

Trollhättan Aero Cup, SM i F3A och RM i F3A Nordic



Samtliga tävlande med modeller



Den 12 och 13 augusti 2006 var det återigen dags för Trollhättan Aero Cup. Tävlningen hade i år fått SM-status i F3A FAI och RM-status i F3A Nordic. Trollhättans MFK med tävlingsledaren Gunnar Karlsson i spetsen lyckades trots regnavbrott och blåst med ett mycket bra arrangemang! En tävling är ett utmärkt tillfälle att marknadsföra modellflyg oavsett tävlingsklass. Lokaltidningen var informerad om tävlingen och var där och intervjuade och tog bilder.

Uppladdning

Jag anlände till tävlingsplatsen på fredagskvällen eftersom tävlingen började med briefing redan klockan 0845 på lördagsmorgonen. När jag kom fanns redan ett mycket glatt gäng samlat. Bernt Olsson kom strax efter mig. Bernt har en bil som är helt inredd för modellflyg. Stressad som en börsmäklare på "golvet" slet han i sin Oxalys. Här skulle det flygas / tränas. Modellen satt fast i bilen och Bernt slet och drog tills någon hjälpsam person upplyste om laddsladden till mottagaren. På två minuter var modellen ihopsatt. Solnedgången ackompanjerades av vrålet från en YS 160 DS. När solen gått ner återgick gänget till uppladdningen för morgondagens tävling.

F3A FAI

Tävlingen började med F3A FAI. Först flögs två brifingflygning för att värma

upp domarna. Bernt Olsson och Kjell-Tore Pettersen flög brifingflygningarna. Totalt var det sex deltagare i F3A FAI. Kjell-Tore från Norge var en så kallad öppen deltagare och kunde alltså inte bli Svensk mästare. Tävlningen visade sig bli mycket tät mellan de tre bästa svenskarna, David, Bernt och Tommy. Efter första omgången skilde endast fem normaliserade poäng mellan dessa tre. Bernt vann omgång ett, David omgång två och därefter vann Bernt övriga två grundomgångar och de två finalomgångarna. David kom på andra plats och på tredje plats Tommy. Skillnaden i poäng var mycket liten. Innan finalen kunde i princip alla tre vinna SM. Mellan dessa tre är det mycket jämnt och alla tre flyger på en mycket hög nivå. Det visade de alla tre genom att komma till final i Nordiska Mästerskapen 2005 i Norge.

Samtliga tävlande flög stabilt och domarpoängen var relativt jämna om än på olika nivåer. Roger och jag flög på ungefär samma nivå även om jag inte räckte ända fram. Roger och jag tränar på en annan nivå än de övriga. Ändå är skillnaden i poäng inte ointaglig varken för Roger eller mig. F3A kräver mycket träning, ca tre till fyra gånger i veckan om man skall kunna hävda sig på den absoluta toppnivån.

Förklaring av poängsystem: Topp 5 går vidare till final där det svårare P07 programmet flygs. De två bästa omgång-

arna från grundprogrammet bärs vidare till finalen. Efter finalflygningar får den sämsta omgången strykas. Dvs av de två bästa grundomgångarna och de två finalomgångarna räknas de 3 bästa med i slutpoängen.

Kjell Tore Petterson*** gästade tävlingen från Norge och hans placering räknas således ej med i SM. 3 platsen i SM går därmed till Tommy Stenlund. Samtliga tävlande även undertecknad skulle således flyga finalprogrammet. Eftersom jag inte räknat med att flyga finalprogram så hade jag inte tränat på det alls. Flygprogrammen är utformat så att man bör kunna programmet utantill för att kunna flyga det även med läsare. Vädet var heller inte riktigt stabilt så jag vill inte uppehålla tävlingen med två starter helt i onödan. Därför valde jag att inte flyga finalprogrammet.

