

EM I F3A RHODOS HELLAS 18-25 OKTOBER 1992

Tekst og bilder ved Frank Ellingsen

Det sjette europeiske mester-skap i kunstfly F3A ble i år, for sjette gang avholdt på Rhodos, en Gresk øy i det sørøstlige middelhav. Selve flyvingen foregikk på en gammel militærflyplass i Maritsa.

Arrangementet ble utført i et samarbeid mellom den Nasjonale Greske Aeroklubb og den lokale flyklubb på Rhodos. Foranledningen til at Hellas fikk avholde dette mesterskap er forbundet med den kommende flyolympiaden, såkalt "AIROLYMPICS" eller "ICARIADEN" som er planlagt avholdt i Hellas 1995.

Til dette EM var det totalt 18 nasjoner påmeldt. To av disse land stilte ikke slik at det ved start var 40 piloter.

PÅMELDING/ FORBEREDELSE

Foranledningen til min egen reise var som følger;

Etter lange og harde diskusjoner, med modellflyvenner, og overtalesteknikk av dimensjoner (ølkveld i Fredrikstad gamleby på NM), ble det bestemt at jeg skulle delta som Norges eneste representant på årets EM i kunstfly(F3A) på Rhodos.

Avgjørelsen var ikke spesielt vanskelig for min del, da billetter til reisen samt ferien



Rhodos by tatt fra Monte Smith.

allerede var lagt til dette sted og tidspunkt.

Forberedelsene til reisen ble utført med trening, på hjemmebane her på Kongsberg, samt stor aktivitet for å bygge transportboks til flyet. Sortering av utstyr, med tanke på vekt var "lang og hard", men måtte vurderes da vi hadde vektbegrensning på flyet. "Boksen" ble i alle fall ferdig til avreisen.

I forbindelse med forberedelser til turen

var også en fotograf (Grethe Nordby) fra bedriften(NFT) der jeg jobber med og tok bilder under flytrenoing. Det skal berømmes at bedriften stilte seg positiv til min reise midt i en ellers hektisk periode på jobben og projektet jeg er med i.

REISEN

"Laget" besto av samboer-Kristin, svigermor-Signe, svigerfar-Kjell og undertegnende.

På grunn av at EM var lagt såvidt langt på høsten var det ingen direkteavganger med fly fra Norge. Vi valgte derfor å reise med fly fra Gøteborg, og fikk dermed en bit å kjøre med bil før vi kunne sette oss på flyet. Bilreise gikk fint, og vi hadde ingen problem med toll eller flyekspedering av "boksen" hverken tur eller retur.

Søndag 11 oktober sto vi i alle fall trygt nede på flyplassen på Rhodos. Her møtte vår første hindring. Hvor er "Boksen"?

Det viste seg, etter å ha engasjert reiseleder samt mesteparten av flyplasspersonalet til å lete den opp, at det



Norges deltakere i Readybox. Hjelpere er Erik Toft, Danmark og Dimitri Kipriotis, Rhodos.

var bagasjebæreme som ikke hadde tatt denne med seg inn til utleveringen. Neste problem dukket opp da bussjåføren ikke ville ha med kassen inn til hotellet fordi den var for stor. Reiselederen ordnet også denne gang elegant opp i problemene og fikk kassen sendt til hotellet med egen transport.

Endelig på hotellet. Etter et raskt overblikk ble det konstantert at alt medbrakt utstyr var inntakt. Nå gjenstod bare å finne flyplassen vi skulle fly på, men det var god tid til konkurransen startet da vi hadde reist en uke tidligere ned.

