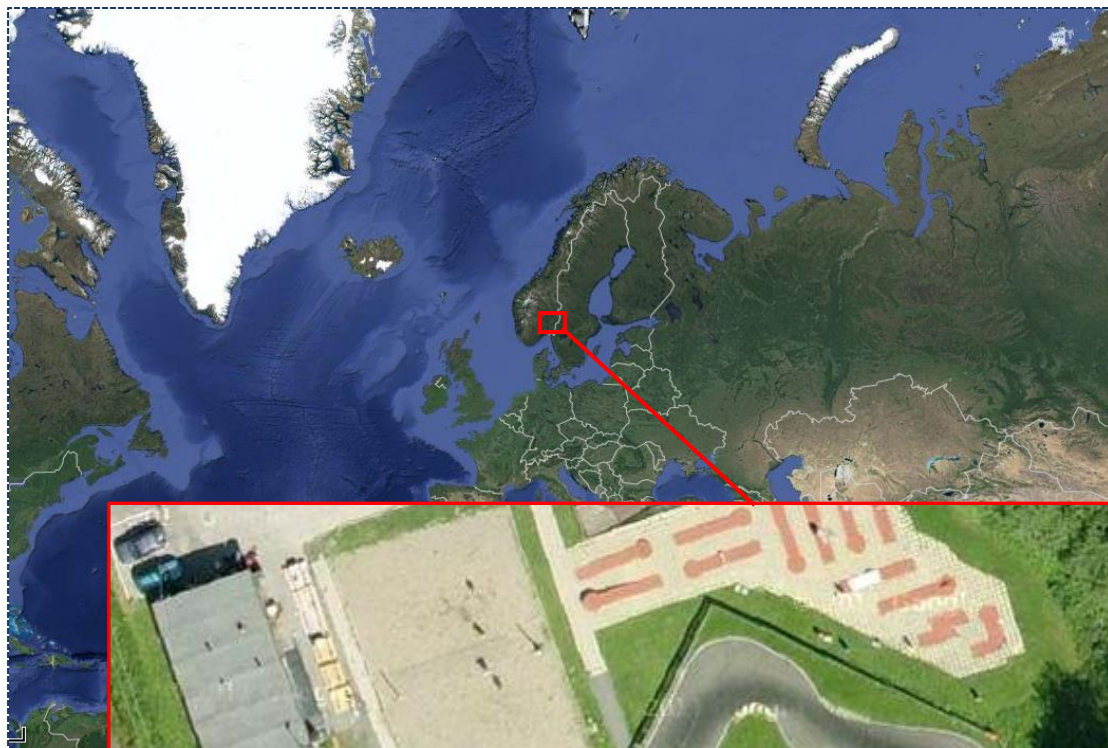


Rapport etter NM i Elektro gjennomført ved LMBK anlegget på Sørlihavna, Lørenskog.



Norgesmesterskap 31.08 - 01.09.2013

Lørenskog Modellbilkubb arrangerer Norgesmesterskap helgen 31.08. - 01.09.2013 i 1:10 Elektro Touring MODIFIED, sammen med supportklasser Touring Stock, M-Chassis og Formel 1.

Fredag 30.08.2013:

Banen/anlegget er reservert for deltagere til NM/Supportklasser denne dagen. Banen er m.a.o. stengt for øvrige førere.
Dette ihht gjeldende regelverk ved NM-arrangement.

Lørenskog Modellbilkubb
Styret

Søndag 25de August klarte jeg ikke mer, da ble det for mye – så under en uke før NM klarte jeg ikke lenger å holde meg, jeg bare måtte være med på NM.

Espen Fjeldvær skal ha mye av skylda for at jeg havnet i denne knipa og endte med å iverksette ett større apparat enn ønskelig, og for at jeg ble påført mye kostnader, fuktig elektronikk, søvmangel, brustne drømmer og en uforglemmelig tur jeg ikke ville vært foruten. Så en stor takk til Espen for «pushingen», takk til Trygve Bull Freng og Trygve Berntsen for lån av dekkvarmere og en stor takk til alle i LMBK og ellers i miljøet som bidrar til at sånne turer alltid blir artige å tenke tilbake på.

Det rare er at jeg er vokst opp i Oslo, på Manglerud for å være helt nøyaktig, og har vært medlem i OMK siden tidenes morgen, men jeg har aldri vært på Sørlihavna og kjørt på LMBK sitt anlegg. Visste ikke engang at de hadde bane der.

Lørenskog, eller som vi på Manglerud sa det, Lør`n skævvæn, var på landet, og ble ofte satt i samme bås som Enebakk og andre noe ukjente strøk man stort sett kjørte forbi. Nå skulle vi dit, og gjøre (igjen) noe jeg ikke kunne så mye om på forhånd. Men, utfordringer er til for å løses og problemer finnes som kjent ikke.

