

Ο ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΟΥΤΗΣ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ



ΤΕΥΧΟΣ 10

Σ' αυτό το τεύχος

- ΣΧΕΔΙΑΣΤΕ ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΑΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΟ (Μέρος Γ' τελευταίο)
- ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ - ΠΤΗΣΕΩΝ
- ΡΕΠΟΡΤΑΖ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ

ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΙΟΣ 1988



ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

hobby
land

Ζ. Κανελλής
είδη μοντελισμού
Αυτοκίνητα Αεροπλάνα Βάρκες



KAVAN

MICROMOTOR
PICCO

Serpent

arrows

Solarfilm

07754854

Μ.Ασίας 6 Ιλίσια, 115-27 ΑΘΗΝΑ

Super προσφορές

Τηλεκατεύθυνση SIMPROP SUPER STAR 8
4 κανάλια Ήρo σύστημα, 3 Servos MM - FM 40
Τηλεκατεύθυνση SIMPROP SUPER STAR 12
6 κανάλια με ρέξιν, Ήρo σύστημα, 3 Servos MM! FM 40
Τηλεκατεύθυνση FUTABA CONQUEST 4 κανάλια
Ήρo σύστημα 3 Servos S-128 AM-72
Τηλεκατεύθυνση WEBRA 4 κανάλια 4 Servos Μιστομάζες Nissad και φορτωτή
FM 40

Δρχ. 40.000

Δρχ. 58.000

Δρχ. 45.000

Δρχ. 48.000

ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

ΕΙΔΗ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ

MODEL One

ΘΩΝΟΣ & ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 4
ΜΑΡΟΥΣΙ τηλ. 8021-801

ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΑ
ΉΑΙ ΣΤΑΤΙΚΑ
ΜΟΝΤΕΛΑ

ΠΑΥΣΑ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ

ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΑ
ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ
ΚΑΥΣΗΛΟ

ΤΑ ΕΙΔΗ ΜΑΣ ΣΤΕΛΝΟΝΤΑΙ

Γ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΥΔΑΚΗΣ

ΜΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ

(ΕΝΑΝΤΙ ΗΛ. ΣΤΑΘΜΟΥ)

Φίλοι αερομοντελιστές,

Στο διάστημα που μεσολάβησε από την τελευταία μας επαφή μέσα από το περιοδικό, αρκετά γεγονότα μεσολάβησαν μεταξύ των οποίων ένα που μας έδωσε μεγάλη λύπη.

Ανήμερα Πάσχα χάθηκαν σε αεροπορικό δυστύχημα 4 άνθρωποι μεταξύ των οποίων δύο αερομοντελιστές. Ο Χρήστος Κιούρτης και ο Νίκος Κερπινής που έχασαν τη ζωή τους όταν το Piper Cherokee με χειριστή τον γνωστό αεροθλάτη Μιχάλη Ραγκούση συνετρίβη λίγο μετά την απογείωσή του από το αεροδρόμιο της Σκιάθου. Διπλό το πένθος για την ΕΑΑ και τον αερομοντελισμό ειδικά όταν χάνονται αξιόλογοι και νέοι άνθρωποι.

Η ΕΑΑ συμμετέχει στο βαρύ πένθος των οικογενειών τους και ελπίζει να μη θρηνήσει στο μέλλον και άλλους φίλους.

Ας είναι ελαφρύ το χώμα που τους σκεπάσει κι ας κρατήσουμε μέσα μας ζωντανή την ανάμνησή τους.

Οι δραστηριότητές μας ήταν έντονες στο δίμηνο που πέρασε.

Εγινε με επιτυχία η επίδειξη διαφόρων κατηγοριών αερομοντελίων για το κοινό που ήρθε να παρακολουθήσει τον αγώνα SCALE που δεν έγινε λόγω της κακοκαιρίας.

Συμμετείχαμε με εντυπωσιακά μοντέλα στην έκθεση που οργάνωσε το Υφ. Νέας Γενιάς στο Ολυμπιακό Στάδιο της Αθήνας.

Οργάνωσαμε το σεμινάριο κριτών της F3A.

Εγινε με επιτυχία αλλά δυστυχώς χωρίς ευρύτερη συμμετοχή ο πρώτος αγώνας F3A GR που είχε σκοπό την εισαγωγή νέων αερομοντελιστών στην κατηγορία των ακροβατικών.

Συμμετείχαμε στον αγώνα του Πανελληνίου πρωταθλήματος F3A που ήταν και κριτήριο επιλογής εθνικής ομάδας και έγινε στην Πάτρα.

Στο μοντελοδρόμιο έγιναν διάφορες εργασίες συντηρήσεως από τον Κ. Πασιό Ευστρ. που τις ανέλαβε εθελοντικά και τον ευχαριστούμε.

Ευχαριστώ τους λίγους που έκαναν τον κόπο να συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο του προηγούμενου τεύχους και παρακαλώ και τους υπόλοιπους που το αμέλησαν, να το στείλουν γιατί δεν μπορώ να πιστέψω ότι μόνον 30 άνθρωποι ενδιαφέρονται για την ΕΑΑ. Οι κρίσεις και οι προτάσεις που έφτασαν μας έδωσαν μια ιδέα για το τι πράγματι αντιμετωπίζει ο μέσος ή κοινότυπος αερομοντελιστής αλλά χρειάζονται και άλλες απόψεις ώστε να φροντίσουμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό.

Τα σεμινάρια που προγραμματίσαμε έχουν σαν σκοπό όχι μόνο την επιμόρφωση των αερομοντελιστών αλλά και την δημιουργία στελεχών που θα αναλάβουν να μεταδώσουν τις εμπειρίες και τις γνώσεις τους στα νέα μέλη ώστε και να κάνουν το χόμπι μας ασφαλέστερο και αποδοτικότερο αλλά και να δημιουργήσουμε νέους αεροθλάτες σε όσον το δυνατό περισσότερες αγωνιστικές κατηγορίες.

Το πρόγραμμα δραστηριοτήτων της ΕΑΑ συνεχώς διευρύνεται, πέρα από αγώνες ή σεμινάρια προχωρήσαμε σε διαλέξεις στα σχολεία επαφές με διάφορους κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς καθώς και σε συνεργασία με άλλα αεροθλατικά σωματεία με σκοπό την προώθηση

του αερομοντελισμού την ευρύτερη διάδοσή του και την υποστήριξη εθνικών ομάδων.

Εγινε στα εντευκτήρια της ΕΑΑ προγραμματισμένα σεμινάρια προχωρημένων με μικρή δυστυχώς συμμετοχή. Παρά τα ενδιαφέροντα θέματα που ανέπτυξαν ο κ. Σεβαστός Κωνσταντάτος, Σοφός και Παπαδόπουλος και που τους ευχαριστούμε για την προσφορά τους.

Όσον αφορά την συνεργασία μας με αδελφά σωματεία συναντηθήκαμε με τα μέλη του ΔΣ της ένωσης Μοντελιστών και αποφασίσαμε να συνεργαστούμε σε διάφορες εκδηλώσεις για την προώθηση του μοντελισμού γενικότερα.

Μία και ξεκινούν το δικό τους περιοδικό τους ευχόμαστε καλή επιτυχία και καλή δύναμη.

Με τις δραστηριότητες όμως μεγαλώνουν και οι απαιτήσεις για προσφορά παντός είδους βοήθειας. συγχωρήστε μου την γκρίνια αλλά και το τωρινό Δ.Σ. πάσχει από μοναξιά, δεν αρκούν μόνο τα λόγια και οι προτάσεις για το τάδε ή το δέινα και το διάφορα παράπονα και απαιτήσεις. Στο κάτω κάτω και εμείς εθελοντές είμαστε που σίγουρα κάτι άλλο θυσιάζουμε για να λειτουργήσει όσο καλύτερα γίνεται η ΕΑΑ, πράγμα που χρειάζεται δουλειά και πόδια να τρέχουν, αφού σαν Ένωση έχουμε μεγαλώσει πολύ και σίγουρα έχουμε μεγάλη ευθύνη ειδικά στα νέα μας μέλη ώστε να μην απογοητευθούν.