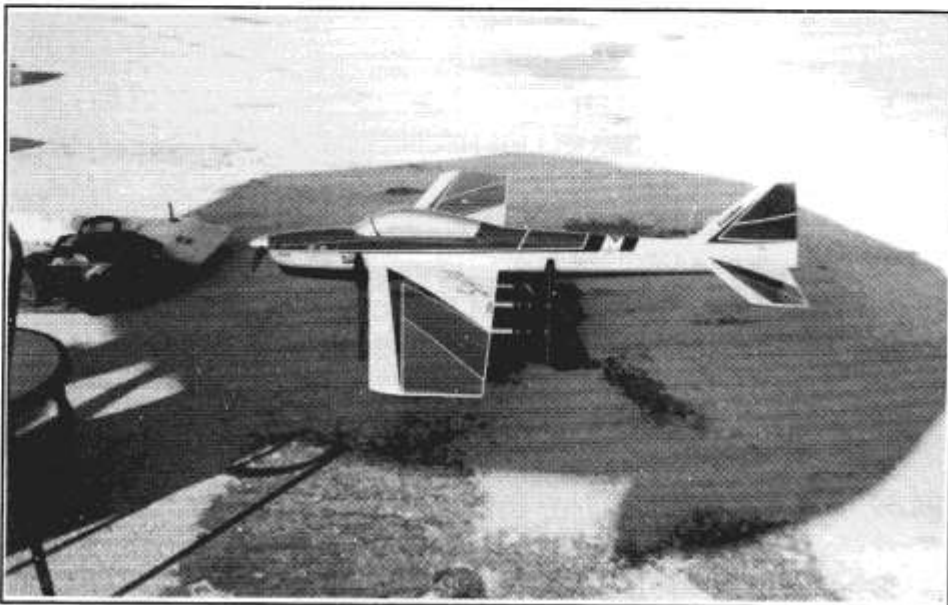
29 grader i skyggen og 26 i vannet. Rhodos er virkelig en øy i solen. Med over trehundre(300) soldager i året er dette påradis for en nordbo. Under de to ukene som vi var der fikk vi bare smake regn samme ettermiddag som hjemreisen. Værmessig hadde vi det fantastisk. Dessuten fikk jeg under mitt to ukers opphold muligheten til å oppleve endel av de kulturhistoriske rikdommer som øya har å by på. For å nevne noen, Lindosklippen med Helenatempel bygd 300 å fKr, Paulusviken hvor Paulus gikk i land ved sitt besøk på Rhodos, Gamlebyen bygd av Ridderne på 1000 tallet, og mange andre fantastiske steder.

Jeg kunne fortsette å skrive om kulturminner fra Rhodos i det lange og brede, men det jeg kom for, var å fly EM F3A.

TRENINGSUKA

I uka før mesterskapet var det gitt anledning for å treningsfly ute på flyplassen der mesterskapet skulle ta plass. Flyplassen som var en gammel militærflyplass, bygd av Italienerne på 1900 tallet, lå på en plass kalt Maritsa ca 19 km fra byen Rhodos der vi bodde, og ikke mer enn noen få km fra den internasjonale flyplass.

Tirsdag var jeg ute for første gang for trening, og andre lands deltagere hadde



England's Ken Binks og 'Stylist'.



Stor plass og fly på! Her er Østerrike's Kronlachner's Endehvor.

allerede møtt opp. Det var flott vær, men det blåste kraftig sidevind av skiftende retning, og for meg var sidevinden samt den skarpe solen mot den blå himmelen problematisk. Dette skulle vise seg å være ett ikke ubetydelig problem for meg under konkurransen.

Jeg fikk fløyet den første "flighten" min der nede og fikk sjekket at alt var som det skulle, og at den innkjøpte drivstoffblandingen der nede fungerte som den skulle.