NM i Elektro – og ute attpåtil var «snakkis» lenge i TRCBK, og med mr Fast Joakim Waale i miljøet (pluss at han er kollega på jobben) gjorde at vi hjalp hverandre opp i beslutningsmodus litt over tid.

«Hadde vært kult å kjøre Mod ute, åsså NM da gitt»

Siden ingen av oss har deltatt på ETS eller løp ute med elektro biler, eller har treningsmuligheter til det i Trondheim, mens bilder og rapporter fra ETS og sånne løp ser utrolig kule ut, bare måtte vi delta for å finne ut hva dette var, og hvorvidt vi hadde noe å bidra med på pokalhøstingen.

Dessuten var det lovet fint vær hele helgen, kunne jo ikke bli annet enn suksess dette.

Utfordringene for min del var:

- har ikke Touring bil – den er solgt til Stian
- har aldri kjørt på Asfalt med Elektro – kjørte 1:8 i forrige århundre
- har ikke batterier (ble solgt med bilen)
- 5 dager til løpet

Meldte meg på via MyRCM på søndag, og på mandagen røyk vannpumpa på Mercedesen. Ny ble prompte bestilt og kom i posten på tirsdag, natt til Onsdag ble den byttet av undertegnede og Petter, i prosessen ble avstandsbrillene jeg er svært avhengig av lagt på biltaket – da de KUN er for... vel, avstand (ligger jo i navnet) – og jeg har egne briller for saker som skjer i umiddelbar nærhet, som å mekke og jobbe på pc'n etc...



Å bytte denne er ikke så vanskelig, kun bolter i forskjellig lengde som det er kjekt å huske hvor satt, men å komme til vannpumpa er litt mer styr da den fungerer som brakett for dynamoen og og sitter bak div andre saker som må fjernes først..

Hadde ikke tid til å vente til bilen ble kald før jobben ble påbegynt, så alt var glohett den første timen.

Mye banning og såre knoker, men jobben måtte gjøres skulle det bli bil av

det hele, og ikke noe er bedre enn å jobbe under press, for da kommer ikke feilene...

Endte med at jeg knakk av skruen til reimstrammeren, så nå går Merca rundt med kun fjæren på strammehjulet som mothold på viftereima.

De nevnte brillene som ble liggende på biltaket, de kjørte naboen over en eller annen gang mellom onsdag og torsdag. Tok litt tid før jeg fant de, bilen, garasjen, jakker og hjemmekontoret ble endevendt i leten etter de, det var først på vei hjem fra jobb jeg fant de – i oppkjørselen....



Utfordringer er til for å løses, så optiker ble konsultert – men ingen briller som kunne kompensere for de overkjørte finnes å få over disk som «ferdig-løsning». Selv Clas og Tema kom til kort der....

Fant kvitteringen for kjøp av disse, og det blir en dyr helg oppsummert med anskaffelse av nye briller på toppen av det hele, får sjekke om innboforsikringen dekker noe..

Kompis Stian ble kontaktet og spurt om lån av touring bil, noe han uten å blunke sa ja til, hvilket løste ett problem i det minste. At det var min gamle bil gjorde det noe enkelt for det siste jeg gjorde før jeg solgte den var å gå over bilen og bytte samtlige lager, sjekke at alt var 100% og sette den opp til XRAY`s standardoppsett.

Da var bil, elektronikk, dekk og alt nødvendig utstyr i hus, og med en kveld å justere det hele på valgte jeg Martin Hudy`s oppsett for asfalt fra Trencin, noe jeg tippet ville være i nabolaget av hva som skulle kunne fungere på Sørli, for det var jo tross alt lovet finvær hele helgen...

Avreise ble til lunsj på fredag, bilen bråpakket med «alt» jeg tippet ville kunne komme til nytte, og med tre mann og bagasje kunne man kanskje få inn en kvikk-lunsj, men ikke så mye mer. Skal

slutte å klage på kjerringas pakking til ferier, jeg e rikke stort bedre når jeg skal på løp. Utrolig vanskelig å legge igjen noe, for hvem vet, kan jo hende også videre...



På Alvdal måtte vi ha en beinstrekk og bytte av sjåfør. Trondheim er langt unna resten av Norge, og med de veiene vi har her i verdens rikeste land er det rart de ikke har tungtransport på jernbanen for å slippe å ha nirtenhundre lastebiler og vogntog i kolonne opp og ned Østerdalen, at det i tillegg var Birken denne helgen gjorde ikke saken bedre.

