY-BEX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1946. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Flot hovedoverhalet Polyt II klar til en ny æra: "Ej blot til pynt". - Kommer i luften i det tidlige forår 2026.

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 den.

Den 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 til hovedoverhaling på DaSK's værksted i Arnborg.

Den er nu hovedoverhalet (januar 2026), er så flot som ny og er luftdygtig.

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 billigt og forholdsvis simpelt at bygge samt adskille og samle.

Den er meget velflyvende og har bedre præstationer end mange konkurrenter.

Carl Johansen prøvfløj i 1943 Polytten.

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 OY-AFX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1945. Ejer: Museum. Plac.: 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 og 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 Lærestanstalt, 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. - Glidetæl: 12 ved 50 km/t. - Min synk 1,0 m/sek.



2 g OY-AVX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1950. Ejer: DaSK. Plac.: 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 i 1957 omregistreret til OY-AVX.

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

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

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

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

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

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

10/7. 2025 havde den en meget hård landing i Gesten, hvorefter den kom på værkstedet i Arnborg til reparation.

Ved samme lejlighed udførtes der et omfattende hovedeftersyn. Den er nu god som ny!

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 II'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. - Glidetal: 13 ved 65 km/t. - Min synk 1,15 m/sek.



2 g OY-ARX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1949. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie

Viborg Svæveflyveklub byggede flyet.

Dansk Aero A/S, Søborg leverede et byggesæt.

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

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

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

Man opgiver at genopbygge den, og den blev slettet af registeret den 6. august 1979.

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

I 2007 indgår den 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).

Den er siden restaureret til luftdygtig stand på værkstederne i Holstebro, Billund og Arnborg.

Luftdygtig igen efter restaurering i 2015.

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. - Glidetål: 13 ved 65 km/t. - Min synk 1,15 m/sek.



2 g OY-AIX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1950. Ejer: DaSK. Plac.: 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.

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 II'en, kom på et ret sent tidspunkt, hvor udviklingen var ved at overhale skolegliderne, så gjorde den rigtig god gavn i mange år.

Flyevåbnet 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 OY-XJV

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1952. Ejer: Klubben. Plac.: Skrydstrup.



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 den til civil registrering OY-XJV.

Den har uafbrudt været luftdygtig siden 1952.

Den ejes nu af de civile flyvestationsklubber.

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 II'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 OY-BLX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1958. Ejer: Museum. Plac.: Stauning.



Historie:

OY-BLX blev bygget ud fra det sidste af ialt 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 2g'en, med prøveflyvning den 1. november 1958.

Flyet har senere tilhørt Aarhus og Viborg svæveflyveklubber. Blev siden 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
Glidetal: 13 ved 65 km/t
Mindste synk: 1,15 m/s
Max fart: 100 km/t.



2 g (OY-100 Prototype)

Luftdygtig: Nej Byggeår: 1946 Ejer: Museum Plac.: Helsingør



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 (på grund af Krigen) 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.

Den kom til at hedde OY-ATX.

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.

Flyet eksisterer ikke mere!



Lidt historie om registrering



Oprindeligt blev skoleglidere og svæveplaner, der kun var godkendt til lokal flyvning, registreret med tal, eksempelvis:

OY-121 til den tosædede skoleglider 2g.

Var flyet derimod godkendt til strækflyvning, blev det registreret med bogstaver, f.eks. :

OY-FIX til Olympia'en.

Den store omregistrering:

I 1957 besluttede myndighederne imidlertid at alle svævefly 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 2 g, som DaSK i mange år har ejet og fløjet med, var blandt de omregistrerede. Således blev OY-121, som Vejle Svæveflyveklub i 1957 ejede, omdøbt til "OY- AVX".