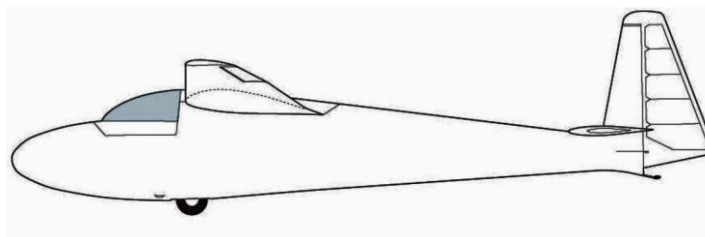




Oversigt over DaSK relaterede ensædede konkurrencefly i Danmark



Ark.	Betegnelse	Registrering	L. d.	Gammel registrering	Ejer	Placering
3-1A	Akaflieg Mü 13 D	OY - MUX	Ja	WL-XI - 217	DaSK	Arnborg
3-2A	W.W.S. 3 Delfin	OY - DYX	Ja	SP-1297	DaSK	Arnborg
3-3A	EoN Olympia 2	OY - XEF	Ja	Z - 962	DaSK	Arnborg
3-3B	EoN Olympia 2	OY - FIX	Nej	Z - 963	DaSK	Værløse
3-4A	Se 104/DFS Weihe	OY - VOX	Nej	Fv. 8301 (Militær)	DaSK	Arnborg
3-5A	Hütter 28 Kurier	OY - DOX	Nej	OY - 56	Niels Ebbe G.	Arnborg
3-5B	Hütter 28 Kurier	OY - DQX	NEJ	(Replica)	DaSK	Arnborg
3-6A	Scheibe B-Spatz	OY - AXR	Ja		DaSK	Arnborg
3-6B	Scheibe L-Spatz 55	OY - XED	Ja	D-1530	DaSK	Arnborg
3-6C	Scheibe B-Spatz	OY - AXU	Nej		Museum	Stauning
3-7A	Schleicher Ka 6 CR	OY - BYX	Ja	(Konk. nr. 98)	DaSK	Arnborg
3-7B	Schleicher Ka 6 CR	OY - XEA	Ja	(Konk. nr. 17)	DaSK	Arnborg
3-7C	Schleicher Ka 6 CR	OY - FZX	Nej	D-1019 (Konk. nr. 11)	DaSK	Herning
3-7E	Schleicher Ka 6 E	OY - MSX	Nej	D-0204 (Konk. nr. 57)	DaSK	Arnborg
3-7F	Sch. Rhönsegler Ka 6	OY - AEX	Ja	(Konk. nr. 19)	DaSK	Arnborg
3-7X	Schleicher ASK 14	OY - XGA	Ja	D-KOMI (Motor Ka 6 E)	DaSK	Arnborg
3-8A	SZD-8ter Jaskolka	OY - XCN	Ja	OH - 211	DaSK	Arnborg
3-9A	SZD-22B Mucha-Std.	OY - XAI	Ja		DaSK	Arnborg
3-10A	Lom. Libelle-57	OY - XAE	Nej	DM-2539	DaSK	Arnborg
3-11A	SZD-24C Foka Std.	OY - DCX	Ja		DaSK	Arnborg
3-12A	PIK-16C Vasama	OY - BXU	Ja	(Konk. nr. 56)	Vasama gr.	Hammer
3-13A	Scheibe Std. SF-26A	OY - BJX	Ja		DaSK	Arnborg
3-14A	S. H. HS-1 SHK 1	OY - FPX	Ja	D - 8807	DaSK	Arnborg
3-15A	Morelli M100 S	OY - MBX	Ja	D - 1095	DaSK	Arnborg
3-16A	SF-27 Zugvogel III B	OY - XEI	Ja	SE - TCI (Konk. nr. 12)	DaSK	Arnborg
3-17A	Siebert Sie 3	OY - XET	Ja		DaSK	Arnborg
3-18A	Akaflieg Braun. SB-5e	D - 8947	Ja		F. Drinhaus	Hammer
3-19A	R. Schneider LS 1	OY - MMX	Ja	D-4734 (Glasfiber)	DaSK	Arnborg

NB: L. d. står for Luftdygtig.



Akaflieg München Mü 13 D2 OY-MUX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1939. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie

Akaflieg München "Mü 13 D2" blev oprindeligt registreret som LY-KEVA i 1939 i Litauen.

Den fløj i en periode i russisk regi (registrering ukendt).

Senere overtog tyskerne den og registreringen blev WL-XI-217, senere ændret til LF-VK.

I slutningen af Krigen kom den til Danmark.

Den 8. august 1947 blev den registreret OY-MUX, med Dansk Svæflyve Union som ejer.

Fra 1949 til 1964 er Midtjysk Flyveklub Herning ejer. Fra 1964 til 1968 er Kølvrå Flyveklub ejer.

Signe Skaftø Møller, Karup havde den fra 1968 indtil den blev afmeldt i 1973. Den blev slettet 26. februar 1980.

Herefter blev den opbevaret under skiftende forhold indtil Erik Holten (med 100 kr. i tilskud fra alle klubber) overdrog den til DaSK. På det tidspunkt er den i en meget dårlig forfatning.

En arbejdsgruppe i Silkeborg har gennem ca. 22 år arbejdet på den usædvanlige store opgave med istandsættelsen, blev endelig i 2014 blev færdig.

Istandsættelsesholdet fik tildelt den fornemme pokal: "The VGC International Rally Challenge Trophy" for årets bedst restaurerede fly.

Lidt om typen:

Designet af Kurt Schmidt, Tony Troeger og Egon Scheibe i 1936.

Prototypen fløj første gang i 1936. OY-MUX er bygget i 1939. Der er bygget godt 150 stk.

Der har kun været dette ene eksemplar af typen i Danmark.

Vingerne er af træ, medens kroppen er af stålør.



Den væsentlige del af arbejdsholdet

Spændvidde: 16 m. - Glidetæl: 28 ved 66 km/t. - Min synk 0,6 m/sek. ved 55 km/t.



W.W.S. 3 Delfin OY-DYX

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



© Michael Andersen

Historie

Med vellykkede prøveflyvninger i slutningen af juni 2021, kunne mange års restaureringsarbejde afsluttes. Resultatet er et historisk og meget flot veteranfly, der nu slutter sig til klubbens store flåde af historiske luftdygtige fly. WWS-3 Delfin er konstrueret i Polen i 1936 af Waclaw Czerwinski og blev i årene 1937-39 bygget i ca. 70 eksemplarer på værkstederne WWS i Krakow og LWL i Lwow.

Hovedparten blev ødelagt under Anden Verdenskrig.

OY-DYX kom til Værløse under Anden Verdenskrig, efter at tyskerne havde taget den som krigsbytte i Polen.

I begyndelsen af 1945 lykkedes det danske svæveflyvere fra Stamgruppen at erhverve den, hvorefter den blev gemt til bedre tider.

Fra 1952 til 1963 blev den benyttet af svæveflyveklubberne i Birkerød og i Rønne på Bornholm, hvor den imidlertid totalhavarede under en landing, den 4. august 1963.