Kolonner med sykkelstativ på tak og hengerfester sneglet seg nedover mot Rena. Trøsten ble at det regnet på Rena og vi var lovet

fint vær ☺ Skadefryd skal ikke undervurderes...

Da ingen av oss hadde vært på Sørlihavna (hvorfor heter det Havn når det ligger midt ute på et jorde og langt ute i gokk??) måtte GPS konsulteres, og etter noe kludring rundt Triaden fant vi da endelig frem, og jeg tar av meg hatten for førsteinntrykket, anlegget ser utrolig gjennomført og profft ut.

Første jeg traff var mr Revhaug, som alltid er på løp og alltid er like overstrømmende positiv. Et hyggelig gjensyn og varm velkomst også fra Formann Trygve og Enger'n. Det er sånne folk som gjør at jeg gidder å dra på løp, det sosiale teller mer enn pokalene, skjønt – sånn som jeg kjører så er det langt mellom pokalene, uten at det legger noe lokk på moroa og gleden.

Det hadde regnet tidligere på dagen og banen så fuktig ut, men det var jo lovet fint vær så med lånte dekkvarmere fra Trygve BF og Trygve B ble både M og Touring pakket ut og sjekket, alt virket og håpet var jo der om at det skulle kunne gå å kjøre noenlunde greit uten å være helt novise på fuktig asfalt.

Ei feit svart stripe gikk som indikasjon på idealsporet og det ble sagt at grep var det masser av, og med 32shore som førstevalg på dekk siden, skulle det kunne fungere greit.

Håpet om å lære er alltid en del av drivkraften, og sporet på banen gikk «rett» i to partier der asfalten ellers svinger, og med litt trening skal det være mulig å treffe der, bare synet er godt nok.



Petter har kjørt løp 2 ganger tidligere, og er ikke så veldig erfaren på dette, men stilte sporty opp og ville være med gutta på tur, første runden på banen gav ikke det helt store kicket etter uttrykket å dømme. Lang bane, fuktig og lite motor er ikke akkurat noe å få ståpels av, men det var jo lovet fint vær, så morgendagen ville sikkert bli bedre...

Vi fikk lov å bo på banen i Casa LMBK, ett 2stjerners «do-it-your-self» gjestgiveri vegg i vegg med sekretæriatet. Jeg våknet rundt kl 06 av at det lovede finværet trommet på taket..



Det regnet på og av, men det hadde regnet og banen var våt. Ikke hadde jeg regndekk og ikke hadde jeg ballonger, så når Hans kjørte ubeskyttet, tok jeg sjangsen og gjorde det samme.

Heldigvis regnet det ikke under tidstreningen på morgenen, det var litt fuktig og grepet var overraskende bra om man kjørte litt følsomt.

Utfordringen kom når jeg så hvor langt det var fra kjøreplattformen og over til langsiden..

Bilen ble noe ute-av-fokus på vei ned mot langsiden, langs hele langsiden var den kun en slørete farveklatt, og kom inn i fokus igjen på vei tilbake mot meg igjen, en forholdsvis interessant greie å kjøre på antagelser om at det ser ut slik man har det på hukommelsen.

Group 1 - Practice 1

Pos	Nr	Pilot Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime
1	7	0	Finn Olav Aasen	15	5:00.235	16.432	20.015
2	2	0	Dan J Olsen	14	4:12.744	16.323	18.053
3	4	0	Hans B. Revhaug	12	4:59.083	22.195	24.923
4	5	0	Patrick Lund Tjelle	4	1:37.051	19.411	24.262
5	1	0	Glenn Bråten	0	0:00.000	0.000	0.000
6	3	0	Tommy Hansen	0	0:00.000	0.000	0.000
7	6	0	Roger Larsen	0	0:00.000	0.000	0.000

Treningen var ikke helsvart, og å kjøre på asfaltbane med så stor plass var enklere enn fryktet.

Største problemet ble som fryktet, synet og å time svingene. Heldigvis er fargen på bilen (neon-grønn eller neon-gul) så skarp at den var lett å «se» mot den mørke banen. Det, og en grundig studering av banen til fots gjorde at jeg visste hvor svingen var og hvordan den så ut der hvor jeg så noe uskarpt.

Group 1 - Qualification 1

Pos	Nr	Pilot Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime
1	5	0	Patrick Lund Tjelle	14	5:06.069	20.422	21.862
2	4	0	Hans B. Revhaug	11	5:36.183	25.055	30.562
3	7	0	Finn Olav Aasen	3	1:10.253	22.528	23.417
4	1	0	Glenn Bråten	0	0:00.000	0.000	0.000
5	2	0	Dan J Olsen	0	0:00.000	0.000	0.000
6	3	0	Tommy Hansen	0	0:00.000	0.000	0.000
7	6	0	Roger Larsen	0	0:00.000	0.000	0.000

Så kom regnet...

