



Hemingway Club®

Vejen til det gode liv - for voksne mænd

Greve / torsdag

Mail adresse:
info.greve@hemingwayclub.dk

Hjemmeside:
www.hemingwayclub.dk/hcgreve

Facebook gruppe:
Hemingway Club Greve.

Indbetaling / ture, arrangem.:
konto nr. 9570 - 12947992

Vi mødes hver torsdag !
kl. 9:30 - 11:30.

Hemingway Club Greve /torsdag - Møde torsdag d 10. februar 2021
Nyhedsbrev 297 - Udsendt d. 15.februar 2022.

HEMINGWAY MØDE 13. februar kl.9:30

Vi har planlagt et møde med os selv – altså uden ”fremmede”.
Og de møder, vi har med os selv i centrum, plejer at være ret populære.

Claudius har planlagt dagens møde med temaet:

”Det er aldrig for sent”

- og der vil i første del af mødet være nogle indlæg over emnet.
Efter pausen bliver der flyttet noget rundt på ”brikkerne” – siger han.
Vi venter i spænding på, hvad der skal ske.

Som du kan læse, - gode læser -
så har vi i de sidste numre af
Nyhedsbrevet haft forskellige
skribenter – blandt vore med-
lemmer. Og det vil vi gerne
fortsætte med:
Så du må gerne melde dig som
skribent – eller bekræfte en
opfordring: Pænt tak!

--- at møde i klubben torsdag var som en flok bier, der kom hjem til bikuben.
De gode medlemmer kom sværmende fra p-pladsen over forpladsen hen
mod trappen – og vips, så var de oppe ad trappen og smuttet indenfor. Her
var der en summen af glade og positive stemmer. Der blev tanket op ved
bordet i garderoben – nogle jakker lugtede fortsat af røg – du husker nok –
kære læser... der var et afmålt virvar af personer der gik småsnakkende
rundt mellem hinanden med kaffe og ostemadder - og alligevel, var der en
orden – alle kendte deres pladser.
Så lød den store klokke – og alle vi bier var på deres plads – mødet kunne
begynde.



Peter Frier skriver: Dejligt vi kunne mødes igen i Borgerhuset, torsdag 10.
februar efter en laang nedlukning gr. Covid-19. Medlemmerne var mødt talstærkt
op og vi kunne krydse os af på ”Deltagerlisten” og lade mønten/mønterne springe
(gerne i sedler bad John om - efterfølgende).
Som sædvanligt var borde og stole stillet op og kaffen og brød med ost smurt af
serviceholdet-/serviceholdene.

Vi startede med at synge ”Den Russiske Bjørn” (gl. russisk folkemelodi) med tekst
af Benny Andersen, akkompagneret af Jørgen Abel ved Flyglet.

Freddy introducerede dagens gæstetaler og fortalte, hvordan de havde truffet
hinanden til et arrangement på Arken og Freddy var blevet fascineret af **Sune**
Bjerregaards historie, og derfor havde overtalt ham til foredraget.

Dagens gæst, Sune kom nu på banen med foredraget om **UL-fly**, dvs Ultra lette fly,
dvs. med en vægt under 250 kg i DK til 2 personer mm.

Han fortalte også om sin tekniske baggrund for interessen og hvad han havde
bedrevet i tidens løb.

En passant - han havde i 80'erne lavet noget overvågningssoftware til Greve
Vandværk som kunne give fejlmeldinger telefonisk om uregelmæssigheder. Ham
bekendt, var systemet stadig i funktion.

Vi så billeder af forskellige modeller UL, såsom paraglidere; med og uden motor,
div. UL fly med motor, spartansk bygget op, dvs. uden beklædning, over et kraftigt
rør som bærende element.

Det fortsatte med billeder af flere andre modeller, bl.a. en Helikopter og en Trike;
dvs en trehjulet motorcykel ophængt under en trekant vinge.

Jeg opfattede desværre ikke, hvordan fremdriften skete; klippet var for hurtigt:

Om det var motorcyklens motor der drev propellen eller det var en separat motor?

(fortsætter!)



Poul Erik Poulsen havde
fødselsdag dagen før og
rundede 92 år og er den
ældste Hemingway-er i
klubben

Der stod i den anledning varer
fremme i ”baren”.