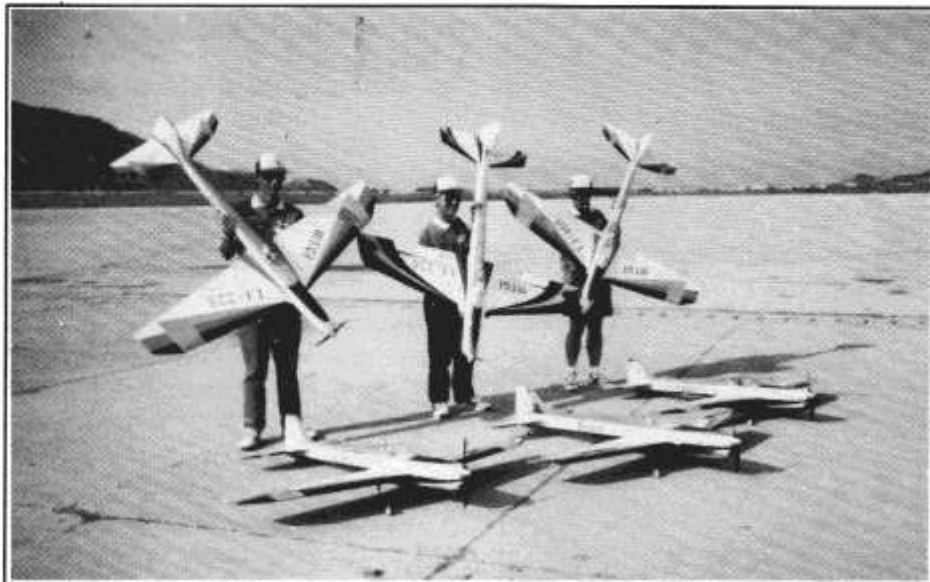
Alt fungerte som det skulle og jeg var relativt godt fornøyd.

Erik Toft var et meget hyggelig bekjentskap der nede og under trening og konkurransen leste han for meg og hjalp meg på alle måter. Topp mann denne "gale" dansken.

Lag fra Østerrike, Lichtenstein, Finland, Tyskland og Sverige var på plass tidlig i uka for å treningsfly, og lag fra de andre nasjonene kom til etterhvert utover uka.