Først dauet bilen helt, vann i motor og mottager og elektronikken ellers gjorde at det ble bom stopp etter å ha hakket seg rundt banen noen få runder. Ble advart av Jokkiz, men trønderen i meg nektet å høre på gode råd og heller tro på egen dårlige dømmekraft.



Man bad, måtte, svabret og ventet, kunne jo ikke vare – men det gjorde det dessverre.

Før neste neste kval rakk jeg å få liv i bilen ved hjelp av lånt hårføhner fra Goggen (takkk Georg ☺) og plenty WD40, men lykken tok bråslutt da sensorkabelen valgte å legge av og det ble stopp igjen før det i det hele tatt ble telling på ekvipasjen.

Neste kval ble håpet om forbedring tent, da skylaget sprakk opp og det begynte å tørke på banen. RC Land hadde stand på banen og pushet «go-fast» produkter (og tysk Rammstein skrotmusikk djeeez..).

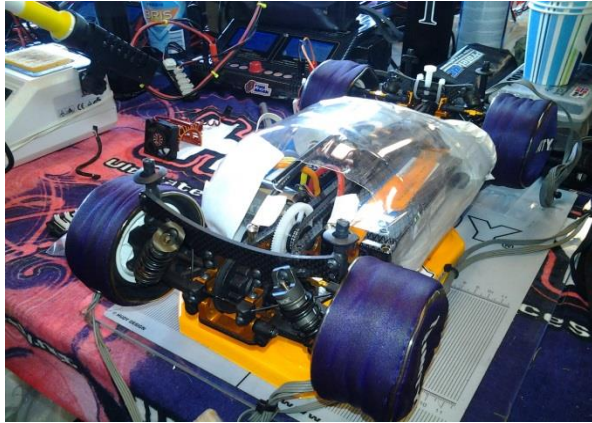
Ny sensorkabel, type pinne stiv ble kjøpt inn og montert. Resultatet ble samme sorgen, sensorkabelen spratt ut og la seg under bilen og det hele ble fiasko igjen ...

Yeah, right... for en suksess så langt.

Heldigvis fantes det kiosk med varm og kald mat, og en særdeles hyggelig betjening som sørget for stabilt tilgjengelig kaffe og tilbehør, turte ikke å ta bilde av dattera til Trygve BF, så det får bli av Enger'n i stedet.

Han og jeg ble enige om å knive i 1:12 til kommende sesong, så da er det avgjort at vi må sørover fler ganger, noe som lover godt.





Siden det regnet friskt, ble det gjort forsøk på å pakke inn bilen ved hjelp av en 1,5liters colaflaske, litt kreativ klipping og tape. Etter mye plunder og heft, ble det rimelig bra tett – men da kom sola og det hele ble fullstendig unødvendig likevel. I ettertid ser jeg at det er mulig å gjøre touringer greit vannavstøtende med et form-trukket cover til å legge over chassiset omtrent som colaen over, rart de etablerte ikke allerede har gjort dette.



Cred til Hans Revhaug som trosset føret og kjørte uansett. Det holdt nesten helt inn, men ikke helt. Uansett rakk poengene til en plass i B-finalen og totalresultat langt opp på listene.
Godt jobba Hans !!

Det ble bestemt at lørdagens fjerde og siste kval skulle flyttes til søndag, som selvfølgelig ble etterfulgt av væromslag og strålende sol som hadde gjort at forholdene ble perfekte for å kjøre kval likevel.

Jøss, sol jo!!

For egen del, så kunne lørdagen oppsummeres med:
3 kval, og 3 tellende runder og ikke langt unna en total nedtur som det kunne bli.

Heldigvis har jeg familie på Ulsrud, så en kjapp telefon og dusj med påfølgende nystekte vafler og kaffe ble gjort tilgjengelig til oss.

Fantastisk hvordan det å dusje og få på seg rent tøy kan hjelpe på humøret og motivasjonen, plutselig var det håp likevel, sola varmet og Jokkiz var klar på at nå kunne det kun bli bedre, hvilket han selvfølgelig har rett i – verre kunne det jo ikke bli!



Jokkiz er ikke den som tar lett på oppgavene, lenge etter at alle hadde tatt kvelden, dratt på byen eller gått hjem – ble det bygget om fra vått til tørt og endret på oppsett. Den fyren overlater lite til tilfeldighetene, kanskje ikke så rart han er TRCBK`s raskeste uansett klasse.