Til alt held blev de væsentligste dele af flyet gemt, indtil Ove Hillersborg mange år senere overtog dem.

Omtrent samtidig dukkede et komplet tegningsæt op.

Det har været et meget stort arbejde at genopbygge flyet. Træarbejde er hovedsageligt udført af Ove Hillersborg.

På grund af et juravælde har det været særdeles besværligt og tidskrævende at få alt i orden, men det lykkedes.

Der har kun været dette ene eksemplar i Danmark og OY-DYX er verdens eneste bevarede eksemplar.

Fabrikat:	Wojskowych Warsztatów SzybowcowychCn.
Spændvidde:	16,00 meter.
Længde:	6,97 meter.
Vægt, tom:	135 kg.
Fuldvægt:	231 kg.
Glidetæl.	21,4 ved 52 km/t
Min. synkehastighed:	0,61 m/sek. ved 45 km/t
Max hastighed:	200 km/t
Stallhastighed:	39 km



Elliotts EoN Olympia 2

OY-XEF

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



Historie:

Denne EoN Olympia II blev i 1948, sammen med 3 andre, indkøbt fra fabrikken "Elliotts of Newbury", i England til de fire nystartede militære flyveklubber. Den blev registreret 96-962 og senere Z - 962.

I den periode, hvor flyvevåbnet var ejer, blev den registreret som OY-BKX, nemlig fra 10. juni 1958 til 8. november 1960, hvorefter man igen anvendte Z-962. Flyet var i 1958 med ved VM i Polen.

Hvornår, den militære periode ophørte, er uvis, men den 11. juni 1968 bliver Eli V. Nielsen, Lyngby registreret som ejer med den civile registrering OY-XEF.

Den 18. november 1968 registreres Alf Bent Olsen, Slagelse som ejer.

Den 7. september 1970 registreres M. Jensen m. fl., Slagelse som ejere.

Den 25. januar 1972 registreres P. Brygger m. fl., Dragør som ejer.

Den 27. marts 1973 registreres H. Corvenius Nielsen, Dragør som ejer.

Den 21. maj 1974 registreres Johannes Rosenberg, Neksø som ejer.

DaSK har senere købt flyet af en af de bornholmske klubber.

DaSK har sat flyet flot i stand, nu malet i oprindelige farver.

Lidt om typen:

Efter sommerolympiaden i Berlin 1936 blev det besluttet, at der ved næste olympiade i Finland 1940 skulle konkurreres i svæveflyvning, og at alle piloter skulle flyve et fly der havde samme specifikationer.

En 6 personers komité fra forskellige lande opstillede kravene, der skulle overholdes.

F.eks. spændvidde, vægt, ikke flaps og så videre.

DFS Meise (Olympia) blev designet af Hans Jacobs til formålet.

Som bekendt blev olympiaden i 1940 aflyst. Under Krigen blev der i Tyskland alligevel bygget ca. 950 stk., hvoraf de fleste blev ødelagt i 1945.

Efter Krigen designede det engelske firma "Elliotts of Newbury" (EoN) en modificeret udgave, der blev gjort stærkere, men også lidt tungere.

Ca. 150 stk. blev bygget, hvoraf 4 kom til Danmark.

Danmark har i alt haft 7 stk. Olympia'er: 3 stk. DFS og 4 stk. EoN Olympia'er: (FUX, FIX, BIX og BKX/XEF)

Olympiaen er, efter datidens forhold, et meget behageligt og harmonisk fly at flyve.

Spændvidde: 15 m. - Glidetæl: 25 ved 70 km/t. - Min synk 0,7 m/sek. ved 60 km/t.



Elliotts EoN Olympia 2 OY-FIX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1947. Ejer: DaSK. Plac: Værløse.



Historie:

Denne EoN Olympia II blev i 1948, sammen med 3 andre, indkøbt fra fabrikken "Elliotts of Newbury", i England til de fire nystartede militære flyveklubber. Den blev registreret 96-963 og senere Z-963.

OY FIX blev restaureret af DaSK og blev luftdygtig, men fordi vi har to, er den ene i november 2020 udlånt og hængt op under loftet i museumshangaren "Hangar 2", der er placeret syd for bane 10/28 i Værløse.

Lidt om typen:

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 25 ved 70 km/t. - Min synk 0,7 m/sek. ved 60 km/t.

Ib Overgaard fortæller:

Vi var en gruppe i BFK (Birkerød Flyve Klub) der bestod af Kaj & Preben Lund, Bjarne Mortensen, undertegnede samt en mere som holdt op med at svæveflyve først i halvfjerdserne. Vi hentede flyet på Arnborg efteråret 1968 i skadet stand da næsepartiet var skadet, vistnok grundet at man havde tabt flyet under nedtagning fra ophængt position. Flyet blev videresolgt sidst i 1969 til en anden gruppe i BFK da vi havde bestilt en fabriksny Bocian til levering i foråret 1970.

Omkring 2012 var OY FIX atter til salg, Kaj, Preben og undertegnede købte atter flyet for herefter at donere det til DaSK. Da vi købte flyet var det allerede restaureret inklusive sin nuværende bemaling men havde vist ikke fløjet i nogle år, så DaSK udførte et grundigt eftersyn på flyet hvorefter det atter kom i luften.