FINAL - RESULTS

	<u>StNo</u>	<u>N A M E</u>	<u>N</u>	<u>FR - 0</u>	<u>FR - 1</u>	<u>FR - 2</u>	<u>FR - 3</u>	<u>R - min</u>	<u>TOTAL</u>
1	52	MATT WOLFGANG	LI	1000,0	1000,0	1000,0	1000,0	1000,0	3000,0
2	32	ERANG PETER	D	932,4	958,2	982,0	980,3	968,2	2944,7
3	53	MATT ROLAND	LI	959,4	926,8	966,3	972,2	926,8	2897,9
4	2	KRONLACHNER HEINZ	OE	953,5	951,6	946,0	952,1	946,0	2867,2
5	87	BINKS KEN	G	915,2	904,1	18,7	933,6	18,7	2752,9
6	33	UHLIG PETER	D	900,7	877,2	899,5	919,3	877,2	2719,5
7	3	DANKSAGMUELLER HELM.	OE	895,4	894,9	880,6	913,7	880,6	2704,0
8	88	NICHOLLS ANDY	G	900,6	847,4	873,6	913,5	847,4	2687,7
9	54	MATT NORBERT	LI	906,8	890,2	837,5	875,3	837,5	2672,3
10	29	PAYSANT LEROUX CHR.	F	854,4	861,8	933,1	872,8	854,4	2667,7
11	89	HIRST RICHARD	G	878,9	858,8	912,2	846,5	846,5	2659,9
12	47	FAVILLA PIETRO	I	908,8	771,0	903,0	818,4	771,0	2630,2
13	73	JOHANSSON ANDERS	SE	839,4	870,0	920,0	571,0	571,0	2629,4
14	78	EMMENEGGER HANS	HB	887,1	834,1	840,8	891,9	834,1	2619,8
15	34	LIPPERER ERNST	D	868,7	830,9	857,1	877,9	830,9	2603,7
16	79	BOSSHARD MATTHIAS	HB	819,7	792,4	903,0	878,5	792,4	2601,2
17	4	ORTNER PETER	OE	810,2	802,5	901,0	860,6	802,5	2571,8
18	72	SUNDSTROM ROBERT	SE	871,4	804,4	885,0	301,8	301,8	2561,8
19	48	BENINCASA MARCO	I	834,7	841,6	848,6	840,2	834,7	2530,4
20	24	VALLAS TERO	OH	895,9	830,3	0,0	803,1	0,0	2529,3
21	12	VOLF JUN VILEM	OK	797,3	791,2	882,7	843,4	791,2	2523,4
22	49	BARSALI GIULIANO	I	762,6	789,3	841,4	855,5	762,6	2486,2
23	28	LOMBARD LAURENT	F	849,6	812,6	669,1	819,1	669,1	2481,3
24	74	OLSSON BERNT	SE	751,0	826,5	872,2	762,1	751,0	2460,8
25	77	GIEZENDANNER EMIL	HB	840,1	744,5	827,6	744,2	744,2	2412,2
26	23	KIPPO TAPANI	OH	0,0	751,4	867,6	780,7	0,0	2399,7
27	27	BOSSARD CHRISTIAN	F	763,3	784,2	788,3	774,9	763,3	2347,4
28	22	NYSSOENEN JANNE	OH	825,2	677,6	720,8	726,3	677,6	2272,3
29	13	CHVATAL VLADIMIR	OK	774,8	750,1	689,4	721,9	689,4	2246,8
30	17	TOFT ERIK	OY	719,7	736,9	707,7	669,4	669,4	2164,3
31	18	LERAGER FINN	OY	653,1	704,1	690,7	760,2	653,1	2155,0
32	43	BEN ASSOR HAIM	4X	656,5	651,7	732,6	739,1	651,7	2128,2
33	14	WEISSBROD LIBOR	OK	690,5	678,9	753,6	669,4	669,4	2123,0
34	82	VAN VLIET JAN	PH	518,4	330,6	808,0	744,9	330,6	2071,3
35	42	TURGEMAN MICHAEL	4X	586,4	533,1	695,9	549,9	533,1	1832,2
36	62	GAUDYNSKI STEFAN	SP	473,5	513,6	520,3	422,6	422,6	1507,4
37	64	GLASOWICZ FRANCISZEK	SP	344,2	466,2	534,7	489,1	344,2	1490,0
38	57	ELLINGSEN FRANK	LN	691,8	634,1	0,0	38,4	0,0	1364,3
39	63	MUELLER LECH	SP	530,6	432,2	145,5	28,8	28,8	1108,3
40	37	MANIOS GEORGE	SX	121,1	221,4	230,0	209,1	121,1	660,5



Laget fra Liechtenstein; 'Rubin' og 'Saphir'.

Østerrike stilte denne gang uten Prettnner. Hans far var blitt syk, slik at han holdt seg hjemme. Det Østeriske lager bestod denne gang av Kronlachner, forutenom Danksmuller og Ortner. Kronlachner som etter ryktene skulle ha slått Prettnner i den nasjonale Østerrike konkurransen var viet oppmerksomhet. Dette var interessant, samtidig som han ikke imponerte særlig under flyvningen. Små og ujevn størrelse på manøvre, ulik radius på hjørner i enkeltmanøvre, og etter min smak ingen spesiell ryddig flystil. Det forbauset meg å se at han kom forsåvidt høyt opp på lista. Modellen han fløy var en egen design som han kalte "Endevor", motor: Webra competition 2 takt.

Tyskland stilte ikke med sine absolutt beste piloter (Wessels, Lossen). Men Erang, Uhliger og Lipperer gjorde et godt inntrykk, spesielt med tanke på Erang som fløy helt fantastisk og plasserte seg høyt på lista. Han benyttet seg av sin nye Matador II med et vingspenn på 2.12m og en Webra Competition to-takt. Nydelig flyving og bra kraft.