Σας καλώ όχι μόνο να κατανοήσετε τα προβλήματά μας αλλά και να τα γνωρίσετε από κοντά. Οι συνεδριάσεις του Δ.Σ. ήταν και θα είναι ανοικτές σε όλα τα μέλη, αλλά τελικά συνεδριάζει μόνο το Δ.Σ. κι αυτό λειμάρ πολλές φορές.

Όσον αφορά την λειτουργία του μοντελοδρομίου για μια κόμη φορά κάποιος έσπασαν το λουκέτο της Πύλης και έβγαλαν και την πόρτα. Επομένως τα παλιά κλειδιά είναι πάλι άχρηστα. Όσοι δικαιούστε κλειδί φροντίστε να το παραλάβετε από την Γραμματεία της ΕΑΑ.

Η Εφαρμογή της αριθμημένης κονκάρδας και του συστήματος με ενιαίο μοντελάκι είχε επιτυχία. Φροντίστε όλοι να τη τηρήτε ώστε να

ο αερομοντελιστής το δελτίο

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΕΥΘΥΝΗ: Ένωση Αερομοντελιστών Αθηνών, Παισανίου 8, 11635 Αθήνα, τηλ: 72.44.873.

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ε.Α.Α.

ΥΛΗ: Άρθρα, σχόλια, Φωτογραφίες κ.λ.π. είναι ευπρόσδεκτα από όλους που θέλουν να βοηθήσουν αυτό το δελτίο.

Τα άρθρα που δημοσιεύονται είναι πάντα ενυπόγραφα και δεν εκφράζουν αναγκαστικά τις απόψεις του Δ.Σ. της Ε.Α.Α. Καλούνται όλοι όσοι θέλουν να συνεισφέρουν ύλη, να τη στείλουν στην Ε.Α.Α. το αργότερο ένα μήνα πριν την δημοσίευση του δελτίου. Το Δ.Σ. της Ε.Α.Α. επιφυλάσσεται του δικαιώματος να αρνηθεί συγκεκριμένη δημοσίευση κατά την κρίση του. Φωτογραφίες που στέλνονται για δημοσίευση είναι κατά προτίμηση μαυροσκιερές, για καλύτερη ποιότητα εκτύπωσης. Άρθρα, Φωτογραφίες κ.λ.π. που στέλνονται για δημοσίευση δεν επιστρέφονται.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ: Εάν ενδιαφέρεστε να διαφημίσετε στο δελτίο μας παρακαλούμε να επικοινωνήσετε απευθείας με την Ε.Α.Α.

διασφαλίζετε και την χρήση του χώρου για τον οποίο πληρώνετε από αυτούς που δεν πληρώνουν, αλλά και τη δική σας ασφάλεια.

Πάλι θα πούμε για την τήρηση του κανονισμού πτήσεων. Προσπαθήστε να πετάτε στον προβλεπόμενο αναερίο χώρο. Η παραβίαση του κανονισμού δεν κάνει κανένα μας ευτυχισμένο, ούτε και είναι μέθοδος προβολής ή επικίνδυνη και τολμηρή πτήση, αντίθετα μάλιστα προκαλεί δυσάρεστα στους πολλούς και συμμορφούμενους με τον κανονισμό και θέτει σε κίνδυνο την ασφάλειά τους.

Παρακαλούνται οι επόπτες να είναι αυστηρότεροι σ' αυτά τα θέματα γιατί πρέπει να συνεχίσουμε την δραστηριότητά μας χωρίς κανένα ατύχημα.

Σας θυμίζω την τακτοποίηση των οικονομικών σας εκκρεμοτήτων και σας εύχομαι πάντα καλές προσεγγίσεις.

Ο πρόεδρος

Γρηγόρης Μανουσάκης

ΣΑΣ ΘΥΜΙΖΟΥΜΕ

ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ PYLON ΣΤΙΣ 22/5/88

ΤΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ ΣΤΙΣ 24 - 25 - 26.5.1988 ΣΤΑ ΕΝΤΕΥΚΤΗΡΙΑ ΤΗΣ Ε.Α.Α.

ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΩΝ F3B GR - F3B ΣΤΙΣ 11 ΚΑΙ 12.6.1988

ΤΗΝ ΕΠΙΔΕΞΗ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΩΝ ΣΤΙΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΧΑΝΙΩΝ 28 - 29 - 30 ΜΑΙΟΥ

Βραδυνό Μοντελιστικό Πάρτυ

Στις 4 Ιουνίου Σάββατο και ώρα 8.30 σας καλούμε να έρθετε στο μοντελοδρόμιο για μια όμορφη βραδιά φέρνοντας και τους φίλους σας. Μουσική, χορός, καλό φαγητό, δωρεάν ποτά και **ΕΚΠΛΗΞΕΙΣ!!**

Παρακαλούμε να δηλώσετε συμμετοχή είτε στο μοντελοδρόμιο είτε στην Γραμματεία της Ε.Α.Α. Κόστος συμμετοχής δρχ. 1.000 κατ' άτομο.

το μοντελοδρόμιο της Ε.Α.Α.

Το μοντελοδρόμιο της Ε.Α.Α. στα Σπάτα είναι μοναδικό στον Ελληνικό χώρο με ειδικές εγκαταστάσεις και δυνατότητες για την πτήση αερομοντελίων.

Δικαίωμα πτήσης του μοντελοδρομίου έχουν μόνο τα μέλη της Ε.Α.Α. και των άλλων αεροθλατικών σωματείων.

Το μοντελοδρόμιο διέπεται από ειδικό κανονισμό λειτουργίας, που αντίγραφο του αποκτάτε από την Ε.Α.Α. με την εγγραφή σας σαν μέλος.

Για την ασφάλεια των πτήσεων και την τήρηση του κανονισμού λειτουργίας υπάρχουν ειδικοί επόπτες χώρου, ορισμένοι από το Δ.Σ. της Ε.Α.Α.

ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΑΝΤΙΟ ΣΤΟΝ ΧΡΗΣΤΟ

Ατυχώς το τελευταίο Πάσχα μας έφερε μια δυσχερή και τραγική είδηση. Οι περισσότεροι βλέπαμε ειδήσεις στην τηλεόραση όταν η εκφωνήτρια ανακοίνωσε για το τραγικό ατύχημα της Σκιάθου που βρήκαν το θάνατο οι φίλοι μας Μιχάλης Ραγκούσης, Χρήστος Κιουρής, Νίκος Κερπινής και Ειρήνη Κακουλίδου. Σιωπή και παγωμένα ακολουθήσαν την αναγγελία αν και οι ειδήσεις συνεχίζονταν κανονικά. Βλέπατε η ζωή συνεχίζεται αλλά για μας εκείνη την στιγμή σταμάτησε. Όλοι τους ενεργά μέλη της αερο-θλητικής οικογένειας που μέχρι την παραμονή κυκλοφορούσαν ανάμεσά μας. Γνωστές επίσης και οι επιδόσεις ή επιτευγματα τους στα αερο-θλήματα που ασχολήθηκαν.

Το σημείωμα αυτό δεν έχει σκοπό να περιγράψει τα συμβάντα. Αυτά είναι γνωστά από τις αναφορές και περιγραφές των εφημερί-δων. Είναι όμως ένας τελευταίος χαιρετισμός σε ένα φίλο που έφυγε τόσο γρήγορα από κοντά μας. Είναι ο Χρήστος Κιουρής.