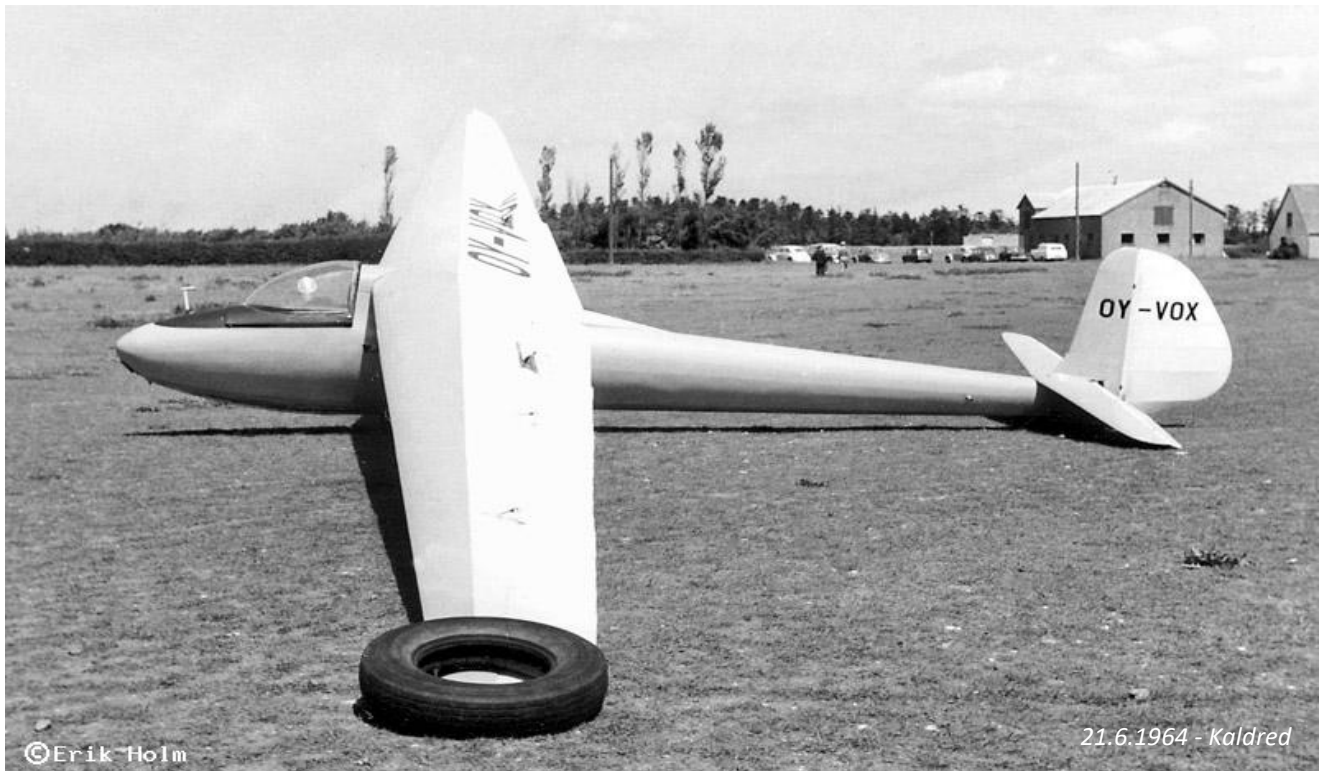
Udover den drabelige historie fra Skrydstrup har flyet også fløjet med en delvis brækket krop idet Preben lavede en kavalier start med wirebrud i lav højde efterfulgt af en hård landing. FIX'en blev trukket tilbage til startstedet hvorefter Preben foretog endnu en spilstart med efterfølgende termikflyvning, efter landing blev det konstateret at kroppens køl liste samt kropsfineren på begge sider var stukket op til midterste kropslister.

Som straf gav Søren Grum Preben buksevand med haveslangen ved BFK klubhuset.



Se 104/DFS Weihe OY-VOX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1943. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

AB Flyindustri Se 104 / DFS Weihe.
Bygget i Halmstad i 1943, registrering militært som: FV-8301.
Bygge nr.: 216.
Blev benyttede af Axel "Pelle" Person til hans verdensrekordflyvning den 12/7. 1947, med en højdevinding på 8.050 meter i en meget kraftig CB.
Han kom op i 8.800 m. højde og havde meget overisning.
Købt af Havdrup Svæveflyveklub den 25/6. 1958 og registreret OY-VOX. Blev afmeldt 20-01-1969.
Blev overdraget til Teknisk Museum, Helsingør.
Blev i august 2016 overdraget til DaSK.

Trænger til en særdeles kærlig hånd!
I 2026 påbegyndes det meget store restaureringsarbejde, der om nogle år gerne skulle ende med en luftdygtig Weihe.



Johannes Lyng med sideroret til Weihe.
Man har netop besluttet at starte istandsættelsen af Weihe til luftdygtig stand. - En kæmpe opgave!

Lidt om typen:

Jacobs designede Weihe for at efterkomme behovet for et mere enkelt og mere overkommeligt fly end Reiher'en.
Der blev i alt bygget ca. 400 stk.
I Sverige byggede de deres egen version i 25 eksemplarer.
Typen vandt VM i 1948 og 1950.
En senere version er, Focke Wulf Weihe 50. Det havde "blæst" hood og landingshjul.

Spændvidde: 18 m. - Glidetæl: 29 ved 70 km/t. - Min synk 0,58 m/sek. ved 60 km/t.



Hütter H 28 Kurier OY-DOX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1943. Ejer: NEG. Plac.: Arnborg.



Hænger i dag (2025) på depotloftet i DaSK hangaren.

Historie:

Vores danske Carl Johansen byggede under Krigen OY-56, der senere blev omregistreret til OY-DOX.

Harald Wermuth Jensen (Covboy) deltog 5 – 15. juni 1950 med OY-DOX ved det første officielle verdensmesterskab i svæveflyvning i Örebro i Sverige.

Flyet havarerede under spilstart den 27. juli 1950 på Gl. Rye Flyveplads, hvor 26 årige stud. polyt. Paul Klarskov Larsen fra Polyteknisk Flyvegruppe, mistede livet.

Flyet blev senere delvis genopbygget, men kom aldrig i luften igen.

Har været solgt til USA, men er nu købt hjem af Niels Ebbe Gjørup og befinder sig nu hos DaSK.

Lidt om typen:

Typen er designet af Ulrich Hütter og Wolfgang Hütter i 1938 i Tyskland.

Var designet til amatørbygning.

Der er i alt fremstillet 7 stk. af typen.

I Danmark har der kun været 1 stk.

DaSK er ved at bygge en ny "Replica".

Spændvidde: 12 m. - Glidetæl: 23,5 ved 80 km/t. - Min synk: 0,98 m/sek. Ved 70 km/t.



Hütter 28 Kurier OY-DQX

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



Historie:

Harald Wermuth Jensen (Covboy) deltog 5 – 15. juni 1950 med Hütter 28, OY-DOX ved det første officielle verdensmesterskab i svæveflyvning i Örebro i Sverige.

Flyet havarerede den 27. juli 1950 på Gl. Rye Flyveplads og er kun delvis genopbygget.

Har været solgt til USA, med er nu købt hjem af Niels Ebbe Gjørup. Befinder sig nu på depotloftet i DaSK hangaren.

I stedet for at genopbygge den havarerede OY-DOX, har DaSK købt en delvis færdigbygget replica i Tyskland.

På DaSK's værksted i Arnborg arbejders der flittigt med færdiggørelsen. Der er fremstillet og monteret styregrejer og ny hood med videre og der er lærred på vinger og ror.

Papirarbejdet går lidt langsom grundet travlhed for de involverede personer.

Der er et udestående med Trafikstyrelsen vedrørende evt. prøvebelastning.

Det færdigbyggede fly får registreringen OY-DQX.

Det skrider godt fremad!
September 2024.

Lidt om typen:

Typen er designet af Ulrich Hütter og Wolfgang Hütter i 1938 i Tyskland.

Var designet til amatørbygning.

Der er i alt fremstillet 7 stk. af typen.

I Danmark har der indtil nu kun været 1 stk.

Spændvidde: 12 m. - Glidetæl: 23,5 ved 80 km/t. - Min synk: 0,98 m/sek. Ved 70 km/t.