Under trening, og også under den offisielle konkurransen gjorde laget fra Liechtenstein, som bestod av Wolfgang, Roland og Norbert Matt, seg bemerket. Med sine usedvanlige vakre modeller, sine sofistikerte landslagsdrakter og ellers profesjonelle opptreden formelig "oste" det av "seier". Flyene bestod av Saphir og Rubin, der sistnevnte er den nyeste kreasjonen til Wolfgang. Disse modellene var alle bygd i Japan av en modellfabrikk/modellbygger, som forutenom modeller til Matt-team bygger til det Japanske landslag.



Modellene har en usedvanlig høy "finish" og prislappen ligger på ca. 40.000.- Kr. stk. Motorene de brukte var den nye YS fire-takt med "Air Chamber" eller "resonator boks", samt en nydesignet pipe fra Hatori, spesielt til kompressor fire-taktsmotorer. Modellene hadde en fantastisk "vertical" med dette oppsett.

OFFISIELL START

Mesterskapet ble innledet offisielt med stor prakt i "Rhodini park" med mange taler fra de ulike representanter fra de lokale ministre samt fra I.C.A.O og F.A.I.

De ønsket oss hjertlig velkommen i disse vakre omgivelser og minte oss gjentatte ganger på det olympiske flymesterskapet såkalt "Icariaden" som skulle foregå i Hellas og på Rhodos i -95.

Det ble servert Greske spesialiteter, og vi fikk også se Gresk dans fra en lokal dansegruppe. Dette var et morsomt innslag som fikk stor oppmerksomhet fra de oppmøtte.



RHODOS

2.400 years of History

FLYVING.

Den første dag startet med sterk sidevind i varierende retning, som gjorde forholdene vanskelig. Førstemann ut den dagen var Anders Johansson som gjorde en relativt bra flukt men som hadde problemer med å holde opp for vind. Best poensum i første runde fikk Peter Erang fra Tyskland med 1470 poeng. Han fløy som sistemann, og gjorde en nydelig flight. Det virket ikke som om vinden blåste når han fløy.

Tett etter Erang, på resultatlista, kom Wolfgang Matt med 1465 poeng, og på tredje Kronlachner med 1447 poeng.

Wolfgang fløy også en nydelig flight, og hadde en enorm motorkraft som han utnyttet med å fly ett høyt program.

Jeg fløy en "brukbar" flight etter min middels standard som innbrakte 1017 poeng og havnet på en 30 plass like bak Erik Toft fra Danmark og Bernt Olsson fra Sverige.



Wolfgang Matt's Rubin hadde helt strøken finish.

Annen dag forandret endel på lista. Wolfgang Matt krøp forbi Peter Erang og Roland Matt som fløy en usedvanlig fin flight der man hadde vanskelighet med å se feil kom opp på en fjerdeplass. Ken Binks fra England kom etter meget fin flyving opp på en femteplass.

Kronlacher holdt fremdeles sin tredjeplass. Jeg falt ned to plasser etter å ha misset ryggspinnnet mitt (Jeg ble blendet av skarpt lys).

Tredje dag endret ikke på topplasseringen noe, mens jeg for egen del stilte ikke til start denne dagen grunnet at jeg var syk. Hadde trolig fått i meg mat jeg ikke hadde tålt.

Motorstoppdagen.

Fjerde dag var nydelig værmessig, men med usedvanlig høy luftfuktighet. De fem første plassene endret seg ikke. Wolfgang og Roland Matt med respektive første og tredje plass, Peter Erang med andre og med Heinz Kronlacher som fjerde og Ken Binks femte.

Jeg startet opp på min omgang og fikk motorstopp nesten umiddelbart etter "take off". Motor druknet totalt. Den tålte ikke fet innstillingen i høy luftfuktighet. Ellers i uka hadde motoren oppført seg eksemplarisk. Forutenom meg var det fem andre som ikke fikk sine motorer til å fungere, derav fire fra skandinaviene. Dette medførte at jeg falt ytterlig langt ned på lista totalt med bare to tellende omganger. Men jeg kom fremdeles ikke sist.