F3A Nordic

För första gången på många år har det tillkommit flera nya tävlande i F3A Nordic. Jag hoppas att flera av dem till nästa säsong väljer att gå upp i F3A FAI. Särskilt roligt var det att Inge Norberg från MFK Buntan var tillbaka efter två års frånvaro från tävlandet. I första omgång fick tre deltagare i sträck motorbortfall, först Stefan Olsson sen Sven Löfqvist och därefter Mikael Strand. Vi trodde att det gått "troll" i tävlingen. Men Johan Brorsson motor stannade som tur var inte och vi kunde andas ut. Därmed var det även slut med motorbortfall för tävlingen. Resten av tävlingen flöt på som på räls, särskilt för Stefan Olsson som tog hem tre tusenpoängare (normaliserat) i rad. En mycket bra insats med tanke på konkurrensen. Stefan vann RM:t tätt följd av Anders Forsberg och Johan Brorsson. Inge Norberg kom på fjärde plats bara totalt en snörplig poäng bakom Johan Brorsson. Förhoppningsvis flyger några av Nordicflygarna F3A FAI till nästa säsong.

Väder och vind

Från början hade jag tänkt sova i tält men Gunnar lät mig sova i hans husvagn. Jag hade hoppats på att vädet skulle vara bättre och i efterhand är jag mycket tacksam för att jag fick sova i husvagnen. På lördagseftermiddagen mellan omgång två i Nordic och omgång tre i F3A FAI drog

Uppställning av modeller, i förgrunden reparerar Stefan Olsson efter missödet med motorstoppet.





Tommy Stenlund (3:a), Bernt Olsson (1:a), David Lundström (2:a)
Johan Brorsson (3:a), Stefan Olsson (1:a), Anders Forsberg (2:a)

F3A

Plac.	Startande F3A SM	Omg 1	Omg 2	Omg 3	Omg 4	Final 1	Final 2	Grund till final	Totalt
1	Bernt Olsson	1000,0	987,52	1000,0	1000,0	1000	1000	2000	3000
2	David Lundström	998,11	1000,0	984,68	987,26	988	946	1998	2987
3	Kjell Tore Pettersen ***	983,03	993,76	932,77	957,52	991	931	1977	2968
4	Tommy Stenlund	995,29	977,72	934,47	920,14	965	913	1973	2938
5	Roger Larsson	835,06	884,14	811,06	802,04	713	656	1719	2432
6	Edward Käll	831,29	782,53	766,81	792,69	-	-	-	2407

F3A NORDIC

Plac.	Startande F3A RM	Omg 1	Omg 2	Omg 3	Omg 4	Resultat
1	Stefan Olsson	739,13	1000,00	1000,00	1000,00	3000
2	Anders Forsberg	1000,00	985,52	973,83	947,94	2959
3	Johan Brorsson	997,04	970,14	944,86	971,27	2938
4	Inge Norberg	980,24	960,18	996,26	936,27	2937
5	Mikael Strand	99,80	941,18	878,50	921,01	2741
6	Johan Broström	928,85	914,03	889,72	832,14	2733
7	Sven Löfqvist	102,77	801,81	789,72	719,03	2311
8	Kristian Olsson	714,43	765,61	594,39	729,80	2210

det över ett rejält skyfall. Det blåst och regnade, nästan haglade både på längden och tvären.

Modeller

Utvecklingen på modellfronten går fort framåt. Trenden går mot allt större och högre kroppar. Förmågan och kunna röra modellen i kniväggsplan blir allt viktigare. Därför blir kropparna högre. Samtidigt vill man ha mer motstånd i vertikalen ned. Bakkanten på vingar, stabbar och fenor blir allt tjockare. Bakkanten på oxalys är ca 6-7 mm. Allt för att öka motståndet i luften. Om det är bra aerodynamiskt eller inte kan diskuteras. I princip alla byggsatser är idag uppbyggda med olika typer av laminat. Vingarna är fortfarande gjorda med plankad cellplast men även där går trenden mot laminat. I F3A FAI flög fyra av sex deltagare med glasfiberkroppar. David Lundström flög med en helt färdigbyggd och målad/klädd Genesis. Tendensen går mot mer och mer prefabricerade modeller. Lackeringen blir bara bättre och bättre. Ett exempel på detta var Mikael Strands Eclips. Målningen på den var helt enkelt fantastisk. Eftersom byggsatsen är så prefabricerad med utmärkt finish kan man lägga mycket tid på målning. Tekniken att måla tas gärna från motivlackerare och ofta används enkomponent lack i botten för att sedan kompletteras med tvåkomponent klarlack ovanpå.

