

EVROPSKO PRVENSTVO PROSTOLETEČIH MODELOV F1A, B IN C

13.–20. 8. 2016, Aradac pri Zrenjaninu, Srbija

▼ Damjan Žulič

Foto: Damjan Žulič, Soniboj Sabo,
Ramiro Gonzales in R&B foto, Zrenjanin

Organizacijo evropskega prvenstva v kategorijah F1A, B in C za leto 2016 je CIAM FAI zaupal Letalski zvezi Srbije (VSS), ki je kandidirala s svojim poznanim terenom pri Aradcu, vasi v neposredni bližini Zrenjanina. Prvenstva se je udeležila kompletna kipa, kar pomeni po trije tekmovalci v vsaki kategoriji. Vodjo in pomočnika so tekmovalci izbrali kar iz svojih vrst. Tako so prihranili nekaj denarja, vodja pa je med tekmovanjem pridobil nekaj dodatnih sivih las.

Letalski modeli kategorij F1 so prostoleteči jadralni modeli, katerih glavna lastnost je, da tekmovalec z njimi od trenutka, ko ga spusti v zrak (modeli na pogon z gumo – F1B in motorni vzpenjalci – F1C) oziroma odpne s 50 m dolge vlečne vrvice (jadralni modeli – F1A), ne more več vplivati na let modela, ampak ta leti samostojno, brez vpliva tekmovalca. Nastavitve na modelu tekmovalec naredi med t. i. trimanjem oziroma reglažo modela, na tekmovanju pa vnaprej. Pred tekmovalnim letom po potrebi spreminja samo natančne nastavitve, odvisno od vremenskih pogojev. Na tekmovanju se meri čas leta, ki je v rednem delu omejen na 3 oz. 4 minute, kar v praksi glede na karakteristike modela pomeni, da moraš model spustiti v termiki, se pravi v dvigajočem se zračnem steburu, ki modelu omogoči maksimalni čas ali »maksl«, kot mu pravijo tekmovalci.

V zadnjih 20 do 30 letih je pri prostoletečih letalskih modelih prišlo do prave revolucije, saj so sodobni kompozitni materiali nadomestili smrekove letvice, balzo in japonski papir, iz katerih so bili prej narejeni oziroma z njimi prekriti modeli. Namesto mehanskih časovnikov (timerjev), ki po doseženem maksimumu prekinejo let, ter mehanskih sistemov in vzmeti v modelih za premikanje krmilnih površin se zdaj na večini modelov uporabljajo elektronski časovniki in servomehanizmi, s katerimi se skladno z nastavitvijo krmilijo praktično vse letalne površine.

Ekipe v kategorijah jadralnih modelov F1 so sestavljene iz treh tekmovalcev. Tokrat so Slovenijo v kategoriji F1A zastopali Roland Koglot, Luka Bitežnik in Matija Hrast, v kategoriji F1B so ekipo sestavljali Dragan Stankovič, Luka Hribar in Tomaž Hribar, v kategoriji F1C pa so nastopili Vladimir Sychov, Anton Videnšek in Damjan Žulič, ki je bil hkrati tudi vodja ekipe. Pomočniki so bili Svetlana Sychova, Egon Bitežnik ter naš argentinski prijatelj Ramiro Gonzales, ki se je v tem času ravno mudil na obisku pri Rolandu. Glede na sestavo



Dragan Stankovič in Damjan Žulič, oba AK Krka



Ekipe F1B, Luka Hribar, Tomaž Hribar in Dragan Stankovič



Matija Hrast, Roland Koglot, Damjan Žulič in Luka Bitežnik

ekipe, v kateri so nastopili sami prekaljeni tekmovalci, ki so do zdaj že večkrat stopili na stopničke za najboljše na svetovnih ali evropskih prvenstvih, prav tako pa tudi že zmagovali v končnih uvrstitvah svetovnega pokala, so bila pričakovanja precej visoka. V ognju smo imeli kar nekaj želez, tako v posamezni kot ekipni konkurenci.

Kot je običajno, je organizator pred evropskim prvenstvom organiziral tekmovanje svetovnega pokala, to je bil letos Memorial D. Žigića, na katerem so se

tekmovalci lahko seznanili z lokalnimi razmerami, organizator pa je preizkusil delovanje vseh sistemov. Na tekmi niso nastopili vsi člani ekipe, zato pa je Roland s suvereno zmago v kategoriji jadralnih modelov dokazal, da je v ožjem krogu favoritov tudi na EP. Dobro formo sta s 3. mestom potrdila tudi Luka Hribar v kategoriji modelov na pogon z gumo ter Vladimir Sychov pri motornih modelih.

Žal se je že na tej tekmi videlo, da organizator VSS s svojo ekipo organizaciji tako



Roland Koglot s svojim modelom



Tako zgori model ob stiku z električnimi žicami



Ramiro Gonzales spušča model Rolandu v fly-offu.