Sune viste billeder af flymotoren, en firecylinderet luftkølet boxermotor med tørsumpsmøring, dvs olien var ikke i bundkarret som på en bil, men kom fra en ekstern vandkølet oliebeholder. Foruden magnetænding, endda dobbelt, af sikkerhedshensyn.

Inden flyvningen checkede man, om magnetændingen virkede, ved at

deaktivere dem på skift ved motoren gik lidt ned i omdrejninger. En enkelt procedure. Motoren var udstyret med Bing karburator, som kunne forsynes med varmluft for at undgå karburator-is. En livsfarlig situation under flyvningen!

Flyet startes med en selvstarter, men kan startes ved at dreje propellen den rigtige vej for at undgå at motoren sugede luft ind. Gjorde man det forkert/modsat, var det svært at få motoren i gang igen.

Flymotoren arbejder normalt med ca 5.000 rpm. Omdrejninger skal nedgears via en gearkasse til ca 2.500 rpm for propelspidserne ikke kommer over lydens hastighed og dermed undgå ødelæggelse af propellen. Man flyver ca. 200 km/t, bruger ca. 17 l Benzin/t med en tank på 120 l Under et "Åben Hangar" arrangement hos flyproducenten (Roland) ved Moselfloden i Tyskland; overværede Sune, en raketfaldskærms funktion, da et svævefly og et motorfly uventet stødte sammen i luften.

Raketfaldskærmen blev udløst og alle passagererne kom ned, uskadt.

Ulykken overbeviste ham, så han investerede i en raketfaldskærm, som han siden selv monterede ifølge fabrikantens anvisning. Et rigtigt DIY kit.

Motorfly skal vige for svævefly, på samme vis som motorbåde skal vige for sejlskibe, konstaterede en af vore medlemmer! (aktiv deltagelse)..

Sune oplyste også man skulle have mindst 25 timer flyvning med instruktør og bestået en prøve, inden man kunne få flyvecertifikatet.

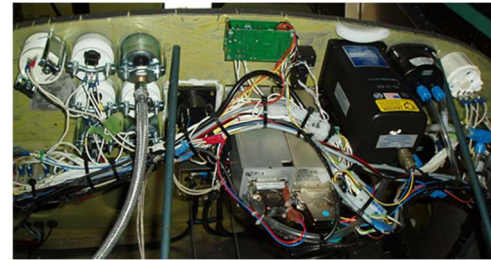
Vi hørte om de mange forskellige flyvemaskiner Sune havde ejet i tidens løb og andre gange havde været mellemmand ved handelen eller rådgivet

om: Nogle højvingede andre lavvingede, nogle med næsehjul andre med halehjul og hvad det medførte af egenskaber/særheder i de forskellige modeller. Hvordan de opførte sig forskelligt under både start og landing og hvordan piloten skulle betjene dem.

Han fortalte, nogen havde forsøgt flyve andre typer fly og var blevet overrasket over det anderledes reaktionsmønster under landingen. De reagerede pr. instinkt/rygrad, hvilket havde afstedkommet mere eller mindre dramatiske ulykker/hændelser.

Sune havde pludseligt givet sig i kast med og købt et DIY byggesæt, for at undgå en kommende afgift, størrelsesorden godt 100.000 kr. Hvilket han illustrerede med forskellige billeder under byggeperioden og fortalte, hvad der især havde voldt ham besvær og, hvordan problemerne blev løst. Arbejdet afsluttedes med, at et malerfirma, afhentede og returnerede de sprøjtelakerede enkelt dele (totalt 32 m²). Og så var flyveren rigtig flot. Derefter begyndte Sune det store arbejde med at samle delene med specielle nitter og værktøjer til en blå 2 sædet flyvemaskine med motor. Inden han fik lov til at anvende og flyve maskinen, skulle den gennemgås og godkendes af en flyvesagkyndig inspektør fra Staten Luftfarsvæsen.

Hermed slutes beretningen af dagens emne i Hemingway Club Greve' torsdags møde og håber, alle har haft fornøjelse af foredraget og blevet lidt klogere – på UL-fly.



Skribent i dette nyhedsbrev
Peter Frier



Jens Madsen mødte for
første gang i Hemingway



Set i forbibarten; kaffekop og som kopholder
for 2 stk 4 Cl bægre – praktisk dobbeltfunktion

