

Kan DU känna suget?

Är du en sådan som verkligen gillar att flyga med ditt plan? Längtar du efter nästa tillfälle att få dra med nyladdat plan och sändare till fältet och göra några fräna lågflygningar bara för att det är så himla kul? Du kanske till och med brukar göra en inverterad lågflygning över startbanan?

Ja, visst är det hur snitsigt som helst med ett radiostyrt flygplan!

Men har du hållit på ett tag med detta så kan det vara så att du vill något mer. Du känner att det måste till något mer än bara flyga fränt. Då är det dags att fundera på om du skall prova på att tävla!



Tävla?, tänker du. Näe, fy sjutton!

Men är du bara lite lik mig så kommer det strax ett sug i kroppen, ett sug efter att få känna adrenalinets göra sitt. Behovet av att få uppleva något som får pulsen att öka och skärper dina sinnen. Och det finns bara en sak att göra när du upptäcker att du är på väg att bli slav under adrenalinkicken. **GE EFTER!!** Unna dig att få uppleva hur det är att känna vardagen försvinna i fjärran och alla dina sinnen får koncentrera sig på att få vara drivkraften för att utveckla dina inneboende resurser.



och tors jag få föreslå...

Min favorit har blivit F3B som är klassen där du med ett segelflygplan skall göra tre olika uppgifter, Termik, Distans och Speed.

Att det blev just segelplan är en lång historia men helt kort så har jag provat på de flesta RC-tävlingsklasser och ingen annan klass har gett mig så mycket av det jag sökt. F3B-tävlingar genomförs nästan alltid under två dagar i en skön "meeting"-anda och lördagskvällen brukar bli jättekul. Där ges goda möjligheter att träna på och kanske utveckla sin sociala kompetens, till skillnad från under tävlingen.

Spänningen; att tävla flera samtidigt för att få poäng eller få ett mätbart resultat mot klockan. Inget godtycke eller kändisskap påverkar ditt resultat.

Utmaningen; det gäller att bli en riktig djävul på att i ena stunden styra grejerna med decimeterprecision nära den stenhårda marken (i nästan 250km/h) för att i nästa moment hitta termik på många hundra meters avstånd utan att medtävlarna ser att du gör det. Den som säger att segelflyg är enkelt har inte mycket koll...

Kamratskap; i det här gänget blir du tagen för den person du är och inte för hur duktig du är. Alla vet exakt vart världsmästarnivån ligger och det är upp till dig att prestera det du kan. Idrottsmannaskapet är på den höga nivån man väntar sig att möta i etablerade idrotter och det gör att futtiga saker som avundsjuka, missunnsamhet och avighet aldrig får stå i vägen för hjälpsamhet och kamratskap. Alla inblandade



både ger och tar...

F3B-planen är det absolut häftigaste plan som finns att få tag på. Dom är konstruerade för att kunna flygas med dom belastningar som naturlagarna medger. Efter att ha knäckt vingarna på några av mina motormodeller så önskade jag mig något som höll för de manövrerna jag ville göra och inte gå i småbitar i luften. På Ålleberg -90 så fick jag för första gången se och prova en F3B-modell och efter den gången så blev jag såld. Roderharmoni och styrsvar som gjorde den till en barnlek att styra. Ändå så klarade planet av allt jag kunde hitta på utan att krokna. Precis vad jag önskar mig av ett modellplan. Och när jag nu skall använda modellen som tävlingsredskap så skulle det inte falla mig in att kräva något annat av det än det som ett F3B-plan kan klara av.

Och vad gör man när man tävlar...?

I F3B tävlar man med ett och samma flygplan i 3 olika moment, Termik, Distans och Speed. Dessa 3 moment utgör en omgång. En tävling består av minst 2 omgångar, och om det flygs 4 eller fler så får man stryka sitt sämsta resultat från vart och ett av



de tre momenten. I samtliga moment så får man en arbetstid på sig för att genomföra uppgiften. I samtliga moment så mäts prestationen i tid, avstånd eller antal tillryggalagda sträckor. Ingen konstakning, alltså! Vinnaren av gruppen i momentet får 1000 poäng och de andra gruppdeltagarna får poäng i förhållande till vinnarens resultat. Halva resultatet ger halva poängen.

-Termikmomentet flygs i grupper om flera

piloter. I Sverige är det vanligt med grupper på 3-6 piloter. Under en 12 minuters arbetstid ska du flyga så nära exakt 10 minuter som möjligt samt genomföra en pricklandning så nära mitten på en cirkel som möjligt. Cirkelns diameter är 15 meter med avtagande poäng för varje meter från mitten.

-Distansmomentet genomförs i en 150 meter lång bana och av flera tävlande samtidigt. Normalt antal piloter i varje grupp är 3-5. Uppgiften består i att under en 4 minutersperiod flyga förbi 150 metersmarkeringarna så många gånger som möjligt. I detta moment är arbetstiden 7 minuter vilket ger utrymme för taktik.

-Speed flyger man i samma bana som distans, men bara en pilot i taget. Här gäller det att på så kort tid som möjligt passera 150-metersmarkeringarna 4 gånger. Varje pilot får 4 minuter på sig för att genomföra sin speedflygning.

Vad behöver DU för att kunna hänga på?



