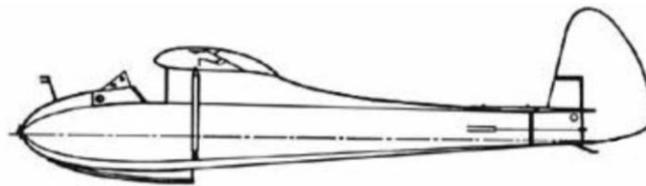




Oversigt over DaSK relaterede overgangsfly i Danmark



Oprindeligt blev kategorien kaldet "Overgangsplaner" / "Overgangsfly", 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 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.

Ark.	Betegnelse	Registrering	L. d.	Gammel registrering	Ejer	Placering
2-1A	Grunau Baby II b	OY - AXO	Ja	OY-93	DaSK	Arnborg
2-1C	Grunau Baby II b	Z-943			DaSK	Kannibaliseret
2-1D	Grunau Baby II b	Z-945	Nej		DaSK	Værløse
2-1F	Grunau Baby II	OY - DAX	Nej	OY-29 "Kronjyden"	DaSK	Herning
2-1G	Grunau Baby II b	OY - DXI	Nej		Niels Ebbe G.	Arnborg
2-1H	Grunau Baby II b	OY - AHX		OY - 90 "Laavise"		Ophugget.
2-1 I	Grunau Baby II b	OY - BCX	Nej	OY-120	DaSK	Egeskov
2-1 K	Grunau Baby II b	OY - BUX	Nej		DaSK	Arnborg
2-1 L	Grunau Baby II b	OY - AUX	Nej		Museum	Stauning
2-1M	Grunau Baby II b	OY - ABX	Nej	OY-87	Museum	Helsingør
2-1 N	Grunau Baby II b	Hærens Fly.	Nej	Div. udenlandske reg.	Niels Ebbe G.	Arnborg
2-1X	LH - Baby - Falke	OY - XFV		(Z-941) Under opbyg.	DaSK	Arnborg
2-1Z	Asiago GP2	OY - HUX		OY - 39	Opr. Kolding	Havari 1957
2-2A	Hütter 17	OY - CJX	Ja	OY-5	DaSK	Arnborg
2-2B	Gö 5 (Hütter 17)	OY - AXH	Nej	OY-61	DaSK	Herning
2-3A	DFS Rhönbussard	?	Nej	SE - SHD	DaSK	Arnborg
2-4A	K 8 b	OY - AYX	Ja		DaSK	Arnborg
2-4B	K 8 b	OY - EEX	Nej	D 4062	DaSK	Arnborg
2-4C	K 8 b	OY - XFK	Nej	Z-971	DaSK	Egeskov
2-5A	SZD - 25A Lis	OY - DXX	Ja		DaSK	Arnborg
2-6A	Pilatus B4	OY - XBI	Ja	"Helmatal"	DaSK	Arnborg
2-7A	SZD-30 Pirat	OY - DWX	Ja	D 4823	DaSK	Arnborg

NB: L. d. står for Luftdygtig.



Grunau Baby II b OY-AXO

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1946. Ejer: DaSK. Plac.: 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 overgangsfly, 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 en Babyfalke her til landet (der havde stålrørskrop) og der kom 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

Z - 943

Byggeår: 1948

Kannibaliseret 2024



Historie

Denne Baby har aldrig været civilt registreret, men var stationeret ved flyvevåbnet i Karup, indtil flyet blev udfaset i 1967 og samme år sammen med Baby-Falk Z-941 solgt på auktion hos Midtjysk Reservedelslager. Køberen af begge fly var J. Daams fra Loosdrecht, Holland, der opbevarede flyene i en længere årrække. I 1993 forærede han flyet til DaSK.

Transporten af Z-943 tilbage til Danmark sørgede Maskinhandler Jens Toft fra Højmark for.

