

erbjuds tre olika modeller och en fjärde och fänte i ett senare skede.

DG 1000 S

Standardmodellen med 20 meters spännvidd, wing-lets, vattenballast, trintbox och doublemaingear.

DG 1000 S-18/20

Den här modellen har 18 meters spännvidd med 1 meters vingpetsförlängare som tillval.

I 18 meters versionen är den idealisk för klubbar som vill skola med 18 meters, men ändå ha en konkurrenskraftig 20 meters högprestanda maskin för sträckflygningar.

DG 1000 Club

Avsedd för klubbar som vill ha en billigare Instege modell.

Spännvidden är fixerad till 18 meter, landningsstället är ej infällbart och det finns inget vattenballast system.

DG 1000

Competition

Den klaffade versionen av DG 1000 väntas komma ut på marknaden några månader efter produktionsstarten, och kan beställas nu. DG 1000 med klaffar är ännu mer lämpad för sträckflygning.

DG 1000 M

Den motoriserade varianten är inte aktuell förän tidigast år 2003. Under tiden erbjuder vi fortfarande de DG 505 MB.

Då var det äntligen dags. Torsdagen den 27 Juli släppte moder jord kontakten med DG 1000 för första gången och i sitt rätta element visade DG 1000 äntligen sina rätta kvaliteter.

Kraften för att manövrera skevrodrören är minimal, betydligt lättare än DG 505, och små korrigeringar gör man utan ansträngning med endast två fingrar samtidigt som harmonin mellan skev och sidoroder upplevdes väldigt bra med snabba och exakta manövrer som en direkt följd. Den yttre vingpanelerna som är vinklade 15° uppåt var designade för att öka prestandan verkar inte påverka manövrerbarheten negativt utan ökar istället stabiliteten. Hittills har DG 1000 gjort ungefär 35 starter och loggat 25 timmars flygtid med och utan vatten belast där man har genomfört bla. fladder och spinnest.

Högfartsprestandan var imponerande och testpiloten slogs av att DG 1000 är så tyst att flyga, han har aldrig tidigare flugit ett segelflygplan med så lite bakgrundsljud som DG 1000, även i hög fart. Vid flygning i lätt regn är prestandan än mer anmärkningsvärd. Det innebär att den nya vingprofilen är relativt okänslig mot turbulensen från regn och bugs vilket även var ett av målen med just den nya profilen.

Flygplanet ser estetiskt ut där det står på sitt kraftfulla huvudhjul, utan minsta tendens att ställa sig på noshjulet likt en DG 500 när piloten entrar framsitsen, och tur är väl det för något noshjul existerar inte. Hjuluhängningen i det rejäla huvudstället med sin väl avvägda fjädring sväljer alla ojämheter och ger komfortabla markegenskaper vid start och landning.

DG 1000 står nu för sig själv.

No	Km/h	Diff %	Diff L/D
1	073	-3	-1,2
2	078	+3	+1,3
3	084	+3	+1,3
4	100	+5,25	+2,5
5	110	+5,25	+2,4
6	120	+2,3	+0,9
7	140	+3,8	+1,2
8	160	+/-0	+/-0
9	180	+8	+1,5

På DG fabriken är man övertygad om att man inte kan fastslå ett segelflygplans egenskaper genom att endast titta på tävlingresultat, eftersom pilotens skicklighet har en betydande inverkan. Endast flygning side by side på parallell kurs kan användas för att bedöma de två flygplanens inbördes prestanda. När det ena flygplanet förlorat 100 meter jämfördes data och dessa bokfördes noggrant. Om resultatet var för jämt fortsatte testet ytterligare 100 meter för att få en större och därmed tydligare skillnad.

Att DuoDiscusen valdes som jämförelse beror på att den för tillfället dominerar 2-sitsar klassen totalt, och varför är det så? För att Duo Discusen är ett enastående flygplan.

När ett segelflygplan dominerar som Duo Discusen gör är det naturligt att det blir en gällande norm som alla nya konstruktioner jämförs med den. Duo Discusens harmoniska flygegenskaper och låga spakkrakter är väl kända och DG:s testpilot bedömde att DG fabriken har uppnått samma höga standard med sin nya DG 1000.

Duo Discusen som användes var inlånad från en lokal flygklubb. Den tvättades, polerades, vaxades, och preparerades så att tyngdpunktsläget samt vingbelastningen var lika imman jämförelseflygningarna började

Duo Discusen presterade ett bättre resultat endast vid flygning nära stall gränsen och låg lika vid 160 km/h, på alla andra punkter var DG 1000 bättre. Skälet till det är att motståndet för DG 1000 ökar tidigare men betydligt mjukare än Duo Discusen vid hastigheter som understiger minsta sjunk, detta medför väldigt snälla stallegenskaper.

Från punkt 2 på diagrammet och framåt presterar DG 1000 ett bättre resultat, detta är speciellt viktigt vid punkt 3 eftersom det är den vanligaste kurvhastigheten.

De viktigaste punkterna, 3 ton. 7, visar de vanligaste hastigheterna, som dessutom flögs två gånger och utgjorde ett underlag för att via en genomsnittsbereäkning säkerställa den statistiska noggrannheten, var DG 1000 påfallande bättre än Duo Discusen.

Vid punkt 9 var skillnaden så stor att testpiloten i DG:n sade "I 180 km/h kändes det som att Duo Discusen föll från skyn", vid närmare granskning av polarkurvan utmärker DG 1000 sig ytterligare vid högre hastigheter.

Även bästa glidtal var signifikant bättre, det handlar om hela 2,5 enheter, det motsvarar ungefär en halv flygplansgenerations utveckling.

Prototypen av DG 1000 var inte på något sätt specialpreparerad och ytterligare prestandaökningar är att vänta så snart de aerodynamiska finjusteringarna är gjorda.

köpte en option på DG 1000 så fort det vlev möjligt.

Styrelsen har beslutat att optionen skall kvarstå.

Leverans av DG:s nya tvåsitsare beräknas till vårtermin 2002.

DG-1000