Hans trosser været og kjører likevel, det gikk en stund men vann og elektronikk er dårlig butikk



Syns dette bildet er beskrivende for miljøet i sporten, Norges udiskutabelt beste sjåfør, og en av Europas beste – stiller opp i øsregnet og hjelper uten å protestere.

Hans havnet i B finalen på sin utholdenhet og trass.. ☺

Lørdagen våknet vi til sol, blå himmel og tørr bane. Hey hvor det går, 2 kval og 3 finaler i strålende vær – kunne jo umulig bli feil dette.

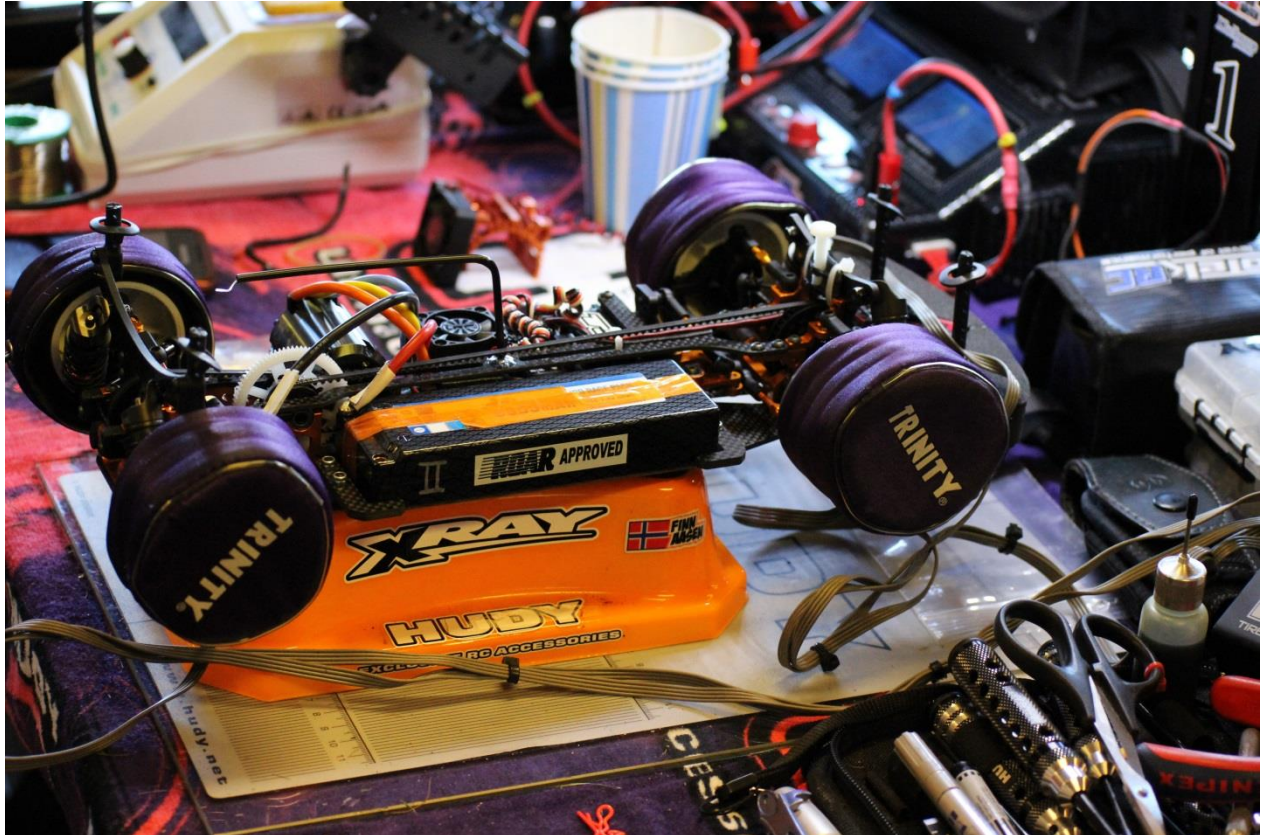


Frokost er ikke nødvendigvis kompliserte greier for oss med dårlig syn, dårlige tenner og treg fordøyelse.

Brøsjiv med banan, syltetøy og kaffe er mer enn nok kl 0800 en lørdag morgen.

Det var kaldt nok selv om sola forsøkte å varme, kan umulig ha vært mange gradene over null, for frosten beit godt.