Plan, radio och vinsch. I stort sett går det bra med vad som helst, sålänge det är ändamålsenligt, men skall det bli lika roligt för dig som för mig så skall du känna till följande när du skaffar grejor:

-Planen är byggda i kompositmaterial såsom kolfiber och kevlar, väger ca: 1.8-2,5kg och är ungefär 2,80 - 3,20m i spännvidd. Vingen har både skevroder och klaffar. De vanligaste

vingprofilerna är idag RG15 eller MH32 och är sällan tjockare än 9%. En ny kärra kostar mellan 8000-12.000kr, begagnad från 2000kr.

Det har tagits fram "nästanlikabra"-kärror med kolfiberförstärkta abachiklädda cellplastvingar och glasfiberkropp till en kostnad som är ungefär 1/3 av en fullblodsmaskin. En sådan maskin är ett bra instegsalternativ till F3B, och den duger gott till att använda även på enkla termiktävlingar och som hangkärra.

-Belastningen är stor på rodren eftersom dom har stora ytor och därför behöver det vara kraftiga servon både i vingen och kroppen. Ett bra F3B-servo är både starkt och har hög ställkraft, dvs. orkar hålla kvar rodret i angivet läge. Metalldrev eller breda plastdrev behöver det vara om man hellre vill flyga än meka. Kloka människor har räknat på dom krafterna som servona behöver jobba med och har kommit fram till följande på en F3B-maskin:

Stabilator 4kgcm (rörlig stabbe, gjord i ett stycke)

Stabilisator 2kgcm (fast stabbe med roder)

V-stabbe 1,5kgcm per roder

Rodren på vingen 2,5kgcm.

-Radion bör kunna klara av att fixa "Butterfly" eller Kråkbroms (Skeve upp/klaff ner) med höjdroderkompensering, start-, termik- & speedklaff (alla 4 rodren i vingens bakkant och höjdrodret används). Det absolut viktigaste med radion du tänker använda är att den är tillförlitlig. F3B-piloter bör känna till hur man gör för att få toppprestanda på radion. Det är nödvändigt eftersom planet skall kunna styras även om det är långt bort och lågt ner när flera andra flyger samtidigt. Det är faktiskt oftast mottagaren som är den svaga länken och behöver extra omsorg. För att förbättra kontrollen mellan sändare och plan så brukar F3B-piloterna att förlänga mottagarantennen till 1,5-2.0 m. Jorå, du läste rätt! Längre antenn ger bättre kontroll! På dom flesta nya mottagare så är inte antennsladdens längd kritisk för funktionen, utan det blir oftast bara bättre. Testa får du se! Är du ändå osäker så kolla med ditt radiofabrikats servicetekniker. Långa servokablar brukar lindas några varv i toroidkärnor för att förhindra att dom fungerar som antenner, för det kan ställa till med problem för såväl servona som mottagaren. Självklart skall man använda fräscha, bra accar och strömbrytare. När alla servona arbetar hårt så drar dom upp till 12 Ampere, och då måste det vara bra grejor om det skall fungera utan problem.

-Vinsch är det som är både enklast och svårast att lösa. Antingen så köper man en vinsch eller så bygger man sig en. Om du väljer att bygga en så skall du veta att jag hållt på sedan -92 som vinschkonstruktör och lär mig fortfarande saker om både materialval och design. Absolut enklast blir det om du väljer att köpa en begagnad vinsch. Det dräller inte av begagnat material på vinschsidan, ännu... Har du tur så kanske någon av oss tävlingsaktiva personer vet om ifall det finns en begagnad

vinsch till salu. Annars så har det inte varit ett problem för dom som vill prova på F3B att få tillgång till en vinsch.



Det brukar gå till så att man är med på träningar och besöker lite tävlingar först. Med tiden får man kamrater, råd och tillgång till den utrustning man behöver för att komma igång. Dom flesta av oss som håller på har delat startutrustning med någon kamrat den första tiden. Men det brukar inte dröja länge innan du hux flux står där med en komplett uppsättning F3B-prylar.

Och nu när du har grejerna...

...så är det bara att sätta igång och flyga. Precis som i alla andra sporter så skall man inte räkna med framgång om man inte tränar, och speciellt inte i F3B där dom flesta tävlande är niofaldiga Nordiska mästare och Europamästare och gud vet vad... Men det här gör vi för att det är så himla fränt, och då gör det inte så mycket om vi inte lyckas att vara bäst varje gång.

Och just för att det är så fränt så är du säkert ute och flyger ännu mer än förut. Och det är precis det som behövs, träning och åter träning för att bli en medtävlare att räkna med. Varje gång du får en tusenpoängare så har du gjort en prestation i Internationell toppklass! Räkna med att du har blivit en mycket duktig pilot om du är med och slåss om topplaceringarna. F3B-piloter har passion och lidelse för sin sport och det ger dom drivkraften att utvecklas.

I alla sporter så är själva andemeningen att man skall bli duktig och mäta sig med andra utövare av sporten i ädel tävlan. Det kan vara vilken sport som helst, golf, bilsport, schack, friidrott eller modellflyg. Vi har valt modellflyg och det är inget dåligt val. Känslan av att nå framgång inom det som är din favoritsysselsättning ger en tillfredsställelse som du borde unna dig! Så vänta inte längre... Skaffa utrustning och ge dig in i tävlingscirkusen!!!