Μέλος της Ε.Α.Α. από πολύ παλιά. Μέλος επίσης του Δ.Σ. την περίοδο 84-85 όταν δη-μιουργήθηκε το μοντελοδρόμιο Σπάτων. Ποιός αλήθεια γνωρίζει ότι η παραχώρηση του χώρου ήταν καθαρά προσωπική επιτυχία του; Σίγουρα λίγοι. Είναι όμως γεγονός ότι με τις προσωπικές του γνωριμίες και μόνο, καταφέραμε να επιτύ-χουμε την παραχώρηση και στην συνέχεια να δημιουργήσουμε το μοντελοδρόμιό μας που σίγουρα πρέπει να είμαστε περήφανοι γι' αυτό. Αλλά η χρησιμότητά του δεν σταματά

εδώ. Συμμετείχε ενεργά στις περισσότερες μοντελιστικές δραστηριότητες είτε αερομοντε-λιστικές είτε νοτομοντελιστικές, είτε αυτοκι-νητομοντελιστικές. Παρα πολλά μέλη μας έχουν βοηθηθεί τόσο στον κατασκευαστικό όσο και στον πτητικό τομέα από τον Χρήστο. Με λίγα λόγια ήταν μέλος μας που η παρουσία του και η βοήθειά του ήταν ειλικρινής. Ακόμα και τελευταία που επαγγελματικές απασχολήσεις τον έφεραν μακριά από την Αθήνα, προσπα-θούσε με κάθε τρόπο να διαδώσει το χόμπι το οποίο αγάπησε και για το οποίο εργάστηκε και πρόσφερε.

Δεν υπάρχουν άλλα λόγια που μπορεί να γράψει κανείς αυτές τις στιγμές.

Χρήστο αντίο. Δεν θα σε ξεχάσουμε.



η Ε.Α.Α. και τι προσφέρει

Η Ε.Α.Α. είναι αναγνωρισμένο από το 1952 αεροθλητικό σωματείο αερομοντελισμού, με συγκεκριμένο και ηθεύσιο παρελθόν.

Συγκετρώνει σήμερα, μέλη τόσο καταξι-ωμένα από το χρόνο για το μεράκι τους και την προχορά τους, όσο και νεότερα με ενθου-σιασμό και ικανότητες, που εξασφαλίζουν το ανθρώπινο δυναμικό για ένα υγιές και ενεργό σωματείο. Εάν σας ενδιαφέρει ο αερομοντελι-σμός, λίγο ή πολύ, η Ε.Α.Α. έχει κάτι να σας προσφέρει σαν μέλη:

1. Το μοντελοδρόμιο Σπάτων, όπου μπο-ρείτε να πετάτε τα αερομοντέλα σας.
2. Δικαίωμα χρήσης της τεχνικής βιβλιο-θήκης και των διεθνών περιοδικών αερομο-ντελισμού που υπάρχουν στην Ένωση.
3. Τη θεωρητική, τεχνική και πρακτική βοήθεια και συμβολή από τα πιο έμπειρα μέλη μας.
4. Τη συμμετοχή σας σε αγώνες ή άλλες εκδηλώσεις που οργανώνει η Ε.Α.Α.

Αγώνας Pylon - Race 22/5/1988

Στην προσπάθεια να διευρυνθούν οι αγωνι-στικές κατηγορίες αερομοντέλων στην Ελλάδα, το Δ.Σ. της Ε.Α.Α. αποφάσισε να οργανώσει αγώνα PYLON - RACE.

Επειδή δεν υπάρχει πείρα στην οργάνωση από Ε.Α.Α. αλλά ούτε οι αθλητές έχουν την αντίστοιχη πείρα και εξοπλισμό αποφασίστηκε να μην εφαρμόσθούν οι κανονισμοί της FAI αλλά αντίστοιχοι δικοί μας, ακολουθώντας το παρά-δειγμα ξένων συναδέλφων.

Κύριο μέλημα είναι η ασφάλεια των αθλη-τών και θεατών κυρίως, γι' αυτό οι αγώνες θα διεξαχθούν το πρωί της Κυριακής, όταν κατά κανόνα η προέλευση του καινού είναι ακόμα μικρή. Ο κυβισμός των κινητήρων περιορίζεται σε 6,5 cc (0.40 cu in) απαγορεύονται επίσης οι συντονισμένες εξαιτίσεις (tuned pipes).

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, σκοπός του αγώνα είναι η απόκτηση πείρας από όλους μας και να γίνει μια αρχή στο PYLON. Δεν θέλουμε να βγάλουμε τώρα «πρωταθλητή».

Ο αγώνας θα γίνει την Κυριακή 22-5-88 με ώρα έναρξης 10.00 π.μ. και με ώρα προσέλευ-σης αθλητών 9.00 π.μ. Όσοι ενδιαφέρονται να λάβουν μέρος παρακαλούνται να το δηλώσουν το αργότερο μέχρι την ΤΕΤΑΡΤΗ 18-5-88 στην γραμματεία της Λέσχης. Υποχρεωτικά θα δηλώ-νονται και οι συχνότητες. Σε περίπτωση λάθους δήλωσης στην συχνότητα την ευθύνη για αλλα-γή της συχνότητας έχει ο αθλητής. Καλό είναι λοιπόν όλοι όσοι θα λάβουν μέρος να συμπλη-ρώσουν εγκαίρως την συνημμένη δήλωση συμ-μετοχής.

Προκήρυξη αγώνων F3B - F3B GR

Η Ένωση Αερομοντελιστών Αθηνών προκη-ρύσει για τις 11 και 12.6.88 τους παρακάτω Αγώνες:

Α. Στις 11.6.1988

Αγώνας ανεμόπτερων F3B GR που είναι αγώνας Πανελληνίου Πρωταθλήματος στην κα-τηγορία αυτή και προβλέπει ότι οι αθλητές μό-νον την διάρκεια πτήσεως με μέγιστο χρό-νο τα 4' λεπτά και ακρίβεια προσγειώσεως Ωρα έναρξης 13μ.μ.

Β. Στις 12.6.1988

Αγώνας ανεμόπτερων F3B ο οποίος θα διεξαχθεί βάσει των κανονισμών της FAI και είναι ο πρώτος αγώνας του Πανελληνίου Πρω-ταθλήματος F3B.

Ωρα έναρξης 09.00 π.μ.

Λόγω της μεγάλης διάρκειας του αγώνα παρακαλούνται οι αθλητές να προσέλθουν εγ-καιρικά για να αποφευχθούν καθυστερήσεις.

Κατά την διάρκεια των αγώνων δεν θα επιτραπούν πτήσεις άλλων μοντέλων πλην των αγωνιζομένων.

Δηλώσεις συμμετοχής στην Γραμματεία της ΕΑΑ αναφέροντας την κατηγορία και την συχνότητά σας το αργότερο μέχρι 8/6/88.

Κανονισμοί αναλυτικοί διατίθενται στα εγ-τευκτήρια της ΕΑΑ



στη θεωρία...

Νομίζω πια ότι έχουμε αρκετά στοιχεία στα χέρια μας για να ξεκινήσουμε τον σχεδιασμό ενός σερμονιτέλου.

Συν παράδειγμα εφαρμογής προτείνω σ' αυτό το τεύχος να σχεδιάσουμε ένα ανεμόπτερο κατηγορίας Σπάρ με τα εξής χαρακτηριστικά:

α) να είναι αρκετά μικρά ώστε να μεταφέρεται εύκολα. Κατά συνέπεια ΑΑ (όνομα περιωγών) 15 - 16 cm δηλ. 1,50μ - 1,60μ.