Stålrørskroppen til Baby-Falk Z-941 blev overgivet til Robbie Frischert, der efterfølgende opbevarede den i en shelter på flyvebasen Gilze-Rijen, indtil april 2018, da han valgte at skænke den til DaSK. Niels Ebbe Gjørup hentede den så til Arnborg.

Ved et sammenfald af tilfældigheder, faldt valget på den næsten færdigrestaurerede Z-943, da der i 2024 skulle skaffes nye vinger til Z-941 (kommende registrering OY-XFV) i forbindelse med dette flys restaurering.

Sådan gik det til, at de to fly, der i lange perioder siden 1967 har fulgtes ad, nu er ved at blive sammenbygget til eet fly.

Baby IIb Z-943 er nu kannibaliseret.

Kroppen opbevares i DaSK depot.

Vingerne er overhalet og vil tilgå Baby-Falk OY-XFV, der er under opbygning på DaSK værkstedet i Arnborg.



Grunau Baby II b Z - 945

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1949. Ejer: DaSK. Plac.: Værløse.



Historie

Har været i Flyvevåbnets klubber!

Denne Baby blev udfaset fra Flyvevåbnet 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.

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



Grunau Baby II OY – DAX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1939. Ejer: DaSK. Plac.: Herning.



Autogalleriet Herning

Historie

Babyen blev bygget af medlemmer i Silkeborg Flyveklub så tidligt som 1937 - 1939. Den har 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 cumulus sky 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 Sørensens 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.

NB:

OY-DAX er en Baby II. Eller det var den i hvert fald oprindeligt. Efter Gunnar Christiansens spind i jorden i Bjergsted i 1942 blev flyet i forbindelse med reparationen, som han udtrykte det, "forsynet med en mere moderne næse" (som på en Baby IIa eller b).

For fuldstændighedens skyld, havde Baby I en helt anderledes næse og lidt mindre spændvidde.

Niels Ebbe Gjørup



Grunau Baby II b OY - DXI

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1946. Ejer: NEG. Plac.: Arnborg.



(Rød krop)

Mangler en vinge.

Historie

Bygget af Stamgruppen, København, 1946.

Har tilhørt Silkeborg.

Havarerede i Maribo 15/8 - 1982.

Ejes nu af Niels Ebbe Gjørup.



Grunau Baby II b OY - AHX

Byggeår: 1946. Baby'en er ophugget.



Historie

Grunau Baby II b OY-DXI "Laavise", blev bygget af Aarhus Svæveflyveklub, i et loftslokale over det nuværende "Cafe Jordan" 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 "Laavise" i bikini.

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

Den blev "klunset" 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.

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

Laavises pris

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

Melodi: Fuldmaanen stille sejler.

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 OY-BCX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1949. Ejer: DaSK. Plac.: 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 på Fyn.

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



Grunau Baby II b OY-BUX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1948. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie

Har fløjet ved Dansk Svæveflyveunion og i Polyteknisk flyvegruppe.

Er delvis restaureret.

Ønskes færdigrestaureret og gjort flyveklar.

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



Grunau Baby II b OY-AUX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1947. Ejer: Museum. Plac.: 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 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 også denne hood monteret.



Grunau Baby II b OY-ABX

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



© Mogens Wahl

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.

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



Grunau Baby II b

Registrering: Hærens Flyvetropper
Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1942. Ejer: NEG. Plac.: 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 OY-XFV

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1948? Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Skrydstrup ca. 1960

Historie

Ud fra stålørskroppen til flyvevåbnets Z-941, LH-22 Baby-Falk som Niels Ebbe har fundet et sted i Europa, er flyet nu under opbygning. Kroppen er flot rensket, eftersat og malet. Når den er klar, skal flyet samles og vinger- krop overgange samt canopy laves færdig. Vingerne, haleplanet og sideroret er taget fra den militære Baby II b, Z-943, og er grundig overhalet. Z-943 er dermed kannibaliseret.