Scheibe B-Spatz OY-AXR

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1954. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Spatz'en blev bygget i 1954 og kom til Ringsted Svæveflyveklub som nyt fly og blev registreret den 19. juni 1954. Den 3. maj 1967 bliver J. P. Käsner, Rønnede, registreret som ejer. Den 22. marts 1971 ændres ejerforholdet til P. B. Karlsen m. fl., Slagelse. Den 17. marts 1972 bliver Niels Bruun Pedersen, Hals registreret som ejere af flyet. Den 17. januar 1974 ændres registreringen til Niels Bruun Pedersen m. fl., Hals. Den 17. januar 1975 registreres Knud Elversø, Frederikshavn, som ejer. Den 5. juli 1979 registreres I/S Alfa Romeo, Sæby, som ejer. Den 1. juni 1983 registreres flyet til Bruno Krogsböll Jacobsen, Brønderslev. Den nuværende ejer er DaSK.

DaSK fik Spatzen fra Bruno Krogsböll Jacobsens dødsbo.

Vagn Toft påtog sig at udføre det kæmpestore arbejde med restaurering samt at betale alle udgifterne. Meget flot. - Tak!

I 2016 kom den i luften igen og er så flot som ny.

Lidt om typen:

Der er bygget i alt ca. 470 Spatzer inkl. licens fabr. i Frankrig og Italien.

Spatz B er en videreudvikling af Spatz, som er konstrueret i 1952 på flyfabrik Scheibe Flugzeugbau, Dachau.

Den væsentligste forskel mellem de to modeller er, at Spatz B, som kom i 1954, har forstærkede vinger og som følge deraf en højere fuldvægt.

Flyet er bygget med en stålørskrop beklædt med lærred og har vinger af træ og lærred.

Spændvidde: 13,2 m. - Glidetæl: 25 ved 65 km/t. - Min synk 0,67 m/sek. ved 58 km/t.

En tredje version af Spatz'en har øget spændvidden med knap 2 meter og benævnes L-Spatz.

Skuldervingelplaceringen er bibeholdt på denne type, men på senere versioner: Spatz 55, L-Spatz 55 og L-Spatz III er vingen placeret oven på kroppen af hensyn til mere stabile kurvegenskaber.

Fra 1952 til slutningen af tresserne blev der bygget omkring 470 eksemplarer af de forskellige Spatz versioner, heraf nogle på licens i Frankrig.

Forskellige versioner:

Spatz A - Spatz B - Spatz 55 - L Spatz - L - Spatz 55 - L - Spatz III - Motor Spatz.

I Danmark har der været i alt 17 stk. af Spatz typerne, inkl. Motor Spatz½.



Scheibe L-Spatz 55 OY-XED

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1959. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



©Niels Ebbe Gjoerup

7.7.2012 - Slaglille

Historie:

Bygget på fabrikken Scheibe Flugzeugbau, Dachau i 1959 og fik den tyske registrering D-1530.

Viborg Svæveflyveklub købte den i 1970 og fik den 25. april registreret OY-XED.

Efter et havari den 31. juli 1977 slettes den af registeret den 25. april 1978.

Vraget overtages af Willy Hornskov, Rødkærsbro og Knud Møller, Herning.

Flyet bliver genopbygget og kom igen på registeret den 13. juli 1983

Der blev ikke fløjet meget med den, og i mange år stod den i en kælder under Viborg Gymnasium.

Omkring 2001 blev den overdraget til DaSK, som herefter holder den i luftdygtig stand.

Den 7. januar 2005 kommer den på registeret med DaSK som ejer.

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 29 ved 80 km/t. - Min synk 0,58 m/sek. ved 67 km/t.

Lidt om typen:

Spatz'en er designet af Egon Scheibe i 1952. Første flyvning 1952.

Vinger, haleplan og sideror er bygget i træ og beklædt med lærred. Kroppen er stålør beklædt med lærred.

Der er, i forskellige versioner, bygget i alt ca. 470 Spatz'er inkl. licens fab. i Frankrig og Italien.

Forskellige versioner:

Spatz A - Spatz B - Spatz 55 - L Spatz - L - Spatz 55 - L - Spatz III - Motor Spatz.

I Danmark har der været i alt 17 stk. af Spatz typerne inkl. Motor Spatz.

Ark.: 3-6B



Scheibe B-Spatz OY-AXU

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1954. Ejer: Museum. Plac.: Stauning



Historie:

OY-AXU, fabrikations nr. 524, registreret den 26. marts 1954, var den første i en række af i alt 17 Spatz'er af forskellige modeller, der kom til Danmark.

Flyet blev leveret "rohau", hvilket vil sige ikke færdigbygget (uden lærredsbeklædning og dermed også maling). Importøren, Jysk Aero Import A/S i Viborg, tog sig af dette arbejde og leverede det færdige fly til kunden, som var svæveflyveklubben Aviator i Aalborg.

I 1985 kom den til Danmarks Flyvemuseum i Stauning.

Spændvidde: 13,2 m. - Glidetål: 25 ved 65 km/t. - Min synk 0,67 m/sek. ved 58 km/t.

Museet i Stauning skriver om typen:

Spatz B er en videreudvikling af Spatz, som er konstrueret i 1952 på den sydtyske flyfabrik Scheibe Flugzeugbau, Dachau. Den væsentligste forskel mellem de to modeller er, at Spatz B, som kom i 1954, har forstærkede vinger og som følge deraf en højere fuldsvægt. - Flyet er bygget af en stålørskrop beklædt med lærred og har trævinger.

En tredje version af Spatz'en har øget spændvidden med knap 2 meter og benævnes L-Spatz.

Skuldvingeplaceringen er bibeholdt på denne type, men på senere versioner, Spatz 55, L-Spatz 55 og L-Spatz III er vingen placeret oven på kroppen af hensyn til mere stabile kurveegenskaber.

Fra 1952 til slutningen af tresserne blev der bygget omkring 470 eksemplarer af de forskellige Spatzversioner, heraf nogle på licens i Frankrig.



Schleicher Ka 6 CR OY-BYX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1962. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Leveret til Aviator i 1962 i anledning af klubbens 30 års jubilæum.

Har deltaget i mange konkurrencer som UM, DM, Nordisk og VM bl.a. fløjet af Ole Didriksen og Ib Braes. Flyets historie er kendt fra især Carl Ulrich's bog fra 1980: "OY-BYX. Et svæveflys historie". Carl Ulrich og sønnen Anders købte flyet i 1973.

Senere kom Leif Severinsen, Knud Harbo, Poul og Ole Nielsen og Edvard Eriksen ind over, før Knud så blev ene ejer og overdrog flyet til DaSK 2013. I Carls bog er der en spændende beretning om en usædvanlig udelanding.

Det var under B-mesterskaberne i 1966 at Jørgen Nesgaard i OY-BYX, kom ud af kurs og måtte lande i Mühlhausen i det tidligere DDR (Østtyskland). Det var ikke så godt og værre var, at han havde en militær flyverdragt på. Da han samtidig havde sit militære ID kort på sig, gav det nogen uro i de hjemlige militære kredse. Jørgen forsvarede sig med, at der lå en bestemmelse om, at man altid skulle have det på sig.

Han blev arresteret og kom i forhør og i lange forhandlinger. Der gik et døgn, hvor man hjemme i Danmark ikke anede, hvor flyet var blevet af. Læs selv historien i Carl Ulrich's bog.