β) να είναι εύκολο στον χειρισμό ακόμη και από έναν πρωτότοπο. Κατά συνέπεια το χειριζόμενο όλο βασικά κανάλια για πήξη, να έχει μια καλή διεύρο για σταθερότητα, να έχει αεροτομή με μεγάλη άντωση γλυκά και αμυγδαλόπιττας και να μην χρειάζεται Flaps ή Ailerons. Επίσης να θεωρηθεί με γεννητοδωρούς συνταξιαστές Κ και Κγ.

γ) να είναι εύκολα στη κατασκευή και να χρειάζεται υλικά που μπορούμε να βρούμε εύκολα στο εμπόριο. Κατά συνέπεια η αεροτομή να είναι από το κάτω μέρος επιπέδου, οι γραμμές του σχεδιασμού να είναι απλές και τα

υλικά να είναι μπλοκ, κόντρα πλάκέ και για όσους διαθέτουν την τεχνολογία Fram (φελιζόλ).

EEKINAME

1. Επιλογή ονόματος «Γλάρος».

2. **Επιλογή αεροτομής:** Χωρίς να αποκλείσουμε οποιαδήποτε επιλογή για το παράδειγμα θα πρότεινα την NACA 6409 όπως την έχει αλλάξει ο ΖΑΙΚ.

Η NACA 6409 είναι μια κλασική αεροτομή (κερπίλη κυρτή) με πολύ καλά χαρακτηριστικά ιδιαίτερα στις χαμηλές ταχύτητες που την κάνει ιδανική στη πτήση με θερμικά. Ο ΖΑΙΚ την μετέτρεψε σε (επιπεδή κερπίλη) αυξάνοντας ελαφρά την ταχύτητα της χωρίς να έχει σημαντική απώλεια της άντωσης. Σαν αποτέλεσμα η NACA 6409 mod ΖΑΙΚ παρουσιάζει καλύτερη κατασκευή και καλύτερη διείσδυση. Δουλεύει καλά με γωνία προσβολής, τεσσάρων μοιρών (4°) και έχει το κέντρο πίεσης (CP) περίπου στο 1/3 της χορδής. Τις συντεταγμένες της NACA 6409 mod ΖΑΙΚ θα τις βρείτε στο τέλος του άρθρου.

3) Επιλογή ανοίγματος πέριγας (AA)
15 - 16 cm

4) Επιλογή διατάματος (Va).

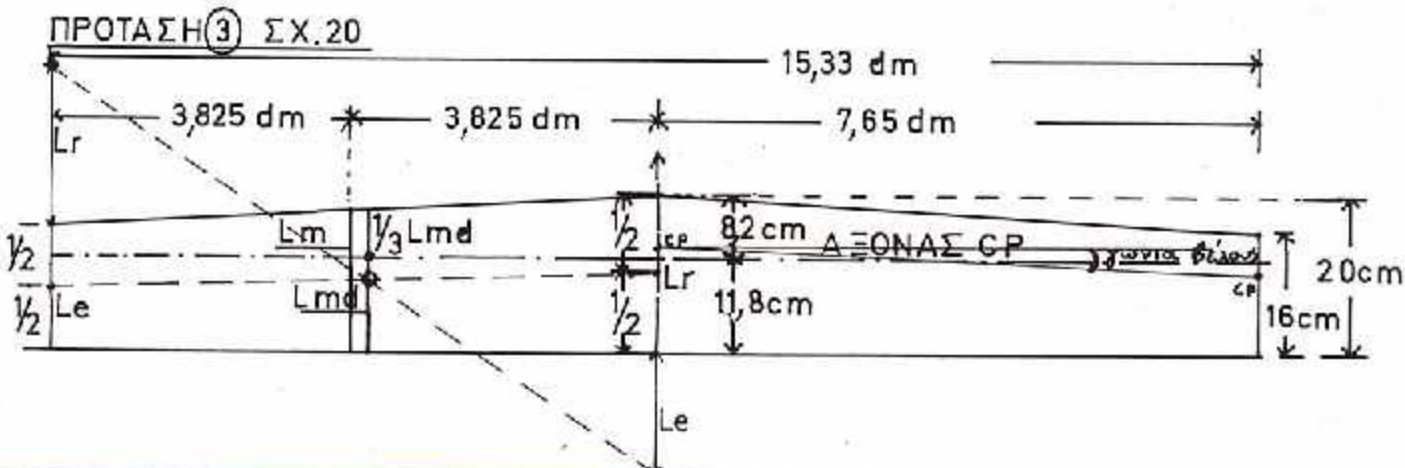
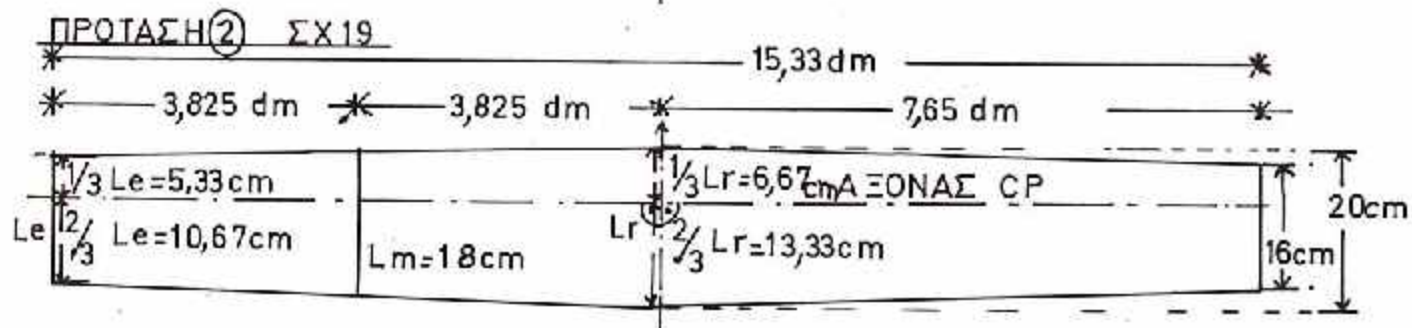
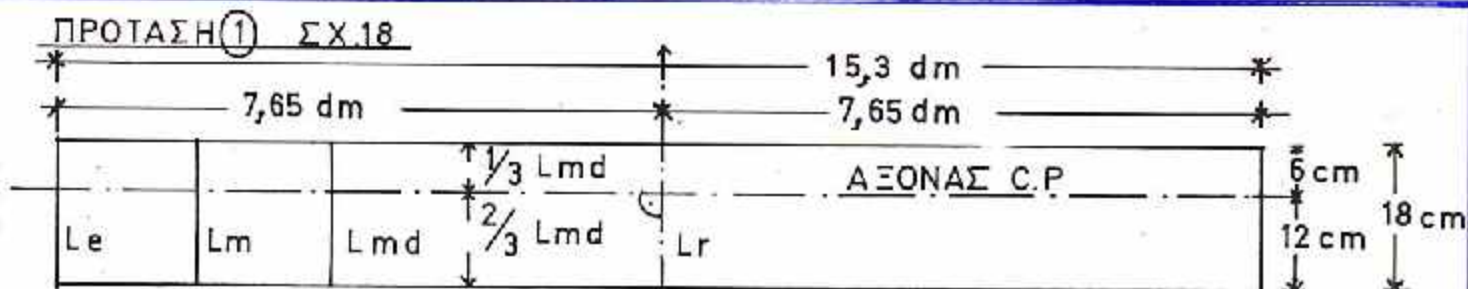
Από έρευνες μελετητών προκύπτει ότι τον μικρότερο βαθμό καθόδου για ανεμόπτερο με άνοιγμα φτερών 2m δηλ. 20 dm τον έχουμε με διάστημα 10. Για άνοιγμα φτερών 2,5 m διάστημα γύρω στα 12. Για άνοιγμα φτερών 3 m διάστημα 13 – 15. Ετσι προτείνω για το ανεμόπτερό μας που θα έχει άνοιγμα φτερών περίπου 1,5 m διάστημα 8,5 (Υα = 8,5).