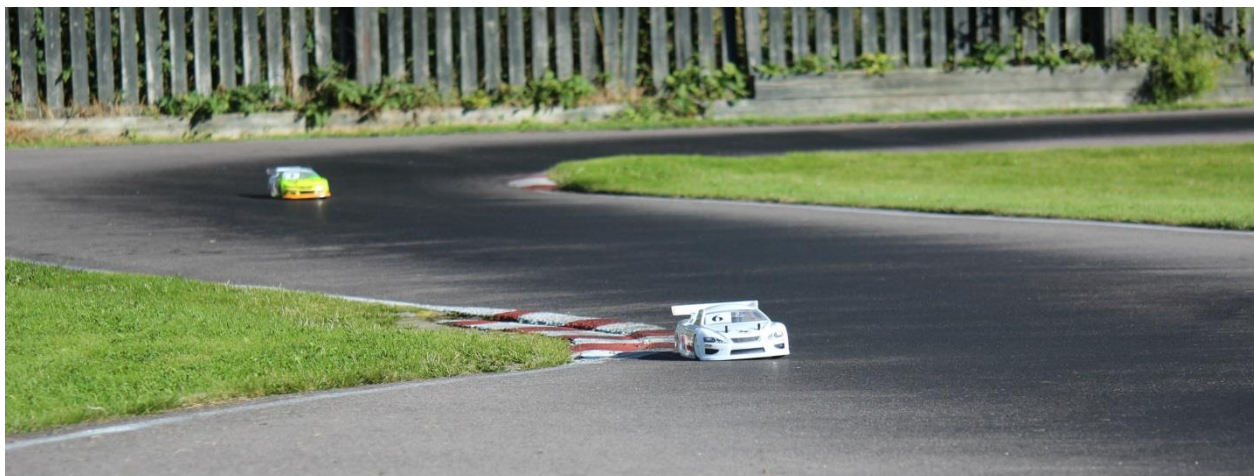
En nøyere gjennomgang av bilen avslørte at jeg i kaoset hadde satt bakdemperne fremme og fremdemperne bak, dette bidro muligens til at bilen var litt snål å kjøre. Litt endring på oppsettet ble gjort, og hele bilen ble myket opp da jeg slet med at den «driftet» i svingene, noe jeg tippet skyldtes for stivt oppsett.



Bilen ble preppa med AME dempere, 350cst olje, 3 hulls stempler, 2,6lb fjærer fremme og 2,4lb bak. 2500cst olje i diffen, spool fremme, 36shore dekk, 50 deg på dekkvarmerne og lånt NOSRAM asphalt gugge av Jokkiz (er seig som snott i forhold til dekkguffa vi bruker på teppe) FDR på 8,2 med 84/19 og null timing, null boost og lav feel. Droop på 6 frem og 5 bak med ride på 5,5 rund baut funket det greit, bare så synd jeg ikke helt får til å kjøre like bra som bilen er kapabel til.

Nå som det endelig tørket opp, og med null trening ble kvalene på lørdag også treningen til finalene. Det gav en utrolig bratt lærekurve og for å forsøke å lære, stod jeg i forskjellige svinger for å «høre og se» på hvordan de andre kjørte.

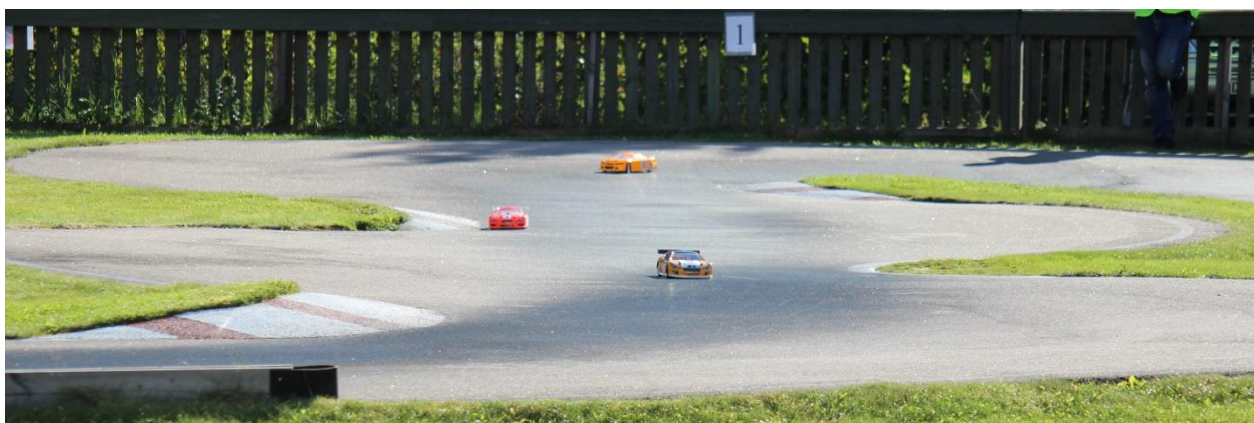
Som om det hjalp... Litt fornøyd likevel, da jeg klarte å kjøre ned bestetiden fra 16,5 til 14,4 i løpet av søndagen, og hadde jeg vært der noen dager før løpet, skulle jeg klatret litt på lista, nå ble jeg dønn sist..