Spændvidde: 15 m. - Glidetæl: 31 ved 85 km/t. - Min synk 0,65 m/sek. ved 72 km/t.

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fabrikeret af Alexander Schleicher i 1955. Første flyvning 29. okt. 1955.

Der kom i alt 46 Ka 6'er i forskellige versioner til Danmark:

- Rhönsigler Ka 6, (OY-FXX og OY-AEX) 2 stk.
(14,4 m. spændv. afkastelig hjul)
- Ka 6B og BR, 2 stk.
- Ka 6CR, 31 stk.
- Ka 6E, 11 stk.

I årene 1955 - 1970 er der bygget i alt ca. 1.000 stk. Ka 6'er.

Klubben i Ålborg, Aviator var første danske indehaver af Ka 6 (OY-AEX og havde det med ved DM i 1957.



Schleicher Ka 6 CR OY-XEA

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1964. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg



© Thomas Grove Christensen

Historie:

Bygget på fabrikken A. Schleicher Flugzeugbau i Poppenhausen og blev som ny købt hjem af Polyteknisk Flyvegruppe.

Den blev registreret OY-XEA den 20. marts 1964.

Den 30. juni 1964 blev der med flyet udført en bemærkelsesværdig flyvning, idet Dan F. Bennike fløj fra Kaldred (ved Kalundborg) til Rønne via Skåne. Han lande i Rønne Lufthavn.

Der var i sin tid udsat en præmie for første flyvning til Bornholm og med i præmien var et flyslæb hjem igen.

Den 20. juni 1986 er Fritz Tandrup, Hjørring registreret som ejer.

I foråret 1989 blev ejerskabet overgået til Svævefly.

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fabrikeret af Alexander Schleicher i 1955. Første flyvning 29. okt. 1955.

Der kom i alt 46 Ka 6'er i forskellige versioner til Danmark:

- Rhönsigler Ka 6, (OY-FXX og OY-AEX) 2 stk.
(14,4 m. spændv. afkastelig hjul)
- Ka 6B og BR, 2 stk.
- Ka 6CR, 31 stk.
- Ka 6E, 11 stk.

I årene 1955 - 1970 er der bygget i alt ca. 1.000 stk. Ka 6'er.

Klubben i Ålborg, Aviator var første danske indehaver af Ka 6 (OY-AEX og havde det med ved DM i 1957.



Schleicher Ka 6 CR OY-FZX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1967. Ejer: DaSK. Plac.: Herning.

31 stk.



Historie:

Købt af Kongsted som brugt i Tyskland i 1970, hvor det fløj med registrering D-1019.
Udlånt til Autogalleriet i Herning for udstilling.

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 31 ved 85 km/t. - Min synk 0,65 m/sek. ved 72 km/t.

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fabrikeret af Alexander Schleicher i 1955. Første flyvning 29. okt. 1955.
Der kom i alt 46 Ka 6'er i forskellige versioner til Danmark:

- Ka 6, (OY-FXX og OY-AEX) 2 stk.
(14,4 m. spændv. og var med afkastelig hjul)
- Ka 6B og BR, 2 stk.
- Ka 6CR, 31 stk.
- Ka 6E, 11 stk.

I årene 1955 - 1970 er der bygget i alt ca. 1.000 stk.

Klubben Aviator var første danske indehaver af Ka 6, OY-AEX, og havde det med ved DM i 1957.



Schleicher Ka 6 BR OY-AJX

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



**Er i august 2025 doneret til "Stiftelsen Ålleberg Segelflygmuseum".
Fremgår derfor ikke i oversigten placeret forrest i denne skrivelse.**



Historie:

Fabr. Nr.: 339

Købt som brugt i Tyskland, hvor det fløj med registrering D-3561 og D-5812.

Bo Christiansen fra Bornholm har foræret os Ka-6BR, OY-AJX.

Flyet er delvist restaureret.

Blev i august 2025 doneret til: "Stiftelsen Ålleberg Segelflygmuseum".

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fabrikeret af Alexander Schleicher i 1955. Første flyvning 29. okt. 1955.

Der kom i alt 46 Ka 6'er i forskellige versioner til Danmark:

Ka 6, (OY-FXX og OY-AEX) 2 stk.

(14,4 m. spændv. og med afkastelig hjul)

Ka 6B og BR, 2 stk.

Ka 6CR, 31 stk.

Ka 6E, 11 stk.

I årene 1955 - 1970 er der bygget i alt ca. 1.000 stk. ka 6'er.

Klubben Aviator var første danske indehaver af Ka 6, OY-AEX, og havde det med ved DM i 1957.



Schleicher Ka 6 E OY-MSX

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1969. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



©Erik Frikke

Kirstinesminde 1.9.1984

Historie:

Fabr. Nr.: 4277

Købt som brugt i Tyskland i 1971, hvor den fløj med registrering D-0204.

Konkurrence nr.: 57. Ofte kaldt: "fifty-seven".

Har i en længere periode tilhørt Egon Briks Madsen.

Blev i december 2021 doneret til DaSK af Ingeborg Ring Nielsen.

Opbevares nu i DaSK depot.

Spændvidde: 15 m. - Glidetæl: 31 ved 85 km/t. - Min synk 0,65 m/sek. ved 72 km/t.

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fabrikeret af Alexander Schleicher, første flyvning 29. juli 1965.

Der kom i alt 11 Ka 6 E til Danmark.

Spændvidde: 15 m. - Glidetæl: 34 km/t ved 85 km/t. - Min. synk: 0,65 m/sek. ved 72 km/t.



Rhönsegler Ka 6

OY-AEX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1957. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Første flyvning efter restaurering, den 20. maj 2025.

Historie:

Rhönsegleren OY-AEX

blev købt af Ålborg svæveflyveklubben "Aviator", der dengang var landets største og mest aktive svæveflyveklub. Rhönsegleren havde 14.4 m. spændvidde og var, (for at minimere luftmodstanden) med mede (altså ingen hjul). Mogens Buch Pedersen deltog med Rhönsegleren "OY-AEX" i DM 1957 og var meget begejstret for typen. Den var flot, creme gul og kostede 15.000 kr. - ca. det samme som datidens mest populære familiebil, folkevogn boble, gjorde.

Aviator forsynede sidst i 1950'erne AEX med hjul.

Kom ad åre til Tølløse hvor nu afdøde (2024) Jens Peter Jensen forsøgte at restaurere flyet, men opgav og donerede det i stedet til DaSK.

I forbindelse med hovedoverhalingen hos DaSK, blev hjulet fjernet og flyet er dermed bragt tilbage til original.

AEX kom i luften igen efter den store istandsættelse, den 20/5. -2025.

En virkelig perle i vores store flåde af fly!

Lidt generelt om standardklassen:

Sidst i 1950'erne opstillede FAI i samarbejde med OSTIV specifikationer for en standardklasse til konkurrencer. Kravene var enkelt design, max. 15 m. spændvidde, ingen udstyr som: Flaps og optrækkeligt hjul, luftbremserne skulle være meget effektive, skulle være godkendt til skyflyvning.