Der har kun været et eksemplar af typen i Danmark og den var hjemmehørende i flyvevåbnets klubber i 1950 og begyndelsen af 1960'erne.

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 IIf og Cumulus IIIIf, der i det store hele bygger på den samme opskrift. Sjovt nok blev de udkonkurreret af ingen ringere en urfaderen selv: Grunau Baby med træ krop (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 Gjørup



Asiago GP2 OY-HUX

Byggeår: 1946 Havareret i 1957.



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

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.

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 bremses) og Kolding havde en Asiago. Medlemmerne fløj på de fire fly, som om det var den samme klub.

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

Under unionsommerlejren 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 militære slæbefly KZ-VII.

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 det 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 slappe styreliner til krængerorene?

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

Lidt om typen:

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.

Spændvidde: 13,7 m. - Glidetal: 17



Hütter 17 OY - CJX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1938. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg



Historie

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

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

Efter en omskiftelig tilværelse endte det med at flyet blev overgivet til Arlanda Flygsamlinger og anbragt på samlingens depot i lufthavnen Stockholm/Arlanda. Via formanden for Svenska Veteran Sällskapet (SVS), Rolf Algotson lykkedes det at få flyet overdraget til DaSK.

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 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.

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. - Glidetal: 17 ved 60 km/t. - Min synk 0,88 m/sek. ved 50 km/t.



Gö 5 (Hütter 17) OY-AXH

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1938. Ejer: DaSK. Plac.: 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 deltagere: 10 stk. Grunau Baby, og 1 stk. Hütter 17.

(Tre af babyerne udgik første dag. To totalhavarede (piloterne blev dræbt) 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 Schemp-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!

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



DFS Rhönbussard SE - SHD

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1948 Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



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.

Niels Ebbe Gjørup har købt SE-SHD i Sverige og har skænket den til DaSK sep. 2023. Den er for tiden ved at blive hovedoverhalet på DaSK's værkstedet.

Flyet er teknisk set nået langt.

Alt træarbejde er færdigt. Der er således håb om at se den i luften indenfor et år eller to.

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.

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



SE-SHD trænger til en hovedoverhaling!



Schleicher K 8 b OY-AYX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1961. Ejer: DaSK. Plac.: 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 vraget 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 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.
Især er den kendt for at være god til nybegynder når termikflyvningens kunst skal læres.
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. - Glidetål: 27 ved 73 km/t. - Min synk 0,67 m/sek. ved 60 km/t.



Schleicher K 8 b

OY-EEX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1965. Ejer: DaSK. Plac.: Hjallerup.



Historie

Serienummer: 8471.

Tidligere registrering: D-4062.

Kommer til DaSK i 2020 fra Lindtorp.

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 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.

Især er den kendt for at være god til nybegynder når termikflyvningens kunst skal læres.

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



Schleicher K 8 b OY-XFK

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1965. Ejer: DaSK. Plac.: Egeskov.



©Erik Frikke

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 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. Især er den kendt for at være god til nybegynder når termikflyvningens kunst skal læres. 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.



SZD – 25 A Lis OY-DXX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1963. Ejer: DaSK. Plac.: 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 OY-XBI

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1973. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

B4 Pilatus kom oprindeligt til Sønderjysk Flyveklub Rødekro, men blev senere købt af Holstebro Flyveklub.

Mange år senere købte en anonym person flyet og donerede det til DaSK i juli 2023, i forbindelse med DaSK's 35 års jubilæum.

Ved samme lejlighed donerede Erik Jensen hans ASK 14 og Niels Ebbe Gjørup hans Rhönbussard til DaSK.

Lidt om typen:

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

Bygget af: Pilatus Aircraft of Switzerland. - Helmetal.

Første flyvning: nov. 1966.

Der blev bygget: 322 stk.

I Danmark har der været: 7 stk.

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



SZD-30 Pirat OY-DWX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1973. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



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. - Glidetæl: 33 - Min synk 0,7 m/sek.