Ramiro je spustil model Rolandu

pomembnega tekmovanja organizacijsko ni dorasel, ponesrečeno pa je izbral tudi teren za izvedbo prvenstva. V Vojvodini, ki slovi po neskončnih travnikih in poljih, je bilo štartno mesto umeščeno med njivo z visoko koruzo ter daljnovid, ki je bil oddaljen le kakih 200 m od štartne linije, kar se je pozneje na tekmovanju izkazalo za zelo problematično. Dve strani sta bili sicer bolj odprti, vendar, kot se nam radi zgodi, veter običajno ubere tisto smer, ki je za tekmovalce manj ugodna.

Tisti, ki nismo nastopili na pokalnem predtekmovanju, smo v Zrenjanin prišli tik pred prvenstvom, večina s svojimi osebnimi avtomobili. Ko smo si uredili prenočišča v sobah iz prejšnjih let znane hotela v predmestju Zrenjanina, kjer je že bila večina naše reprezentance, smo se odpravili na trening, da bi preverili, kako so modeli prestali vožnjo v vročini in po slabih cestah. Zaradi gneče na glavnih mejnih prehodih s Srbijo, smo se odločili uporabiti manjše, bolj odročne prehode.

Naslednji dan smo se odpravili na prijavo tekmovalcev in ekipe v središče Zrenjanina, v hotel Vojvodina, kjer je bila nastanjena večina tekmovalcev, in ga je organizator predvidel za uradne dogodke ter postopke v času prvenstva. Po registraciji je večina tekmovalcev odšla na trening do večera, razen naju s Tomažem, ki sva se pozno popoldne vrnila v Zrenjanin, da sva lahko prisostvovala sestanku vodij ekip, kjer smo dobili podrobnejše informacije o poteku prvenstva. Tudi ta sestanek nam je potrdil, da bo to prvenstvo med slabše organiziranimi, čeprav je organizator zaračunal s pravili FAI usklajeno najvišjo tekmovalno takso.

Zvečer sva s Tomažem na sestanku ekipe tekmovalce obvestila o dogovorih in podrobnostih v zvezi s tekmovanjem, nato

pa smo se odpravili k počitku, saj nas je naslednje jutro čakal tehnični pregled, popoldne pa slovesna otvoritev tekmovanja. Na tehničnem pregledu in registraciji modelov, ki si zaradi pomanjkanja sredstev, potrebnih za tehtanje, merjenje vrvic, itd., tega naziva skoraj ni zaslužil, se je pred edino uradno tehtnico kmalu vila dolga vrsta tekmovalcev. K sreči smo bili prvi v vrsti, zato smo se vsaj deloma izognili gneči, ki je nastala zaradi tega. Da ne omenim še hujšega kaosa na parkirišču pred dvorano.

Otvoritev prvenstva je bila na glavnem trgu v Zrenjaninu, program je bil kratek in preprost. Po fotografiranju ter pozdravu s starimi znanci in prijatelji smo se odpravili na večerjo in »bojni posvet« pred tekmovanjem.

V torek, 16. 8. smo se na terenu zbrali že okoli pol sedmih, saj so morali tekmovalci pripraviti svoje modele, pomočniki pa taktiko in se dogovoriti glede pomoči pri vračanju modelov. Modeli namreč lahko odvisno od moči vetra pristanejo kilometer, dva, včasih tudi več od štartnega mesta, tekmovalci pa ima samo eno uro časa, da model najde, se vrne na štartno mesto in ga pripravi za naslednji štart.

Prvi dan prvenstva so tekmovalci nastopili v kategoriji modelov F1A maksimalne površine 34 dm² in minimalne mase 410 g, ki ga tekmovalci potegne na višino z vlečno vrvico. Z vremenom oziroma vetrom smo imeli kar srečo in modeli so praviloma pristajali okoli 500–1000 m od štarta, le redkokdaj več, sploh v rednem delu tekmovanja. Pomočniki so si pri vračanju modelov pomagali tudi z mopedom enega od tekmovalcev.

