

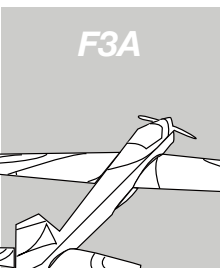
Samtliga tävlande under SM i F3A och RM i Nordic



SM i F3A



Närstudie av undertecknads Pirat. Diskussionen rör hur tunt och lätt det kan bli. I huvan finns två laget 105 g väv. Vikten på huvan är ca 120 g.



F3A

SM i F3A 2008 arrangerades av Linköpingseskadern LEN. Som vanligt var det en välarrangerad tävling ledd av en mycket rutinerad tävlingsledning. Trots att tävlingen gick av stapeln den 3:e augusti så kändes det inte som en sommartävling. Det var förhållandevis kallt och det regnade emellanåt.

Tyvärr kom endast fem personer till start i F3A och fem i Nordic, eller var det som tur var? Vädret med tidvis regn gjorde det svårt att genomföra tävlingen utan störningar. Under lördagen var det rena Wimbledon centercourt på fältet. Det duggade lätt eller också regnade det. Under lördagen hanns bara 3 omgångar

med. Två i F3A och en i Nordic. Under söndagen hade vädret stabiliserats och tävlingen kunde avslutas i bra tempo.

F3A

Själva tävlingen i F3A var, som resultatlistan visar, två tävlingar i en. David och Anders J tävlade om plats 1 och 2, Undertecknad och Anders F tävlade om plats 3 och 4. David, som numera flyger med EL-motor hade tränat finalprogrammet ordentligt vilket fällde avgörandet. Anders Johansson hade till tävlingen äntligen lyckats få klart sin Gennisis och var inte riktigt influget på kärnan. Han hade inte heller flugit finalprogrammet i tillräcklig omfattning för att ge David en riktig match.

Inför 2008 hade äntligen Anders Forsberg tagit klivet, eller snarare myrsteget för hans del, från Nordic till F3A. Jag har tidigare uttryckt i MFN att flera som flyger Nordic utan vidare kan flyga F3A, säkert bättre än undertecknad. Anders Forsberg är ett lysande exempel på detta. Anders kommer i framtiden att ge gentlemännen i toppen en match. När duktiga Nordicflygare börjar flyga F3A är bra för utvecklingen inom F3A. Målsättningen med Nordic var från början att skapa en plantskola för F3A. Undertecknade hade själv tränat ca 2 ggr i veckan under tre veckor i Varberg under semestern och med 24 starter på tre veckor var jag i förhållandevis god form. Jag vill här passa

på att tacka medlemmarna i Falkenbergs MFK för att jag får möjlighet att flyga på deras fält under semestern. Det är trevligt att kunna kombinera semester på annan ort med att träffa andra modellflygare.

Alexander Bolin hade tyvärr kvaddat en Patriot, som han köpt av undertecknad (dock inte direkt av mig), före tävlingen. Kroppen hade enligt Alexander gått av strax efter vingen vid en kvickroll. Han hade uppmärksammat en spricka i kroppen men tyckt att han kunde göra en start till. Alexander som dock inte gav sig, tog fram reservmodellen och flög stabilt genom hela tävlingen. När Alexander får ordning på en bättre kärna till nästa år kommer han och jag kunna tävla på samma nivå.

Nordic

I Nordic dominerade Roland Lind från omgång ett till fyra. Tomas flög stabilt men hade lite otur med motorstopp i sista starten. Det ändrade dock inte resultatlistan. Ingmar Svensson har äntligen kommit tillbaka till tävlande efter några års frånvaro. Jag ser fram emot att få tävla mot honom i F3A under 2009. Ingmar är en mycket duktig och erfaren F3A pilot. Trots att han flög med en 60 modell med 90 motor så gick det förvånansvärt stabilt och bra. På fjärdeplats kom Sven som alltid har en tendens att vara lite ostabil i resultatlistan. Det brukar alltid vara någon form av tekniskt strul som ligger till grund för det.

Modeller

Glasfiberkroppar, byggsatser eller nästan färdiga modeller är det som gäller överlag. Egna konstruktioner som t.ex. Anders Johanssons Patriot börjar försvinna. När man inte behöver bygga sin modell själv, så kan man köpa fantastiska byggen över disk till en rimlig kostnad. Personligen tycker jag att det är lite synd. För mig har modellflygtävlande alltid varit en kombination av byggskicklighet och flygskicklighet. Idag är det en kombination av betalningsvilja och flygskicklighet.

El, fyrtakt eller tvåtakt

En pilot, David Lundström hade en el-Genesis. Davids setup fungerade perfekt under hela tävlingen. El kommer varken

Anders J, David och skribenten diskuterar El-motordrift. Stora delar av tävlingens spenderades tyvärr under regnskydd.



