

Bernt Olsson fina Oxalys med "psykfena" och Tommy Stenlunds Twister. I bakgrunden diskuteras om Twisterns kropp verkligen skall vara så där hög?

LEN:s Hösttävling 2006



Den 16-17 september var det återigen dags för LEN:s traditionsenliga hösttävling. Fem tävlande i F3A och tio tävlande i Nordic kom till start. Flera nya ansikten har tillkommit i F3A Nordic det senaste året vilket är mycket positivt!

På lördagsmorgonen ringde väckarklockan 0500 och 0545 ringde Kjelle på dörren. Pigg som en mört lastade jag in Patrioten i bilen och vi åkte mot Linköping. Klockan 0900 var det dags breifing. På grund av vindriktning och boende runt fältet tillämpades flygtiden på 10 minuter med viss återhållsamhet samt att startproceduren justerades för att vi inte skulle flyga för långt bort. Det är viktigt att justeringar av ovanstående art redovisas under briefing och tillämpas konsekvent under hela tävlingen.

F3A

I F3A är det tätt i toppen. Placeringsordningen i toppen beror, tror jag, mycket på dagsformen. David vann omgång 1 med marginal. Därefter vann Anders övriga 3 omgångar. Anders flög mycket koncentrerat och revanschuget. Anders hade på grund av motorstrul inte kunna ställa upp på SM i Trollhättan. Anders visade på ett tydligt sätt att modell och motorval inte är den viktigaste komponenten. Givetvis måste grejerna lira ihop och vara tillförlitliga men det är ändå till slut piloten allt handlar om. På andra plats kom tävlingens andra hemmapilot, David Lundström. Bernt nyligen hemkommen från EM i Schwetzwitz kom på tredje plats. Det skilde endast 75 normaliserade poäng mellan de tre på

pallen. För egen del flög jag bättre än jag förväntat mig. Om jag jämför med SM i Trollhättan där jag normaliserat flög runt 800 poäng så har jag ökat till ca 850 normaliserade poäng. Kanske en kombination av mycket bra väder och den psykologiska effekten, på mig själv, av en ny motor i nosen. Skillnaden mellan en duktig F3A flygare och mycket duktig framkommer tydligast när vädret är dåligt. Det näst intill perfekta flygvädet gjorde domarnas uppgift svår. Sämre väder ställer större krav på piloterna och gör att misstagen blir fler. Det i sin tur gör det lättare för domarna att "dra av" poäng. Innan manövern har påbörjats har man i domarens ögon 10 poäng. När misstagen sen kommer under manövern så drar domaren av poäng. 10 blir snabbt 5 och de mer komplexa manövrerna genererar i allmänhet mer avdrag. På mina domarprotokoll är det tydligt. De lite enklare manövrerna som till exempel immelman hade jag fått rätt höga poäng mellan 7 och 9 medan mer komplexa som liggande åtta med integrerade rollar där jag fick mellan 5 till 7 poäng. När man tränar bör man tänka på att det oftast är lättare att få upp en manöver från 5 till 6 än att få upp en manöver från 8 till 9. Det innebär att man bör träna mest på de manövrer man får sämst poäng på. Logiskt sätt bör man även träna mer på manövrer med hög koeficient.

Nordic

I Nordic regerade Anders Forsberg från början till slut. Anders flyger mycket jämnt och stabilt. Det finns flera mycket duktiga nordicflygare. Tittar man på resultatet nedan ser man att det är mycket jämnt i toppen även i Nordic. Det är inte bara jämnt utan piloterna flyger också på en jämn nivå. Fyra av tio startande har börjat flyga nordic de senaste två åren. Några av dessa flyger även aresti. Eftersom de redan från början är mycket duktiga konstflygare och vana att flyga "flygprogram" så blir de snabbt mycket duktiga. Under omgång ett inträffade tävlingens enda insident. Mikael Strands YS fyrtaktare baktände, troligtvis på grund av för snål nålinställning, och skickade spinner och propeller all världens väg. Tyvärr skadades även motorkopan lite grann. Mikael gjorde en perfekt nödlandning, satte på en ny propeller och kunde därefter fullfölja tävlingen.

Skillnaden i svårighetsgrad mellan Nordic och F3A programmet har minskat efter att Nordicprogrammet ändrades. Förhoppningsvis får vi se några av Nordicpiloterna i FAI 2007.