Finalen.

Etter de fire innledende runder var følgende finalister klare: Wolfgang Matt, Peter Erang, Roland Matt, Heinz Kronlacher, Ken Binks, Peter Uhliger, Helm Danksmueller og Andy Nichols.

Og da de tre finale omganger var fløyet var rekkefølgen følgende: På første plass og Europeisk mester i F3A 93 stod Wolfgang Matt. På andre plass var Peter Erang. På tredje plass Roland Matt. Videre plassering viser vedlagt liste.

UTSTYR

Jeg så ikke så mye revulosjonerende nytt. Wolfgang Matt hadde med en ny "fabrikkbygd" modell kalt Rubin.

Når det gjelder motorer går trenden mot fire-taktere. Av de 40 startende fløy 17 stk med fire-taktere og samtlige var av typen YS med og uten "Air Chamber". Resterende fløy to-takt fordelt på typene Webra, OS og YS. Av "Tuned pipe" var det å notere seg at Hatori stort sett hadde utklasset de andre merker. For de nye firetaktere med kompressorer hadde Hatori utviklet en ny spesiell pipe for fire-takt kompressor motorer. Matt-team fløy med denne.

Av radioer gjorde vel Futaba seg bemerket med den nye FC28. Mange fløy med denne, derav alle fra Lichtenstein og Østerrike. Tyske laget fløy Multiplex 3030 med den nye "proffe" computerservoen profi

MC. Ellers fløy andre med merker av ulik fabrikat jamt fordelt utover.

På understell var det mange ulike fabrikat. Giezendanner sitt elektriske var brukt av endel piloter.

Av propeller var APC mest brukt, eller kopier av denne. Asanopropelleren var nesten ikke å se. Jeg tror to av deltakerne derav Van Vliet fra holland var den ene. Tyskerne brukte egne produkt som f.eks



Tyskeren Peter Erang's Matador II.

“Ulsamer”.

Brennstoffet som ble brukt inneholdt i hovedsak ca 20% olje(syntet/Ricin) og mellom 20-25% Nitrometan.

SAMMENDRAG

Toppilotene, ca 3/4 av deltakerne fløy til en usedvanlig høy standard. Det er vanskelig å kåre en mester når det er så liten forskjell. Her går det for det meste på flystil og, om å bli et kjent navn blandt dommerne. De beste av de beste hadde en fenomenal evne til å tilpasse seg en optimal flystil for anledningen som gav gode poengbedømminger. Dagens program i A og B utførelse gir enorme utfordringer til piloten når det gjelder geometri på alle manøvre. Det kreves enorm motorkraft til

for å holde konstant fart gjennom manøvrene og samtidig få disse geometrisk perfekt. Ingen av finalistene klarte etter min mening å få manøvrene geometrisk riktige.

Utenom finalistene var det etter min mening Italiaerne som utmerket seg. Med sine nydelige modeller “STYLEFLY”, og den unge piloten Marco Benincasa(18år) viste de en utrolig høy standard. Marco fikk ikke betalt for sine fligheter, men det jeg så han fløy kvalifiserte han absolutt til det ytterste topp sjikt. Men det er dommerne som dømmer. Kanskje vi skulle få en ny yngre dommerstall i F3A i europa?

Til slutt vil jeg si at dette mesterskap var meget godt gjennomført, og jeg vil påpeke

at arrangørene satte alt inn på at stevnet skulle bli en opplevelse for alle. Gjestfriheten var stor, og jeg fikk mange venner på Rohdos både lokale og blandt deltakerne.

For meg var det en fantastisk opplevelse å være med på et slikt mesterskap, og gav meg enorm inspirasjon til å trene mer å øke ambisjonene. Turen var for min egen del en god erfaring.