5) Καθορισμός της μέσης στατικής χορδής (Lm) και τελικός προσδιορισμός του ανοίγματος της πτέρυγας (AA).

Είναι εύκολο τώρα να βρούμε την L_m αφού ξέρουμε ότι $L_m \times 6,5$ θα είναι περίπου 15 dm. Ετσι έχουμε $L_m = 15 \text{ dm} / 6,5$ από αυτό συνεπάγεται ότι $L_m = 1,7647$ dm στρογγυλεύουμε στο 1,8 dm δηλ. 18 ποντίκι. Με αυτό τα δεδομένα πλέον καθορίζουμε το τελικό άνοιγμα πτερύγων από τον τύπο $AA = \gamma \times L_m$ δηλ. $AA = 3,5 \times 1,8$ dm όπου $AA = 15,3$ dm δηλ. 1,53 m.

Καθορισμός της επιφάνειας της πτέρυγας (SA)

Εχοντας τώρα τα στοιχεία $Lm = 1,8$ dm και $AA = 15,3$ dm εύκολα βρίσκουμε την SA από



τον τύπο $SA = Lm \times AA$ δηλ. $SA = 1,6 \text{ dm} \times 15,3 \text{ dm}$ προκύπτει $SA = 27,54 \text{ dm}^2$

7) Καθορισμός διεδρου προτεινών $7^\circ + 7^\circ$ σύνολο 14° απλής διεδρου χωρίς να αποκλειστούμε και την διπλή διεδρου.

8) Συντάσσουμε τώρα τα δεδομένα της πτέρυγας που είναι:

Αεροτομή: MACA 6409 mod ZAIK

Γωνία προβολής: 4°

CP = 33% της χορδής.

AA = 15,3 dm

SA = 27,54 dm²

Lm = 1,6 dm

Ya = 8,5

Διεδρος = $7^\circ + 7^\circ = 14^\circ$

9) Σχεδιάζουμε τώρα υπό κλίμακα την πτέρυγα μας.

Στις πολλές φάσεις που μπορούμε να επιλέξουμε εδώ θα προτείνουμε τρεις βασικές χωρίς ν' απορρίπτουμε πιθανόν και άλλες, μια που η μεθοδολογία που θα ακολουθήσουμε είναι κοινή

ΠΡΟΤΑΣΗ 1. Όπως στο (σχήμα 18).

Σε αυτή τη περίπτωση Lm & Lmd είναι ίδιες. Ετσι ξέρουμε αμέσως που βρίσκεται ο άξονας του κέντρου πίεσης.

ΠΡΟΤΑΣΗ 2. Τραπεζοειδής πτέρυγα για να βελτιώσουμε την αντοχή εκεί που χρειάζεται (δηλ. κοντά στη ρίζα) και να έχουμε μια πιο ομοιόμορφη απόδοση απήριξης κατά μήκος της πτέρυγας. Σε αυτή τη περίπτωση όπως και στη προηγούμενη δεν θα χρειαστεί να υπολογίσουμε την θέση της Lmd προκειμένου να βρούμε τον άξονα πίεσης εάν τον θεωρήσουμε εξ' αρχής μια ευθεία κάθετη στον οριζόντιο άξονα της άτρακτου και θέτουμε την Lr και την Le με το κέντρο πίεσης τους επάνω σ' αυτό τον άξονα (σχήμα 19).

Προσέχτ η χορδή στο ακροαίριό για να μην είναι πολύ μικρή. Νομίζω ότι 1,6 dm δηλ. 16cm είναι καλή.

Εχοντας σαν δεδομένο $Le = 1,6 \text{ dm}$ εύκολα βρίσκουμε την Lr ως εξής $(Lm + Lm) - Le = Lr$ Αντικαθιστώντας με το γνωστό μας νόμωρα προκύπτει $(1,6 + 1,6) - 1,6 = 1,6 = 3,6 - 1,6 = 2 \text{ dm}$ δηλ. η Lr θα είναι 2 dm ή 20 cm.

ΠΡΟΤΑΣΗ 3. Τραπεζοειδής οπισθοκλινή πτέρυγα δηλ. με θετικό βέλος (σχήμα 23) εδώ θα χρειαστεί να υπολογίσουμε την Lmd προκειμένου να βρούμε τον άξονα των κέντρων πίεσης. Την υπολογίζουμε με τη μέθοδο που είδαμε στο τεύχος Νο 8. Και όπως διαφαίνεται στο (σχήμα 20).

Όσοι από τις τρεις παραπάνω λύσεις και να επιλέξουμε δεν θα υπάρξει ουσιαστικό πρόβλημα πίεσης. Θα συμβουλευτεί όμως να λάβετε σοβαρά υπόψη τις κατασκευαστικές σας δυνατότητες. Για το παράδειγμα μας ωστόσο θα επιλέξω την πρόταση 1. Αφού τελειώσαμε με τη πτέρυγα ακολουθούμε ανάλογο δρόμο και για την οριζόντια ουρά (Stabilizer).

10) Επιλογή αεροτομής: Το ανεμόπτερο είναι μικρό, έτσι για πρακτικούς λόγους αντί για αεροτομή μπορούμε να επιλέξουμε ένα επίπεδο από μπαλάκι ή από δοκαράκια πάχους 5 - 6 χιλιοστών με στρογγυλεμένο το χείλος προσβολής και εκλεπτυσμένο το χείλος εκφυγής. Ετσι που η αεροτομή να δίνει την εντύπωση ενός συμμετρικού προφίλ. Πρέπει δε να θεωρήσουμε ότι δεν είναι φέρουσα και γι' αυτό θα την θέσουμε ως προς τον οριζόντιο άξονα του μοντέλου (AE) σε 0° . Επίσης σαν συμμετρική



που είναι η αεροτομή θα θεωρήσουμε ότι έχει κέντρο πίεσης στο 25% της χορδής.

11) Επιλογή επιφάνειας Stabilizer (Ss): Για να ορίσουμε την επιφάνεια της ουράς πρέπει να έχουμε μια δεδομένη άτρακτα όπου ξέρουμε πια το μήκος του bl και να λύσουμε τον τύπο του συντελεστή K με άγνωστο το Ss ή να ξεκινήσουμε πρώτα με γνωστή την επιφάνεια του stabilizer και κατόπιν να δημιουργήσουμε εμείς μια άτρακτα που θα της προσδώσουμε το ανάλογο bl. Στο παράδειγμα θα ακολουθήσουμε αυτή τη δεύτερη λύση. Ετσι λοιπόν πρέπει να ξεκινήσουμε τον προσδιορισμό της Ss επιλέγοντας ένα ποσοστό επί τοις % της πτέρυγας. Επειδή είμαστε πρωτόγνωροι προτείνω να πάρουμε μια μέση τιμή της ταμπέλας που καθορίζει τη σχέση SA/Ss για τα ανεμόπτερα Sport. Μια μέση τιμή είναι το 18% δηλ. $Ss = SA \times 18\%$ δηλ. $Ss = 27,54 \text{ dm}^2 \times 18\% = 4,9572 \text{ dm}^2$ στρογγυλεύουμε στα 5 dm².

12) Επιλογή διατόμματος stabilizer (Ya). Εδώ πρέπει να πούμε ότι τα διατόματα της ουράς στατιστικά κυμαίνονται μεταξύ 3 - 6. Διαλέγουμε λοιπόν σαν αρχικό διάγραμμα μια μέση λύση που είναι το 4,5.