Lördagkväll

Samtliga tävlande med eventuella respektive bjöds in till grillfest hos Sven Löfqvist. På grund av den kyliga kvällen så fick vi äta maten inomhus. För 50

F3A

Pilot	Nor 1	Nor 2	Nor 3	Nor 4	Total
Anders Johansson	974,25	1000,00	1000,00	1000,00	3000
David Lundström	1000,00	989,14	910,29	960,67	2950
Bernt Olsson	966,52	993,32	920,99	964,85	2925
Tommy Stenlund	904,72	932,33	868,31	0,00	2705
Edward Käll	852,36	861,32	820,58	856,07	2570

Nordic

Pilot	Nor 1	Nor 2	Nor 3	Nor 4	Total
Anders Forsberg	1000,00	1000,00	1000,00	1000,00	3000
Johan Brorsson	969,10	966,76	936,90	921,12	2873
Johan Boström	922,75	940,16	946,50	915,78	2809
Alf Engqvist	835,67	914,89	935,53	917,11	2768
Alexander Bolin	922,75	902,93	884,77	881,02	2710
Bo Hansson	908,71	875,00	866,94	856,95	2651
Mikael Strand	689,61	872,34	853,22	887,70	2613
Tomas Johansson	891,85	833,78	844,99	826,20	2571
Kjell Mattsson	810,39	840,43	857,34	847,59	2545
Sven Löfqvist	832,87	848,40	812,07	819,52	2501

kronor / person fick vi helstekt fläskfilé med pommes och sås. Till efterrätt bjöds hallonpaj eller annanaspaj. Stämningen var hög redan när vi anlände till Sven. Den goda maten tillsammans med en och annan öl höjde stämningen ytterligare. Maten blev snabbt uppäten och Bernt såg till att värden inte behöva äta vaniljvisp till frukost. *Bernt, testa den här vaniljsåsen, börja med att vispa 3 dl gräddde hårt, nästa till smör. I ytterligare en skål tar du 2 äggvitor, 1 äggula, tre matskedar socker och inandömet från en vaniljstång. Vispa blandningen till hårt skum. Vänd i det ägg-skummet i den vispade gräden. Det kan du avnjuta med franske äpplekaka.* Mellan tuggorna diskuterades hur tävlingsverksamheten skulle bedrivas och utvecklas. Det är riktigt positiva med nya ansikten är det tillkommer nya idéer. Kanske kan några av dessa idéer bli verklighet under nästa år. Nya ansikten behövs och vi bör släppa fram och testa nya idéer för att utveckla verksamheten.

Kvällens citat *"Hörde jag Sombrero?"*

Tack, Sven med fru för god mat och en mycket trevlig kväll!

Viktgränsen 5 kg.

Under tävlingen förespråkade några att viktgränsen på 5 kg borde höjas. De menade helt korrekt på att det är svårt att

bygga en F3A modell som håller sig under 5 kg. Personligen var jag motståndare till att man släppte motorstorleken fri. Tyvärr innebar det större och tyngre modeller som givetvis blev dyrare. Dubblar du storleken ökar kostnaden i kvadrat. Riskerna ökar och möjligheterna att flyga på vissa flygfält kan begränsas. I tidigare artiklar har jag förutspått allt större motorer inom F3A. Ryktena säger att OS är i färd med att utveckla en fyrtaktsmotor för F3A på över 30 cc. Skulle viktgränsen öka till 6 kg skulle man sannolikt genast börja använda 50 cc motorer. Det är enligt min uppfattning inte en utveckling i rätt riktning. Större motorer innebär att riskerna ökar både för utövare och tredje part. Idag är det ingen fördel med en modell som väger över 5 kg. Därför vägs inte din modell på våra nationella tävlingar. Om din modell efter hårdbantning ändå väger mer än 5 kg kan du tävla på nationell nivå med modellen ändå. Givetvis gäller sunt förnuft och så länge din modell är någorlunda normalt utrustad så är det inga problem.

Patriot och tvåtakt

Undertecknad har kört Patriot de senaste 7 åren. Anders Johansson har kontinuerligt uppdaterat och förbättrat Patrioten. Konstruktionsändringar som även jag använt mig av. Ändå har jag känt att konstruktionen börjat bli till åren. Patrioten är enkelt uttryckt en uppförstoring av de

60 modeller som vi använde oss av fram till 1997. Så i F3A blev det en mycket intressant tävling, särskilt om man kör Patriot och tvåtakt. Modellerna har tenderat att bli högre och större samtidigt som i princip alla modeller har fasta landställ. Motorvalet blir i allt större utsträckning YS fyrtaktare. YS 160 DS är den hetaste varianten idag. Anders och undertecknad kör vidare med Patrioten, tvåtakt och infallbara ställ. Övriga körde med YS 160 DS och fasta ställ. Som jag tidigare nämnt så har Anders haft problem med sin OS 140 FI. För att lösa problemet lånade Anders delar från min OS 140 RX och kunde sen köra OS 140 RX. Jag körde med en nyinköpt Webra 160 (jag kommer återkomma om den motorn i ett senare nummer av modellflygnytt). Min Patriot väger ca 400-500 gram mer än Anders. Trots det hade vi ungefär samma drag i våra modeller under tävlingen. Då kör Anders 20% nittro och jag med 5%. Anders vann tävlingen och min slutsats måste återigen bli att det viktigaste är spakryckaren, inte prylarna. Gammal (Patrioten) blev äldst, åtminstone den här tävlingen!

Vill ni veta mer om F3A så titta gärna på www.f3a.se

Avslutningsvis vill jag tacka tävlingsledning, funktionärer och domare för en mycket trevlig tävling.

Edvard Käll
Foto: Kjell Mattsson