Adrian viser hvordan man kjører rett over chikanen, og som bildet viser – fremhjula står allerede med sving klar for inngang på langsiden.



Jokkiz lader etter tellesløyfa, ikke den mest optimale helgen for han heller, men neste gang skal vi nedover og trene på forhånd, ikke trene mens det skal presteres.



På vei tilbake etter langsiden, her gikk det å kjøre rett over. Om man hadde evnene, dybdesynet og treningen.

Jeg hadde ingen av delene....



Image is everything, Jokkiz sporter siste look i stance and coolness....



Jeg prøver å se cool ut, men er vel mest lei av hele opplegget.

Eneste suksessen denne helgen var bekreftelsen på erfaringen fra tidligere – jeg undervurderer alltid treningen, forberedelsene og innsatsen før løp.



Men, hva gjør vel det når man blir tilbudt trøstepremie fra Formann, ei eske å ha løstenna i på løp så de ikke blandes med pinionger og hjulmuttere.

De tenker nå på alt i LMBK og da....



Pallen i Mod, og som vanlig – Adrian på topp, med Helge det lille bak...

Imponerende kjøring som vanlig, og en utrolig flott kniving om plassene i alle tre finalene.

M-chassis

Petter kjørte M-chassis, og vi var begge innstilt på at dette ville bli noe seigt å kjøre M på så stor bane, men siden det ville være likt for alle var håpet om knivskarp konkurranse likevel der.

M'n gikk overraskende «fort» likevel, og vi ble begge positivt overrasket, det varte helt til de andre kombattantene kom utpå..

Vi lå på rundt 22 sek pr runde, og de beste på 18, altså 4 sek fortere blir jo enhetsklassen noe rar. Det er ikke det at vi ble frakjørt som jeg stusset over, det var måten det skjedde på. De kort og godt dro fra oss på ren motorkraft...

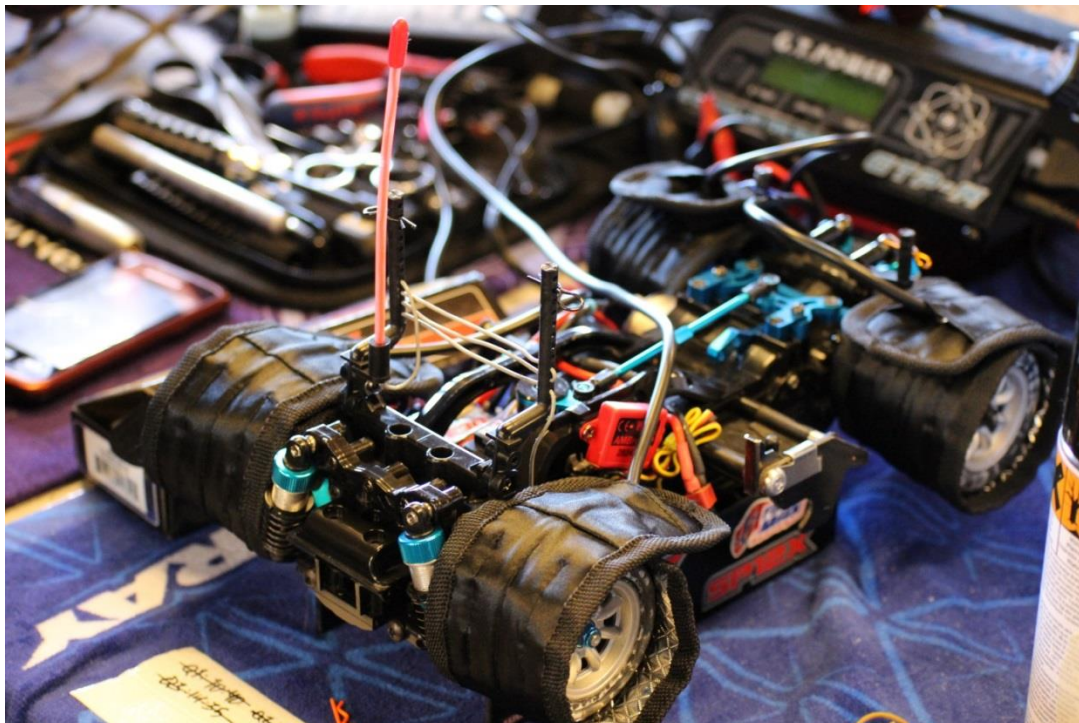
Enhetsmotorer og handout ved hvert løp er nok veien å gå om det skal være likt utgangspunkt for alle som deltar. Vi fikk låne motor av Tore Skarsethstuen, noe som gav mer fart – men på langt nær nok likevel. Stor takk til Tore som forsøkte å strekke ut en hånd.