13) Καθορισμός της Lm. Βρίσκουμε την Lm της ουράς με το εξής σκεπτικό: Έχουμε σαν δεδομένα Ya περίπου 4,5 και $Ss = 5 \text{ dm}^2$. Ξέρουμε από το προηγούμενο τεύχος ότι $Lm \times XAA = Ss$. Αλλά AA είναι $(Lm \times Ya)$ έτσι αντικαθιστώντας το AA στην πρώτη εξίσωση έχουμε $Lm \times (Lm \times Ya) = Ss$ δηλ. $Lm \times (Lm \times 4,5) = 5 \text{ dm}^2$ $Lm^2 \times 4,5 = 5 \text{ dm}^2 = Lm^2 = 5/4,5 = Lm^2 = 1,111 = Lm = 1,111 = Lm = 1,054$. Στρογγυλεύουμε στο 1,05 dm δηλ. 10,5 cm.

14) Βρίσκουμε το άνοιγμα του Stabilizer

(AA) με τον γνωστό τύπο $AAXLm = Ss$. Λοιπόν με ως προς AA και έχουμε $AA = Ss/Lm$ δηλ. $AA = 5/1,05 = 4,76 \text{ dm}$ δηλ. 47,6 cm.

15) Καθορίζουμε αν θέλουμε επακριβώς το διέτμο (Ya) της ουράς. Ξέρουμε από το προηγούμενο τεύχος ότι $Ya = AA/Lm$ εφαρμόζουμε τα ήδη γνωστά νόμωρα και έχουμε $Ya = 4,76/1,05 = 4,533$.

Συντάσσουμε τώρα τα δεδομένα του Stabilizer που είναι:

Αεροτομή: επίπεδη συμμετρική 5 - 6 mm

Γωνία προβολής: 0°

Άξονας (CP): Στο 25% της χορδής.

AA Stabilizer = 4,76 dm

Επιφάνεια Stabilizer (Ss) = 5 dm²

Lm Stabilizer = 1,05 dm

Ya Stabilizer = 4,533

17) Σχεδιάζουμε τώρα υποκλίμακα το Stabilizer.

Προτείνω πάλι τα τρία βασικά σχήματα όπως και για τη πτέρυγα. Για να μην επαναλαμβάνουμε τα ίδια παραθέτω και τις τρεις προτάσεις μαζί (σχήμα 21).

Οποιοδήποτε πρόταση κι αν επιλέξουμε δεν δεσμεύει και το σχήμα της κυρίας πτέρυγας. Για το παράδειγμα θα επιλέξω την πρόταση 3 γιατί δημιουργεί ευθύ το χείλος εκφυγής. Όπως φαίνεται στο σχήμα έχει τον άξονα των κέντρων πίεσης στα 4,1 cm από το χείλος προσβολής της Lr της ουράς.

18) Η ουρά μπορεί να είναι ολοκλήρη ή να έχει ένα κινητό τμήμα (elevator). Μου φαίνεται πιο εύκολη η δεύτερη λύση. Η επιφάνεια του κινητού τμήματος κυμαίνεται από 25% - 40% της επιφάνειας της ουράς ή πιο εύκολα αυτή η επιφάνεια θα πρέπει να έχει σαν άνοιγμα το άνοιγμα του Stabilizer και σαν βάθος το 25% - 40% της Lm. Προτείνω να δεχτούμε το 33% έτσι το βάθος του κινητού θα είναι:

$(Lm \times 33\%)$ δηλ. βάθος κινητού = $1,05 \times 33\% = 0,35 \text{ dm}$ ή 3,5 cm.

Σχεδιάζουμε τώρα επακριβώς την ουρά υπό κλίμακα (σχήμα 22).

20) Επιλογή συντελεστή K. Προτείνω να καθορίσουμε την μέγιστη τιμή του συντελεστή της κατηγορίας ανεμόπτερων Sport. Ετσι έχουμε $K = 0,6$.



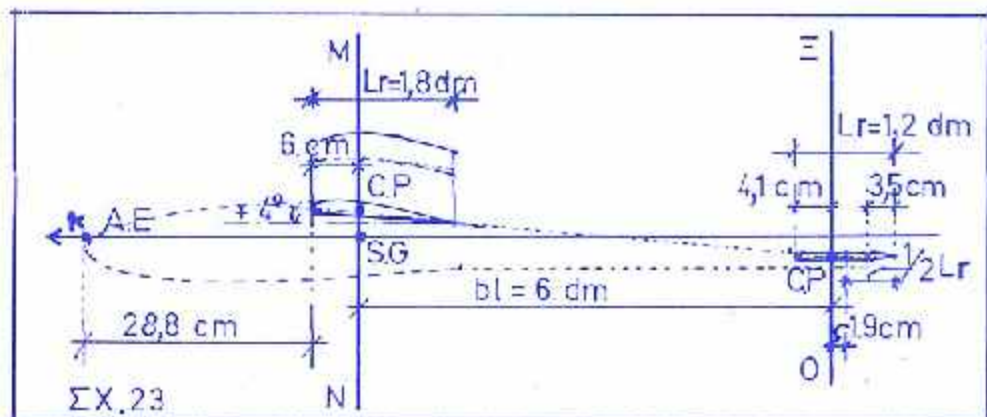
21) Προσδιορισμός του bl (υπονοούμενουμε: bl είναι η απόσταση μεταξύ κέντρου πίεσης της Lmd πτέρυγας και του κέντρου πίεσης της Lmd ουράς).

Για να προσδιορίσουμε το bl θα πάρουμε τον τύπο K που είναι: $K = Ss \times bl / SA \times Lm$ και θα λύσουμε ως προς bl

Ετσι έχουμε $bl = K \times SA \times Lm / Ss$ δηλαδή $bl = 0,6 \times 27,54 \text{ dm}^2 \times 1,6 \text{ dm} / 5 \text{ dm}^2 = 5,95$ στρογγυλεύουμε στο 6 dm δηλ. bl = 6 dm ή 60 cm.

22) Φτιάχνουμε τώρα ένα γενικό σχήμα του ανεμόπτερου (σχήμα 23), ως εξής:

α) Τραβάμε μια οριζόντια ευθεία. Αυτή την



ευθεία θα την θεωρήσουμε τον άξονα έλξης (AE) του ανεμόπτερου.

β) Φέρουμε μια κάθετη στην AE την (MN) και θεωρούμε ότι σε αυτήν βρίσκεται το CP της Lmd της πτέρυγας και στη ταύη της με την AE το SG του μοντέλου (το CP το ανεβάζουμε 2 - 5 cm από το SG γ.δ. να δημιουργήσουμε χώρο καθ' ύψος στην άτρακτο προκειμένου να βάλουμε τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό έτσι ώστε πραγματικά το SG να μπορεί να βρεθεί επάνω στην άξονα AE).

γ) Τακτοποιούμε την αεροτομή με τη γωνία προσβολής (στη περίπτωση μας 4°).

δ) Επειδή η πτέρυγά μας έχει διεδρό σχεδιάζουμε και την προβολή της επαυξημένη κατά 25%.

ε) Από την κάθετη (MN) που φέρει το CP και το SG, απομακρυνόμαστε προς τα πίσω απόσταση bl δηλ. 6cm. Εκεί φέρνουμε μια άλλη ευθεία κάθετη στην AE, την (EO). Επάνω της βρίσκεται το CP του Stabilizer.

στ) Σχεδιάζουμε το profil του stabilizer με τη γωνία προσβολής 0° ως προς τον AE.