Motorer

I Sverige kör allt fler med YS-fyrtaktare. YS 160 DS är billig i förhållande till vad du får. En tvåtaktsmotor är i princip nästan lika dyr. De tre bästa i F3A FAI körde med samma motor. I Norge är det tvärtom, där kör flertalet F3A-flygare tvåtaktsmotorer, företrädesvis OS 140 RX.

2005 års nordiska mästare Ola Flemming kör OS 140. När Ola tävlar internationellt så placerar han sig bättre än samtliga Svenskar. Valet av motor borde inte ha så stor betydelse. Nackdelen med fyrtakt är fortfarande felsökning och löpande underhåll. Skall man vara tävlingsaktiv och använder YS-fyrtaktare bör man ha flera motorer. Om en motor börjar strula så bör man i princip omedelbart kunna skruva ut motorn och sätta i en som fungerar, dvs ha två motorer. Felsökningen av fyrtaktare kan vara mycket svår och kompliceras vilket bör göras i provbänk. Med en extramotor kan man alltid fortsätta flygträna. Skall man vara bland de bästa krävs det mycket träning. Träningsuppehåll på över en vecka under session är svåra att ta igen, särskilt om de infaller nära tävling. De som inte körde med YS-fyrtaktare körde med OS 140 RX med två undantag. Undertecknad körde med Webra 145 och Sven Löfqvist körde med Super Tiger 120.

"Psykfena"

Skall man vinna en bedömningstävlingssgren så gäller det att skapa ett mentalt övertag. Ett sätt att skapa detta övertag är att ha något lite mystiskt på översidan av kroppen som på Bernts Oxalys. Strax bakom tyngdpunkten, direkt bakom canopyn har Bernt placerat en extra fena. Enligt Bernt så blev det en helt ny modell när man fick på fenan. "Har man satt på en så tar man aldrig av den". Själv är jag skeptisk. De som är intresserade av sportbilar brukar säga att om man måste sätta på extra vingar etc så är bilen felkonstruerad från början. Men helt säker på fenans effekt kan man inte vara förrän man provat. En sak är dock säker, undertecknad skulle inte vunnit SM oavsett hur många extra fenor jag satt på.



Vi får väl se, om några år kör kanske alla med extrafenor.

Mikael Strands
snycgt målade
Eclips

Tack till:

Slutligen vill jag tacka Trollhättans MFK med Gunnar Karlsson i spetsen för ett mycket bra arrangemang. Som jag tidigare nämnt så lyckades klubben inte bara med att göra en bra tävling för oss tävlande utan även utnyttja tillfället att marknadsföra F3A i synnerhet och modellflyget i allmänhet på ett föredömligt sätt.

Jag vill även passa på att tacka MFK Pegasus i Varberg och Falkenberg MFK för att jag fick låna deras flygfält under min semester.

NM 2007

Under 2007 kommer Sverige att arrangera nordiskt mästerskap i F3A. MFK Buntén i Norsjö kommer att stå som arrangör. Alla som är intresserade kan redan idag börja planera för en sommarsemester i Norsjö.

För er som vill veta mer om F3A kan besöka: www.f3a.se.

Edvard Käll

Air Media

Servon, Mottagare, Li-Po's, HET- och RBC-Kits, Borstlösa Typhoon-motorer, Fartreglagen, Kontakter, ASP-motorer, mm.

Alltid de lägsta priserna!
www.airmedia.se

Trä- och Kolfiberpropellrar

Hos 3F Hobby Service

Roderlinor till RC-flygplan

Tillverkaren direkt.
Hög precision. Lågt pris.
Servostyrda utfällbara landställ.
Max flygvikt 10 kg.
Se mer på
www.lamab.se