V nasprotju z obdobjem pred 20 oziroma 30 leti, ko so bili modeli pretežno leseni in opremljeni z mehanskimi napravami, sedanja tehnika in profili omogočajo, da se

model, ki ga tekmovalci z veliko hitrostjo odpne z vrvic, zaradi rezerve v hitrosti po odpenjanju in v prostem letu vzpne na kakih 100 m ali celo več. Člani naše ekipe so kljub precej zahrbtnim termičnim vzgornjikom dokazali, da so v formi, saj so drug za drugim nizali maksimalne rezultate ter tako ostajali v igri za fly-off, kjer se vsi tekmovalci s polnim seštevkom rezultatov petih krogov pomerijo na izpadanje, maksimalni čas leta pa se podaljša, v prvem fly-offu na 6 minut, nato na 8, 10 in 12. Ker se proti koncu dneva termične razmere poslabšujejo, zmagovalca običajno dobimo že v 10-minutnem fly-offu, če je vreme slabše, pa še prej. Žal je imel Matija v zadnjem štartu s podaljšanim maksimumom nekaj smole, saj je model, čeprav ga je odpel v vzgornjiku, po dveh minutah vzpenjanja krenil proti obrobju termičnega stebra, kjer je negativno pomikanje zraka najmočnejše in mu je za udeležbo v fly-offu zmanjkalo 20 sekund. Okoli 19. ure se je 42 tekmovalcev z maksimalnim rezultatom pomerilo v fly-offu, ki je po novih pravilih potekal v dveh delih. Oba naša tekmovalca sta let opravila uspešno in se uvrstila med 14 tekmovalcev, ki so se zaradi bližajoče se noči in slabše vidljivosti v končnem fly-offu pomerili naslednje jutro, neposredno pred tekmovanjem z modeli na pogon z gumo.

Ob 6.00, ko se je fly-off začel, je bilo ozračje v precej hladnem jutru precej mirno, brez termičnih vzgornjikov, ki jih razlike v temperaturi zaradi različnega ogrevanja ozračja začnejo ustvarjati šele kako uro pozneje. Tako Roland kot Luka Bitežnik sta naredila lep štart, Roland pa je vse prisotne navdušil tudi z ekstremno višino leta, ki jo je dosegel njegov model s karbonskim krilom in zakrilci. Po končanem letu je višinomerk pokazal, da je bila dose-



Damjan Žlič med metom modela



Bivši evropski prvak Robert Leško in sedanjí Roland Koglot



Proglasitev najboljših treh

žena višina okoli 120 m, kar pomeni 70 m več kot po odpenjanju. Takoj po končanem fly-offu nas je razveselila novica, da je Roland, bivši svetovni viceprvak in večkratni zmagovalec v končni uvrstitvi svetovnega pokala, prepričljivo osvojil prvo mesto. Naslov evropskega prvaka si je zagotovo zaslužil, saj je eden od začetnikov in utemeljiteljev obdobja t. i. LDA-profilov (Low Drag Airfoil), ki modelu omogočajo veliko hitrost po odpenjanju, prav tako pa tudi zelo solidno jadranje. Dolgotrajno delo v vetrovniku, raziskave, izračuni in preizkusi glede izvedbe dovolj močnih kril in tehnike odpenjanja se mu je bogato obrestovalo.

V nadaljevanju se je ob 8.00 začel drugi dan tekmovanja, in sicer v kategoriji mo-

delov na pogon z gumo F1B. Maksimalna površina je omejena na 21 dm², minimalna masa na 220 g, vzpenjajo pa se s pomočjo propelerja, ki ga poganja moč navite gume, katere masa ne sme presegati 30 g. Guma, ki jo tekmovalec navije na približno 400 obratov, vrti propeler in model ponese na višino okoli 80–100 m, kjer se propeler zloži ob trup, model pa nadaljuje z jadranjem v vnaprej nastavljenih krogih. Tudi tu je cilj vreči model v vzgornjik, ki mu pomaga k daljšemu letu. Tekmovalci so hladnokrvno in rutinirano opazovali vremenske razmere, vedenje drugih modelov v zraku, pripravljali in navijali gumo, pri štartu pa glede na vse naštetu pazili, da so model spustili v pravem trenutku. Rezultat tega je bil, da so se po koncu rednega dela vsi trije naši veselili maksimalnega rezultata. Tudi tu je prvi fly-off potekal po novih pravilih in v dveh skupinah. Dragan in Luka Hribar sta imela smolo pri žrebanju skupin in sta štartala v skupini, ki je imela precej slabše pogoje, zaradi česar sta dosegla slabši rezultat. Tomaž, bivši svetovni viceprvak, je sicer napredoval v drugi fly-off, kjer je med 36 finalistov zasedel 13. mesto. V tej skupini so trije tekmovalci dosegli maksimum 8 minut, končni fly-off so odleteli naslednje jutro ob 6.00, zmagal pa je Burdov iz Rusije.