F3A

Rang	Namn	Omg.1	Omg.2	Omg.3	Omg.4	Final 1	Final 2	Totalt
1	David Lundström	991	1000	980	1000	1000	1000	3000
2	Anders Johansson	1000	950	1000	987	852	909	2909
3	Anders Forsberg	776	785	752	809	0	0	2371
4	Edvard Käll	770	654	773	767	0	0	2310
5	Alexander Bolin	543	598	522	530	0	0	1671

Nordic

Rang	Namn	Omg.1	Omg.2	Omg.3	Omg.4	Totalt
1	Roland Lind	1000	1000	1000	1000	3000
2	Tomas Johansson	907	986	915	78	2807
3	Ingmar Svensson	794	920	730	734	2448
4	Sven Löfqvist	219	822	700	0,00	1741
5	Joakim Sandström	634	500	542	513	1689



Edvard Källs Pirat



David Lundströms Genesis



jag vill eller ej att bli dominerande om några år. Det finns idag bara en riktig nackdel och det är priset på ackarna. Allt annat talar för el-drift. Utvecklingen av ackar, fartreglage och elmotorer går med rasande fart och med nuvarande regler så kommer ingen att tävla i F3A med kolvmotor om 10 år. YS fyrtaktarnas överlägsenhet över tvåtaktarna blir mer och mer uppenbar. Senaste tillskottet är YS 170 som använder ett system med direktinsprutning levererar en masskraft. Rätt skött av vana modellflygare är de fröjd att se. Enda fördelen med tvåtakt är, som tidigare, enkelhet och hållbarhet.

Principer

En av deltagarna har under en mycket lång period hävdad att tvåtakt var bäst och att man bör använda infällbara ställ. Dessutom hävdade han att modellen skall vara byggd av trä. Till min stora

förvåning kommer vederbörande med en nybyggd Genesis, glasfiberbyggsats med fast ställ och en YS fyrtaktare i nosen. Vederbörande skrev för cirka 15 år sedan en artikel i MFN om förträffligheten med infällbara ställ. Indignationen hos undertecknad har nu fått för stor plats i artikeln, men nu är det skrivet.

Själv är jag konservativ och kör vidare med tvåtakt och infällbara ställ. På sikt tror jag att det blir aktuellt med infällbara ställ på el-f3a kärorna. Orsaken är att man vill få el-modellen att gå fortare och bli mindre känslig för sidvind. Pendeln slår tillbaka där, tror jag. Den svåra frågan just när är (inte om) när skall man börja flyga el? Nästa kärra blir en Pirat med tvåtakt och infällbara ställ. Men därefter måste jag på allvar börja fundera på el-alternativet. En förutsättning är dock att det finns 220 volt på det fält jag tränar på.

Avslutningsvis vill jag tack tävlingsledningen för en väl genomförd tävling, Sven med fru för en trevlig lördagkväll och domarna som tvingades vänta i kyla och regn på nästa tävlande.

Svensk Mästare i F3A 2008, David Lundström!

Edvard Käll
Foto: Joakim Sandström
och Lars-Erik Borg



Anders Johanssons Genesis,



Kent Petersson, Vaggeryd startar här sin motorseglare upp till det väntande cumulusmolnet.



Dagens yngste besökare, Malte och pappa Björn Andersson från Ingatorp.



Triss i Dragon Lady



Höstmönstring av modellflygare på Ränneslätt

Söndagen den 13 september arrangerade Höglandets MFK ett meeting på Ränneslätt i Eksjö för modellflygklubbarna på Småländska Höglandet. Ett tjugotal modellflygare hade infunnit sig från b.l.a. Eksjö, Tranås, Vetlanda, Vaggeryd/Skillingaryd samt Oskarshamn. Ett stort antal modeller kunde beskådas både i luften och på marken. En och annan

åskådare infann sig också. Flygningarna genomfördes i vackert höstväder men en aning blåsig. Några helikopterflygningar förekom. Vaggerydsflygarna kom med sina decibelstarka motorseglare och gjorde flera starter högt upp i de fina cumulusmolnen över Slätten. Men vi är vana vid starka decibel från militärens skjutningar och sprängningar här i Eksjö.

Christer Skäär var som vanligt förste eldare samt höll ständig passning på flygradion eftersom vi flyger där fullskalaflyg förekommer. Dagen i övrigt bestod av div. försäljning, korvgrillning, kaffedrickning samt flygsnack.

Korvgrillning, här löser vi flertalet av våra världsproblem på ett enkelt sätt.

Text och foto:
Bengt Åhman
Höglandets MFK