

## Klubbmöte 25 jan 2006

Vid klubbträffen 25 jan berättade Per Stjärnesund om vad Speed dvs linflyggrenen F2A och om sina upplevelser i somras vid EM i Ungern där 28 nationer var representerade.



Här nedan ser vi prov på det svenska lagets modeller – den lila är Pers.



Det är således fråga om mycket udda modeller i så måtto att speedmodellen bara har en vinge (av dubbelvikt aluminiumplåt, en "halv" stabilisator", ingen fena och motorn driver en propeller med bara ett blad.

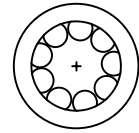
Vid de höga varvtalen det här är fråga om, visar sig de enbladiga propellrarna överlägsna tvåbladiga. Dessutom är det naturligtvis enklare att utforma ett blad till önskvärd vinkel med den precision som krävs än med två blad.

Motorn är inbyggd för att ge modellen minsta möjliga luftmotstånd. Olle Olsson anmärkte dock på, att spåret i den skruv som håller vingen till kroppen inte var riktad i kroppens längdriktning!

Motorn på 2,5 cm<sup>3</sup>, som gör 35-40 tusen varv/min med hjälp av en avgaspipa, kommer från Ukraina, där man redan under sovjettiden utvecklade de bästa motorer som står att få.

## Klubbmöte 25 jan 2006

Motorn är speciell på många vis, för en lekman är det litet udda att det bakre lagret, det närmast vevstaken, har ett kullager utan innerring.



Kulorna i lagret löper således direkt mot vevaxeln

Linorna av 0,4 mm pianotråd provdras före start med en kraft som motsvarar 50 ggr modellens vikt och kontrolleras vad gäller dimension och längd.

Längden skall vara 17,69 m. Under ett tävlingsheat kör man 9 varv och med den givna linlängden flyger man då exakt 1 km. Med den uppmätta tiden T får man då en enkel formel för hastigheten  $v = 3600/T$  km/tim. Per satte två svenska rekord under tävlingarna. Med 293,7 km/tim avverkade Per som bäst sina 9 varv på 12,27 sek. Linhandtaget låter man få stöd i en gaffel lagrad i en stolpe i lincirkelns mitt, och det gäller verkligen att steppa på runt stolpen under heatets gång. Under EM hamnade Per på en hedrande fjärdeplats med sitt resultat.

Varmt väder påverkar bränslets viskositet. För att nå toppresultat måste man vid varje tävling anpassa tjockleken på topplockspackning för att nå optimal kompression.



Jan Gustafsson, Bengt-Olof Samuelsson och Per Stjärnesund – medlemmarna i det svenska landslaget



Per hade familjen med sig. Yngsta dottern var "fanbärare".



Under träning gick propellern sönder och medförde sådana vibrationer i modellen att stabilisatorn gick sönder och att sprickor uppstod i bakkroppen.

Modellen blev obrukbar och Per fick plocka fram sin reservmodell.

Vi tackar Per för en trevlig presentation av upplevelserna i Ungern.