Tretji dan tekmovanja smo tekmovali v t. i. prostoletični formuli 1, kategoriji motornih modelov F1C z maksimalno površino 38 dm², minimalno maso 750 g ter razpetino kril okoli 270 cm. Model višino jadrnanja doseže s pomočjo motorčka z notranjim zgorevanjem, s pomočjo katerega se v 4 sekundah, kolikor sme delovati motor, povzpne na okoli 100–120 m višine. Tudi tu se vidi napredek v tehniki, saj imajo nekateri motorji reduktorje z večjim propelerjem, ki 32.000 vrtljajev motorja v minuti zmanjša na okoli 8000 vrt./min, kar ob večjem propelerju pomeni precej boljši izkoristek. Poleg tega tekmovalci večjo višino vzpenjanja dosežejo tako, da ima model pri veliki hitrosti zložena krila, kar zaradi manjšega upora pomeni precej večjo višino. Po koncu delovanja motorja se krila razprejo in model zajadra. Tudi modeli naših tekmovalcev v tej kategoriji držijo korak s časom. Damjan in Vladimir sta bila tudi že zmagovalca v končni uvrstitvi svetovnega pokala, Tone, bivši svetovni prvak v kategoriji F1A pa se je tej kategoriji posvetil v zadnjih nekaj letih.

V prvem štartu je imel Tone smolo zaradi nepravilnega kroženja modela, Damjan in Vladimir pa sta dosegla maksimume. V drugem štartu so maksimalni izkupiček izržili vsi trije, v tretjem štartu pa se je Damjanov model na višini kakih 12 m zaletel v žice daljnovoda in nato še v električni drog, ko mu je do maksimuma manjkalo pičlih 14 sekund, ki bi jih s te višine brez težav dosegel. Sreča v nesreči je bila, da se je model ob trku zavrtel med električnimi žicami, ne da bi hkrati zadel v fazo in ničlo. V tem primeru bi zaradi karbonske gradnje model povzročil kratek stik in zgorel, kar se je zgodilo izraelskemu tekmovalcu, ki mu je model eksplodiral in v celoti zgorel. To se je zgodilo že dan prej, vendar tekmovalna žirija, ki naj bi bdela

nad regularnostjo tekmovalnih pogojev, od organizatorja ni zahtevala premika štartnih mest proč od daljnovoda. Nasploh je med tekmovanjem večino tekmovalcev ves čas preveval občutek, da organizator še zdaleč ni kos zadani nalogi, pa tudi z izbiro članov žirije ni imel najbolj srečne roke. O vsem tem bo moral CIAM vsekakor izstaviti kakšen račun.

Tone in Vladimir sta v tretjem štartu suvereno oddelala svoj »posel«. V četrtem štartu je Damjanov model ponovil trk v električni drog, Tone je dosegel maksimum, žal pa je Vladimir slabo vrgel v zrak svoj model. Tako je bilo sanj o posamezni medalji v tej kategoriji žal konec. Zadnji štart so vsi trije tekmovalci odleteli korektno, le Damjan je zaradi bojzani pred daljnovodom, kamor se je spet usmeril njegov model, tega pravočasno prizemljal z elektronsko napravo, ki to omogoča. V fly-offu je zmagal Kaitchuk iz Rusije.

V skupnem seštevku vseh treh kategorij je med 30 ekipami zmagala Francija, Slovenija pa je po smoli zadnji dan dosegla še vedno solidno 8. mesto. Na organizacijo tekmovanja je bilo tokrat zelo veliko pripomb. Poleg že omenjenega organizator na terenu ni zagotovil niti zvočnikov za obveščanje med tekmovanjem, goriva za trening, prehodov čez kanal z vodo in še marsičesa drugega. Še sreča, da je bil v organizacijski ekipi stari maček in izkušen modelar Božo Grubič, ki je bil motor tekmovanja ter odgovorni za obdelavo rezultatov in komuniciranje s tekmovalci. Samo zahvaljujoč njemu in nekaterim njegovim pomočnikom na tekmovanju ni prišlo do še hujših zapletov.

Po tekmovanju je Roland z obema Hribarjema počakal na banket z razglasitvijo rezultatov, večina pa se nas je odpravila domov, saj so nas čakale družinske in službene ali šolske obveznosti. Vračali smo se z mislimi o tem, kaj izboljšati in kako se lotiti letošnje sezone, da bodo rezultati na svetovnem prvenstvu avgusta na Madžarskem vsaj taki, če ne še boljši.

F1A POSAMEZNO (82 tekmovalcev)		
1.	Roland Koglot	SLO
2.	Matti Moskovich	ISR
3.	Itoll Shichman	ISR
8.	Luka Bitežnik	SLO
46.	Matija Hrast	SLO

F1A EKIPNO (27 ekip)	
1.	Izrael
7.	Slovenija

F1B POSAMEZNO (80 tekmovalcev)		
1.	Aleksej Burdov	RUS
2.	Stanislav Skibicki	POL
3.	Mark Gilard	ISR
13.	Tomaž Hribar	SLO
37.	Luka Hribar	SLO
41.	Dragan Stankovič	SLO

F1B EKIPNO (29 ekip)	
1.	Rusija
7.	Slovenija

F1C EKIPNO (21 ekip)	
1.	Poljska
12.	Slovenija