Der kom nye typer på markedet der opfyldte disse krav.

Ved VM i 1958 blev klassen for første gang introduceret og Schleicher Ka 6 Rhönsegler vandt førstepladsen i OSTIV's konkurrence, om bedste type i standardklassen.

Nogle år senere tillod man optrækkeligt hjul og vandballast i standardklassen.

Lidt om typen:

Designet af Rudolf Kaiser og fremstillet af fabrikken Alexander Schleicher i Poppenhausen, første flyvning 1956. Der blev i alt fremstillet 26 stk. i denne første serie.

Havde i stedet for hjul, mede plus et sæt hjul der kunne kastes efter man var kommet fra jorden.

Spændvidde: 14,4 m. - Glidetalt: 31 km/t ved 76 km/t. - Min. synk: 0,63 m/sek. ved 68 km/t.



Schleicher ASK 14 OY-XGA

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1969. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Tidligere registrering: D-KOMI.

Har tilhørt Erik Jensen, Randbøl. Skænket til DaSK sep. 2023.

Schleicher ASK 14 er et ensædet motorsvævefly, der er designet af Rudolf Kaiser og produceret i 66 eksemplarer af Alexander Schleicher GmbH & Co, Poppenhausen, Tyskland.

ASK 14 blev designet som en motoriseret version af Schleicher Ka 6E.

Motoren er en Hirth F10, 26 hk firecylindret totaktsmotor med 4 karburatorer og 4 tændspoler.

Start af motor foretages (uden problemer) fra cockpittet med en snor, som vi kender det fra græsslåmaskiner.

Propellen er stilbar, med 2 stillinger plus kantstilling.

Landingshjulet kan trækkes delvis op..

DaSK har, i forbindelse med istandsættelsen, installeret bundkobling, så den kan startes ved spilstart, hvilket dens typegodkendelse i forvejen omfatter.

Kom i luften igen efter grundig istandsættelse den 22/ 6 – 2025.

Lidt om typen:

Spændvidde: 14,3 m. - Glidetæl: 29 km/t ved 80 km/t. - Min. synk: 0,75 m/sek. ved 72 km/t.



SZD-8ter Jaskolka OY-XCN

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1958. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Jaskolkaen er fremstillet på fabrikken SZD i Bielsko - Biala, Polen.

Den har tidligere fløjet som OH-211 og blev købt af Frede Christiansen m. fl., Holstebro i 1975, Flyet blev registreret den 21. marts 1975, blev senere solgt til en anden gruppe i Holstebro Svæveflyveklub: Ebbe Hagen m. fl., Holstebro, omregistreret den 18. april 1977. Videre solgt til Ove Vinstrup, Bjergby og omregistreret den 4. august 1982. Allerede den 27. januar 1983 er Arne Nielsen m. fl. Skive registreret som ejer. Den 8. august 1984 bliver flyet omregistreret til Jens Andersen Vexø m. fl. Aalborg.

I mange år blev flyet opbevaret mellem spærerne i hangaren på Borup Svæveflyveplads, hvorfra DaSK på et tidspunkt fik overdraget flyet, som er flot istandsat til luftdygtig stand.

Lidt om typen:

Designet af Tadeusz Kostia i 1951. (Meget forud for sin tid.)

Blev prøvefløjet den 21. september 1951 af Adam Zientek.

Fabrikeret af SZD i Bielsko-Biala, Polen.

Der er bygget i alt i 135 stk. I Danmark har der været 3 stk.

Jaskolkaen er udstyret med Fowler flaps.

Åge Dyhr Thomsen fik i 1958 landets første eksemplar leveret og benyttede det til store svæveflyvepræstationer, og til mange flotte opvisninger i kunstflyvning.

Bl. a. fløj han rygflyvning med adskillige fuldkurver med 45° krængning. (Dvs. med hovedet udad.)

Også avanceret landing, hvor han kommer i 0,5 - 1 m. højde, med meget stor fart i medvind og fløj ca. 1 km. inden han tog højde på, drejer rundt og lander i modvind ved publikum. - Meget flot og imponerende!

Spændvidde: 16 m. - Glidetal: 28,5 ved 82 km/t. - Min synk 0,75 m/sek. ved 75 km/t.



SZD-22B Mucha-Standard OY-XAI

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1960. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



©Erik Frikke

Historie:

SZD-22B Mucha-Standard blev fremstillet på SZD fabrikken i Bielsko Bialo, Polen.

Købt af en gruppe i Midtjysk Flyveklub, Herning som delvis "Rohbau" (dvs. spartel og malerarbejdet manglede).

Den 31. maj 1960 blev den registreret OY-XAI.

Den 7. februar 1969 bliver Carl Johan Feddersen, Ringkøbing registreret som ejer.

Den 12. maj 1971 er den omregistreret til P. E. Enggaard Pedersen, Arnborg.

Den 31. marts 1972 er Christian G. Bratlund, Hørning registreret som ejer.

Den 6. maj 1982 registreres Per Enggaard Pedersen m. fl., Ikast som ejer.

Senere overgår flyet til Peder "Skæg" Andersen, Arnborg.

I en del år opbevarer han flyet i en hangar på Arnborg, hvorfra han senere lader flyet overgå til DaSK.

Desværre når han ikke at se flyet i luften igen, da han dør samme dag, som flyet prøvflyves på Arnborg.

Lidt om typen:

Designet af W. Nowakowski, R. Grzywacz and Zatwarnicki, Polen i 1958.

Fabrikeret af SZD, Bielsko Biala.

Der er bygget i alt i 288 stk. I Danmark har der været 8 stk. af typen.

Første fly i Danmark var OY-XAS, der kom til Vejle Svæveflyveklub i slutningen af 1959.

Den blev den 31. januar 1960 anvendt af Eli Nielsen til flyvende salgsdemonstration på Vandel.

Der var ca. 10 cm. sne på flyvefeltet, hvilket så godt ud til den knaldrøde flyver.

Spændvidde: 15 m. - Glidetetal: 28 ved 75 km/t. - Min synk 0,73 m/sek. ved 71 km/t.



Lom-57 Libelle OY-XAE

Luftdygtig: Nej. Byggeår: 1960. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Tidligere registreret DM – 2539.

Den 28. maj, 1966 fløj Åge Dyhr Thomsen 636 km til Tyskland i Lom Libelle OY- XAE.

Han erhvervede derved som den første i Danmark diamantdiplom (guld med tre diamanter).

Turen var besværlig og tog således hele 9 timer og 40 minutter.

Libellen trænger til en særdeles kærlig hånd.

Er i nu værkstedet og vil blive istandsat til luftdygtig brug!

Det går støt fremad.

Alt træarbejde er (jan. 2026) færdigt, så der er håb forude.

Lidt om typen:

Designet i det daværende DDR (Østtyskland) af Hans Hartung, Hans Wegerich og Wilhelm Zimmermann.
Fabrikeret af: VEB Apparatebau Lommatsch, DDR.

Lom-57 Libelle blev bygget i ca. 13 eksemplarer.