(Το Stabilizer και η πτέρυγα θα τοποθετηθούν σε τελική στάθμη (πάνω ή κάτω) ως προς τον άξονα AE αφού υπολογίσουμε τις μεταπηκές επιφάνειες) «βλέπε τεύχος 8 ανασφαρά στον ΑΕ».

ζ) Παίρνουμε σημείο K στο μπροστινό μέρος του AE τόσο ώστε από το χείλος προσβολής της πτέρυγας να απέχει 1,5 - 2 φορές την Lr της πτέρυγας. Για το παράδειγμά μας θα πάρω 1,6 φορές την Lr δηλ. 1,8dmX1,6 = 28,8cm.

23) Περνάμε τώρα στο rudder.

α) Δε πρέπει να ξεχνάμε ότι και αυτό είναι μια πτέρυγα. Γι' αυτό πρέπει να επιλέξουμε μια αεροτομή. Προτείνω balsa 3 - 5 χιλ. με στρογγυλεμένο το χείλος προσβολής και εκτεταμένο το χείλος εκφυγής. Το κέντρο πίεσης (CP) του rudder θα βρίσκεται στο 25% της χορδής.

β) Επιλογή διατόμησης: η στατική μας λέει ότι μπορούμε να παίξουμε μεταξύ 1 - 2,5. Προτείνω λοιπόν σαν διάτομα (Ya) = 1,6.

γ) Καθορισμός του συντελεστή Kr. Προτείνω μια μέση τιμή που είναι Kr = 0,047.

δ) Καθορισμός του bl για το rudder. Προτείνω να του δώσουμε διάσταση 6,19 dm (61,9cm) δηλ. από το CP της Lmd πτέρυγας έως τα 1/2 της Lr του Stabilizer.

Με αυτά τα δεδομένα εύκολα προσδιορίζουμε την επιφάνεια του rudder (Sr) ως εξής: παίρνουμε τον τύπο του Kr που είναι Kr =

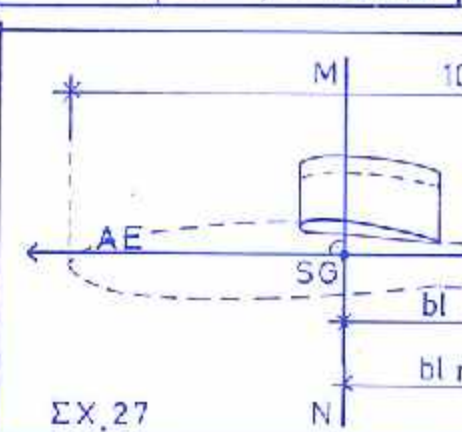
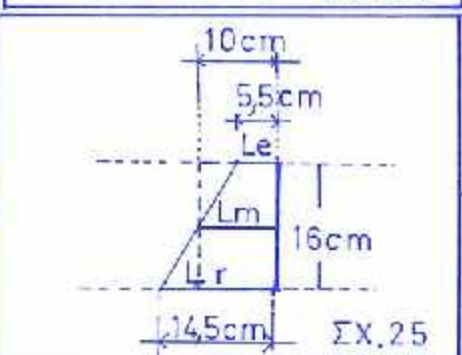
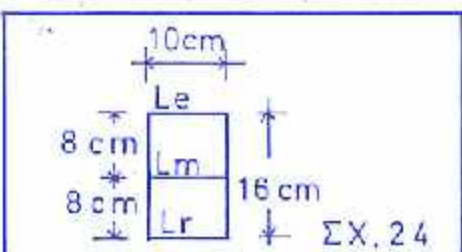
$(Sr \times bl) / (SAX 1/2 AA)$ και λύνουμε ως προς Sr. Ε-
τσι έχουμε $Sr = Kr \times S \times AX 1/2 AA / bl$ αντικα-
θιστούμε τώρα στον τύπο τα δεδομένα στοιχεία:
 $Sr = 0,047 \times 27,54 \text{ cm}^2 \times 1/2 \times 15,3 \text{ dm} / 6,19 \text{ dm} =$
 $Sr = 1,6 \text{ dm}^2$

Καθορίζουμε τη μέση χορδή (Lm) του rudder. Ακολουθούμε την ίδια λογική που χρησιμο-
ποιήσαμε για να βρούμε την Lm του stabilizer. Με δεδομένα διάτομα (Ya) = 1,6 και επιφάνεια
 $Sr = 1,6 \text{ dm}^2$ έχουμε $Lm^2 = 1,6 \text{ dm}^2 / 1,6 \text{ dm} =$
 $Lm^2 = 1 \text{ dm} = Lm = 1 \text{ dm} = Lm = 1 \text{ dm} (10 \text{ cm}).$

ζ) Βρίσκουμε το ύψος ή άνοιγμα (AA) του rudder.

Εφαρμόζουμε όπως και για το stabilizer τον
τύπο $AAXLm = Sr$. Λύνουμε ως προς AA και
έχουμε $AA = Sr / Lm$ δηλ. $AA = 1,6 \text{ dm}^2 / 1 \text{ dm} =$
 $AA = 1,6 \text{ dm} (16 \text{ cm}).$

η) Συντάσσουμε τα δεδομένα του rudder



που είναι:

$AA = 1,6 \text{ dm}$.

$Sr = 1,6 \text{ dm}^2$.

$Lm = 1 \text{ dm}$.

θ) Φτιάχνουμε το πρώτο σχήμα του rudder (Σχήμα 24).

ι) Αν προτιμήσουμε μια φόρμα τραπεζοει-
δή και με βέλος μετασχηματίζουμε το αρχικό
σχήμα του rudder σύμφωνα με το γούστο ή τις
ανάγκες μας. Εδώ θα κάνουμε μετασχηματισμό
όπως φαίνεται στο (σχήμα 25).

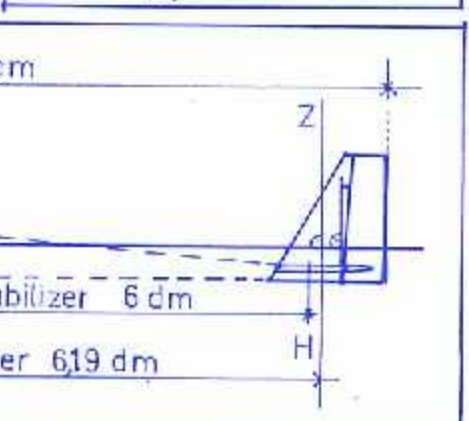
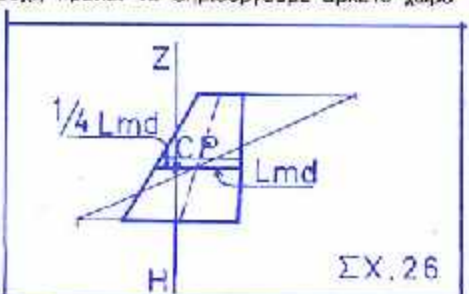
Προσοχή όπως μετασχηματισμό κι αν κά-
νουμε η Lm και το ύψος πρέπει να παραμέ-
νουν σταθερά. Μόνον έτσι είμαστε σίγουροι ότι
θα έχουμε την ίδια επιφάνεια και στο μετασχη-
ματισμένο rudder.