Vår M var utstyrt med nye lager, nyservet og smurt opp så den rullet lettest mulig, nye slicks og nye TRF dempere – så det satt som det skulle, men likevel ble vi regelrett frakjørt på ren toppfart.

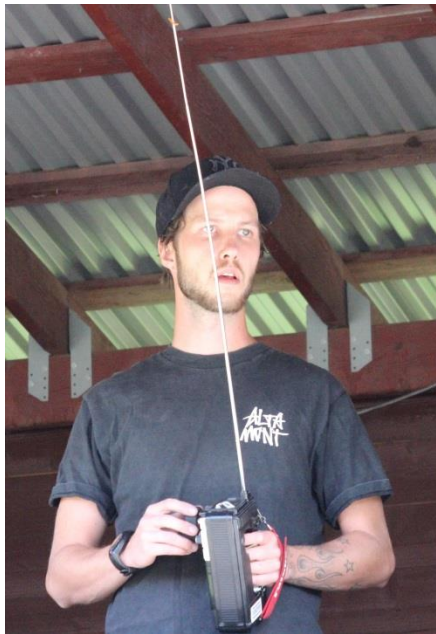
Merkelig og kjedelig...



Tore Skarsethstuen lånte oss en raskere motor, men det hjalp fryktelig lite...



Dekkvarmere utlånt av Trygve Berntsen, fungerte bra både på vått og tørt underlag, ikke noe å si på grepet om man skal se på årsaker til at vi ble såpass parkert.



Konsentrasjon og NM's kuleste radio...

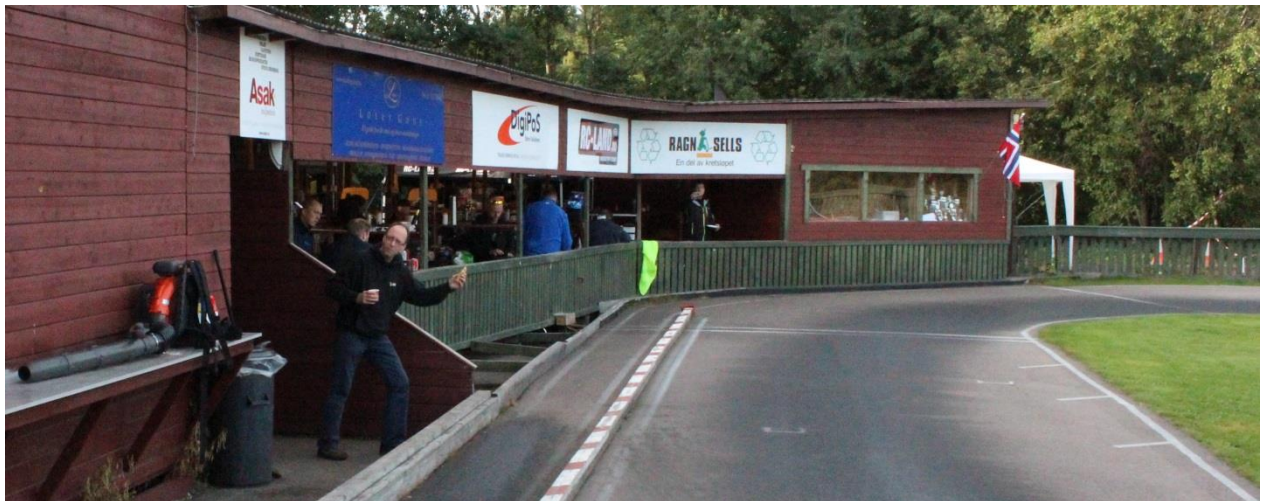


A-finale M chassis i solsteiken, Petter med startspor 8.



Ingen sure miner tross den noe magre pokalhøsten, nå skal vi hjem å vurdere å satse i Stock til kommende sesong. Lærekurven kan bli noe bratt, men den som intet våger intet vinner.

Får se om DHI er første inntog i litt grommere klasse.



Formann er som alltid en positiv mann.



Flott anlegg og flott vær, synd det ligger så langt unna. Kunne godt tenkt meg å trene mer på dette så nivået hevet seg og kunnskapen om oppsett, kjørestil og konkurrering kunne heves noen hakk.



Jeg kommer sterkere tilbake en annen gang, nå er det straks innesesong og da skal alt bli mye bedre, helt sikkert. Dessuten er været mer stabilt innendørs...