Lom-58 Libelle blev bygget i ca. 67 eksemplarer.

Her i landet har der været 2 stk.: 1 stk. Lom-57 (OY-XAE) og 1 stk. Lom-58 (OY-EXX)

Spændvidde: 15 m. - Glidetæl: 27 ved 76 km/t. - Min synk 0,7 m/sek. ved 70 km/t.



SZD-24C Foka Standard OY-DCX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1961. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Blev i 1961 fremstillet på fabrikken SZD Wroclaw i Polen.

Det var den første Foka, der kom til Danmark. Flyet blev registreret den 11. april 1962 med Københavns Svæveflyveklub som ejer.

Den 12. januar 1965 bliver Leif Midtbøll, Gentofte registreret som ejer og deltog med den i Arnborgs første i DM 1965.

Den 16. december 1968 blev den overtaget af Jørgen Lauritsen m. fl., København.

Den 10. februar 1971 registreres H. E. Andersen m. fl., København som ejere.

Året efter den 11. januar 1972 er den overtaget af Bent Skou Mogensen, Holstebro.

Fra den 18. april 1975 er ejeren Mogens Kirkegaard m. fl., Holstebro.

Den 9. august 1978 overtager Lars Høj Petersen m. fl., Holstebro flyet.

Et stykke tid efter overgår flyet til Niels Peter Fly, Holstebro.

Efter nogle få år sættes flyet til side.

I vinteren 2006-07 overdrages flyet til DaSK, der med Leif Midtbøll som sponsor, får en større renovering, der foretages på et polsk værksted i Jezow.

Den blev efter Leif Midtbølls ønske malet Mærsk blå. Foka'en blev indviet ved VGC Rallyet 2008 i Wels i Østrig.

Lidt om typen:

Er designet af Piotr Mynarski & Władysław Okarmus. Fabrikeret af SZD, Polen.

Der er bygget i alt ca. 336 stk., i 12 forskellige varianter.

Til Danmark kom:

- 4 stk. type SZD-24C Standard - 1 stk. type SZD- 24A Foka 3 - 1 stk. type SZD-24D Foka 4A og
- 1 stk. type SZD-32A Foka 5.

Spændvidde: 15 m. - Glidetæl: 34 ved 75 km/t. - Min synk 0,66 m/sek. ved 68 km/t.



PIK-16C Vasama OY-BXU

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1965. Ejer: Vasama gr. Plac.: Hammer.



Historie:

Købt som ny i 1965 af Vejle Svæveflyveklub.

Er meget flot restaureret af ejergruppen på Hammer, der også har en meget fin lukket trailer til den.

Lidt om typen:

Designet af Tuomo Tervo, Jorma Jalkanen og Kurt Hedstrom, studerende på "Polyteknikkojen Ilmailukerho" (PIK).

Ved Verdensmesterskabet i Svæveflyvning i Junín, Provinsen Buenos Aires, Argentina i 1963 sluttede flyet med Juhani Horma fra Finland som pilot på en tredjeplads i Standardklassen.

Derudover vandt flyet ved samme lejlighed OSTIVs designpræmie.

Der er bygget i alt 56 stk.

I Danmark har vi haft 7 stk. af typen.

Spændvidde: 15 m. - Glidetæl: 34,5 ved 86 km/t. - Min synk 0,59 m/sek. ved 73 km/t.



Scheibe Standard SF-26A OY-BJX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1964. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Flyet blev indkøbt som byggesæt "rohbau", og færdigbygget af Leif Midtbøll m. fl.
Blev registreret den 30. april 1964 med Leif Midtbøll som ejer.
Flyet overgår til Aarhus Svæveflyveklub den 27. februar 1965.

I 1965 lykkedes det en pilot at lande i et træ på Himmelbjerget. Skaderne var heldigvis ikke store, og inden længe fløj den igen.

Den 19. marts 1970 bliver den registreret med Svendborg Flyveklub som ejer og igen senere, den 20. oktober 1977 med Svendborg Svæveflyvegruppe som ejer.

Efter en del år på et lager overdrages den til DaSK.

Leif Midtbøll sætter derefter flyet i luftdygtig stand igen.

Lidt om typen:

Designet af Egon Scheibe i 1961.
Der er bygget i alt 40 stk. I Danmark har der kun været 1 stk. af typen.
Bygget af træ og med stålørskrop.

Vingen er med et centralt plan monteret med lange tipper.

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 31 ved 89 km/t. - Min synk 0,67 m/sek. ved 74 km/t.



Schempp-Hirth HS-1 SHK 1

OY-FPX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1966. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Schempp-Hirth HS-1 SHK 1, fabrikationsnr. 23.

Købt brugt i Tyskland i 1969 til Kongsted. I Tyskland var den registreret D- 8807.

Overtages senere af Niels Chr. Sundberg, der i nogle år udlåner den til DaSK.

I sommeren 2021 donerer han den til DaSK.

Lidt om typen:

Designet af Klaus Holighaus.

Fabrikeret af: Schempp-Hirth.

Der blev bygget i alt ca. 59 stk.

I Danmark har der været 5 stk. af typen.

SHK er baseret på østrigske Standard Austria, designet af Rüdiger Kunz i 1959.

Spændvidde: 17 m. - Glidetæl: 38,1 ved 87 km/t. - Min synk 0,61 m/sek.



Morelli M100 S OY-MBX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1965. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Foto: Søren Lyngkjær



Bemærk de helt unikke luftbremser.

Historie:

Aeromere M-100S-V. Tysk registrering D-1095. Prototypen fløj første gang i 1957.

Dansk registreret i 1970, OY-MBX, konkurrence nr. T9.

Dette italienske fly blev kun sjældent benyttet i FFF "Fredriksun Fredriksværk Flyveklub", idet det i mange år stod ubenyttet hen.

Den blev af ejerne overgivet til Dansk Svæveflyvehistorisk Klub med henblik på at blive restaureret.

Der har været 4 eksemplarer af Morelli M100 S i Danmark: (BXF, FEX, MBX og DPX)

Efter grundig eftersyn og med små reparationer kom den i luften over Arnborg den 24. august 2022.

Lidt om typen:

Designet af Alberto & Piero Morelli.

Første flyvning i 1957. Der er produceret 223 stk. af typen.

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 32 ved 77 km/t. - Min synk 0,62 m/sek. ved 67 km/t.



Scheibe Zugvogel III B OY-XEI

Luftdygtig: Ja Byggeår: 1964 Ejer: DaSK Placering: Arnborg



©Erik Frikke

Historie:

Werk - nr. 1069

Svensk registrering SE-TCl.

Dansk registreret OY-XEI i 1968, konkurrence nr. 12.

Doneret til DaSK af en gruppe fra Midtsjællands Svæveflyveklub, Slaglille.

Der har været 3 stk. Zugvogel IIIB i Danmark, men det ene af flyene har haft to forskellige registreringer! (XEI, FTX og MHX/EFX).

Lidt om typen:

Designet og bygget af: Scheibe-Flugzugbau-gmbh, Dachau. Første flyvning maj 1964.

Der er bygget i alt 120 stk.

I Danmark har der været 3 eksemplarer af Zugvogel IIIB samt

2 eksemplarer af 15 meter versionen Zugvogel IV/SF-27A.

Bygget af træ og med stålørskrop. Kroppens næse er af glasfiber.

Spændvidde: 17 m. - Glidetæl: 35 ved 80 km/t. - Min synk 0,58 m/sek. ved 67 km/t.



Siebert Sie 3 OY-XET

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1971. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



Historie:

Kaj Lund, Christian Schlichtkrull og Klaus Degner har købt en fin og luftdygtig Sie 3, som de har foræret til DaSK. En dansk Sie 3 fløj i Nordjysk som fabriksny fra 1973 til den blev solgt i 2014, med SN 3011 registreringen OY-XET. Den blev solgt til Litauen, og den kom senere tilbage til moderlandet Tyskland hvor den nu flyver.

Det eksemplar vi har købt er SN 3016 og har ikke før fløjet i Danmark.

OY-XET er faktisk sammenstykket af 2 fly, det er kun kroppen der har serie nummer 16 idet vingerne stammer fra prototype nummer 2.

Dette er årsagen til at flyet efter genopbygning blev udstyret med ny logbog med 0/0 i starter og timer. Flyet har nu 2025 cirka 300 starter og 120 timer totalt.

NB.

Der har faktisk i alt været hele 3 stk. SIE-3 i DK, men der er tale om "genbrug" af registreringen OY-XET, hvilket selvfølgelig er dybt forvirrende, når ejergruppen oven i købet har valgt at genbruge det gamle konkurrencenummer A4.

De tre fly er:

- Werk Nr. 3011: OY-XET (1) senere solgt til Litauen som LY-AWP.
- Werk Nr. 3013: OY-XGZ senere solgt til Tyskland som D-4065.
- Werk Nr. 3016: OY-XET (2) DaSK (tidl. Kaj Lund, Christian Schlichtkrull og Klaus Degner)
Tidl. Reg. BGA2347/DSQ, D-0813 og D-9813.

Lidt om typen:

Gennem 1960'erne havde Paul Sieberts firma "Siebert Aero" Münster Tyskland, bygget Kaiser Ka 6 svævefly på licens.

Forud for afslutningen af denne aftale begyndte de at designe en efterfølger med en relativt lav pris og enkel træstruktur, men med ydeevne forstærket af en mere moderne Wortmann-vingeprofil.

Resultatet var Sie 3, som første gang fløj i september 1968.

Der er bygget i alt 27 stk.

I Danmark har der tidligere været 3 stk. af typen.

Spændvidde: 15 m. - Glidetal: 34,3 ved 90 km/t. - Min synk 0,68 m/sek. ved 78 km/t.



Akaflieg Braunschweig SB – 5e D-8947

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1979. Ejer: F. Drinhaus Plac: Hammer



Historie:

I perioden fra 1973 til 1979 byggede Rudolf Köfer (5058AB, D-8947) og Emund Mades (5057AB, D-8946) fra Aeroklub Koblenz to eksemplarer af SB 5E. De nødvendige tegninger samt de komponenter, som ikke måtte fremstilles i amatørbyg, blev leveret af Eichelsdörfer Flugzeugbau i Bamberg, der siden 1961 havde produceret SB 5B og SB 5E i serie. Siden fremstillingen er der blevet gennemført flere modifikationer på flyet – dels som individuelle ændringer på netop dette eksemplar, og dels som følge af implementeringen af en række tekniske meddelelser. I 2003 blev cockpittets bredde udvidet af Ole Böttger (Akaflieg Hamburg), i 2011 udskiftede Thilo Glaser (LSV Helmstedt) fjederhaleslæberne med en gummislæber og i 2016 modificerede han vingetipperne til den nuværende, mere aerodynamisk udformning. SB'en kom til Danmark i 2020.

Lidt om typen:

Det første konstruktionsudkast blev udarbejdet i 1953 og omfattede 16 m laminarprofilerede vinger i et træ/GfK sandwichkonstruktion, en krydsfiner beklædt træ krop overtrukket med ét lag GfK og limet med epoxy, V-hale for at reducere luftmodstanden, samt bremseskærm efter samme konstruktion som HKS modellerne.

Efter indførelsen af OSTIV's Standardklasse blev designet revideret i 1957. Laminarprofilet blev fastholdt, men vingerne blev ændret til en standard enkeltholmkonstruktion med torsionsnæse og spændvidden blev reduceret til 15 m.

Den første prototype blev bygget i 1958 og fløj første gang i 1959. I 1960 blev konstruktionen yderligere forbedret med henblik på at muliggøre både amatør- og serieproduktion. Ændringerne omfattede bl.a. en ny cockpitudformning, hvor piloten ligger i en mere tilbagelænet position, udskiftning af bremseskærmen med Schempp-Hirth luftbremser, samt mulighed for at øge spændvidden til 16,1 m. Typegodkendelse blev opnået i 1964.

Forskellige versioner:

SB 5A: Prototyp 5 styk. SB 5B/E: 15/16,1 m i alt ca. 20-25 styk som byggesæt og 20-25 styk seriefremstillet.

SB 5C: Prototyp 1 styk, til afprøvning af cockpit sektion for SB 8.

Spændvidde: 16,1 m – Glidetæl: 34,5 ved 87 km/h – Min synk: 0,65 m/s ved 75 km/h

August 2025, Frank Drinhaus



Rolladen-Schneider LS 1 OY-MMX

Luftdygtig: Ja. Byggeår: 1968. Ejer: DaSK. Plac.: Arnborg.



©Erik Frikke

Historie:

Kom i 1971 som brugt til Danmark (tidl. D-4734) og har tilhørt Aviator piloten: Ib Braes.

Konkurrence nr.: 28. Har derefter en overgang igen været tysk registreret: D-4734.

Er i 2020 købt hjem og doneret til DaSK af: Ib Braes og sønnen Søren Braes.

Hvor mange LS1'er har der været i Danmark? Det er svært at gøre op, fordi der er flere. Der flere varianter af LS1, som stort set er identiske. LS1-0 (OY-MMX) er prototype nr. 2, som på flere punkter adskiller sig fra de efterfølgende LS1c og LS1d der i grunden er ens bortset fra at "d" varianten har vandtanke og til sidst LS1f, som har en helt ny krop (meget lig den senere LS4).

Hvis man regner LS1-0, LS1c og LS1d under eet bliver det i alt 9 stk. i Danmark: (MMX, XJR, MKX, JUX, MIX, XBY, CLX, XCI og XKK). Af LS1f har der været 10 stk.

Lidt om typen:

Det var den første LS 1 der kom til Danmark.

Den var sammen med Std. Cirrus og Std. Libelle, omkring 1970, med til at starte glasfiberalderen i dansk svæveflyvning.

Byggematerialet er Glasfiber.

Spændvidde: 15 m. - Glidetæl: 38,5 ved 100 km/t. - Min synk 0,6 m/sek. ved 72 km/t.