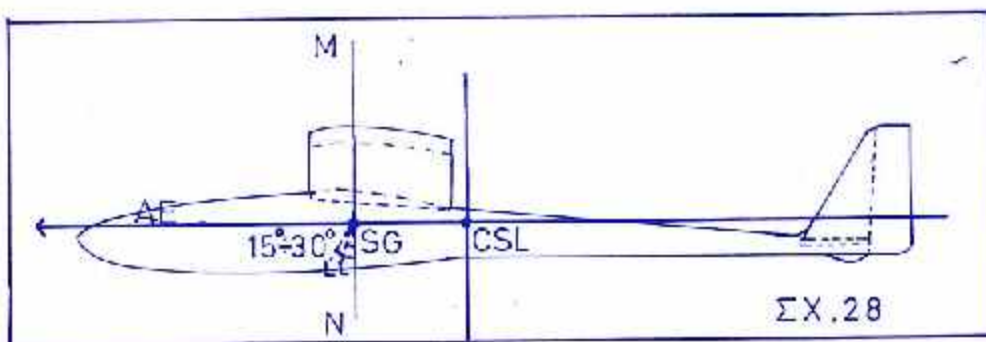
κ) Βρίσκουμε την Lmd του rudder και
φέρνουμε μια κάθετη (ZH) επάνω στο CP (25%
της Lmd) σχήμα 26.

λ) Τοποθετούμε το rudder στο γενικό
σχήμα του ανεμόπτερου προσέχοντας: η ευ-
θεία (ZH) να περνάει κάθετα επάνω στην
καθορισμένη απόσταση που έχουμε ορίσει σαν
bl του rudder δηλ. σε 61,9cm από το CP της
πτέρυγας σχήμα 27.

Επίσης σε αυτή τη φάση χαράζουμε και το
κινητό του rudder που καλό είναι να ξεπερνάει
το 50% της ολικής επιφάνειάς του. Επίσης η
γραμμή των μεντεσέδων για λόγους πρακτι-
κούς θα βοηθήσει αν πέρναγε από το σημείο
που ξεκινάει το κίνητρο του stabilizer. Εδώ να
πούμε ότι αν η γραμμή των μεντεσέδων του
rudder έχει κλίση προς τα πίσω (όπως στο σχή-
μα) τότε το ανεμόπτερο στις στροφές θα
σημειώνει ελαφρά το ρίγος του, πράγμα που
θα το βοηθήσει περισσότερο στην ισορροπία ως
προς τον διαμήκη άξονά του.

24) Από εδώ και πέρα αρχίζει η διασκέδαση
Τοποθετούμε το CSL επάνω στον AE (μερικούς
πόντους πιο πίσω) 10 - 15cm είναι αρκετά και
αρχίζουμε να διαμορφώνουμε την πλόγια επι-
φάνεια του μοντέλου εφαρμόζοντας αυτά που
έχουμε πει στην ανασφαρά μας στο CSL. Προ-
σοχή πρέπει να δημιουργούμε αρκετό χώρο





προκειμένου να βάλουμε τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό με δυνατότητα προσθήκης αρκετού αερογυαριού.

Μόλις τακτοποιήσουμε τις πλάνιες επιφάνειες τοποθετούμε το σημείο του γάτζου στην «κοιλιά» του μοντέλου. Πρέπει η ευθεία που ενώνει το σημείο του γάτζου και το SG να δημιουργηθεί με την κάθετη ευθεία MN γωνία $15^\circ - 25^\circ$ σχήμα 28. Μετά από αυτό κάνουμε έλεγχο και στις μετωπικές επιφάνειες (πραγμα που εξηγήσαμε στο προηγούμενο τεύχος).

Ελαφριές αποκλίσεις από την ακρίβεια, θα παίξουν πολύ μικρό ρόλο, γι' αυτό μην ανησυχείτε αν κάτι δεν σας ικανοποιεί απόλυτα.

25) Σχεδιάζουμε το ανεμόπτερό μας και σε κάτωψη. Το ότι δώσαμε διέδρο μειώσε στην κάτωψη το άνοιγμα της πτέρυγας. Γι' αυτό πρέπει να γεμίσουμε πέρα από το τελευταίο rib των ακροπτερίων με balsa ώστε αυτή την απόλυτα διαστάσεως λόγω διέδρου να την

συμπληρώσουμε ώστε να επιστρέψει το AA στην διάσταση που έχουμε ορίσει.

Ουσιαστικά εδώ τελειώνει ο σχεδιασμός. Τώρα περνάμε σε κατασκευαστικά σχέδια εφαρμόζοντας μεθόδους που ανταποκρίνονται στη γνώση, στη πείρα και στα γούστα του καθένα από μας. Για όσους θα επιθυμούσαν να σχεδιάσουν αερομοντέλο διαφορετικής κατηγορίας, πρέπει να πούμε ότι η μεθοδολογία που θα ακολουθήσουν είναι η ίδια, το μόνο που θα αλλάξει θα είναι ουσιαστικά ο συντελεστής K και πιθανόν η αεροτομή το διάγραμμα και η διεδρος. Σίγουρα θα υπάρξει μεγάλη βοήθεια από αναφορές σε μοντέλα ανάλογων κατηγοριών.

Υ.Γ. Θα ήμουν ευτυχής να συζητήσω μαζί σας οποιαδήποτε απορία που θα προκύψει από το άρθρο.

Φιλικά

ΚΩΣΤΑΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ

Η ΕΑΑ στα Σχολεία

Η έκθεση μοντελισμού είχε και μερικά απρόβλεπτα ευεργετήματα.

Κάποια στιγμή μας πλησίασε ένας κύριος ο οποίος έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για τις δραστηριότητες μας. Ανώτατη Τάξης Ασημάκης, παλαιός αερομοντελιστής και τώρα υπεύθυνος του Ομίλου μοντελισμού της Σχολής Μωραΐτη.

Ο Κύριος Ασημάκης μας έκανε την πολύ ενδιαφέρουσα πρόταση να επιδείξουμε μερικά αντιπροσωπευτικά μοντέλα μας στα ετήσια παζάρια της Σχολής από 1 έως 3 Απριλίου. Επίσης μας ζήτησε αν μπορούσαμε να κάνουμε μια πτητική επίδειξη με θέσμιο και μια διάλεξη σε όσους μαθητές θέλουν να την παρακολουθήσουν. Φυσικά δεχθήκαμε ευχαρίστως την πρότασή του.

Για λόγους ασφαλείας δεν μπορούσαμε να κάνουμε την πτητική επίδειξη όπως και δεν μπορούσαμε να βρούμε μοντέλα Free Flight και Rubber.

Αρκεστήκαμε σε ένα ηλεκτροκινούμενο αεροπλάνο, ένα ανεμόπτερο, ένα ημιτελές αεροπλάνο για να φαίνεται ο τρόπος κατασκευής και ένα Control Line, προσφερθέν από τον συνάδελφο Π. Σοφά. Επίσης του δώσαμε αρκετά διωφημιστικά της ΕΑΑ και μερικά τεύχη του Αερομοντελιστή.

Τα μοντέλα μας εκτέθηκαν μαζί με τα πλαστικά μοντέλα των μαθητών της Σχολής.

Ήταν μια ευχάριστη εμπειρία και παρ' όλη πρωτοβουλία δεν αφέιλεται στην ΕΑΑ αλλά στον κ. Ασημάκη και στη Σχολή Μωραΐτη μια καλή αρχή. Τους ευχαριστούμε.

Ν. Κατσαράς

Κρητική Φιλοξενία

Το Σάββατο 19 Μαρτίου έπρεπε να βρίσκομαι στα Χανιά για επαγγελματικούς λόγους. Παρ' όλο ότι θα είχα όλη την ημέρα ελεύθερη, το γεγονός ότι θα έχανα το μοντελοδρομίο μας δεν με ενθουσίαζε καθόλου.

Ήταν μια όμορφη αναξιάτικη ημέρα πράγμα που μου χάλασε ακόμα περισσότερα την διάθεση. Σίγουρα στην Αθήνα θα πετούσα.

Φανταστική την έκκληση μου όταν ξαφνικά είδα στον δρόμο ένα αυτοκίνητο με ένα μοντέλο στην οχάρα. Κάποιοι κάπου πετάνε σκέφτηκα και ευκαιρία να δω πού. Ρωτώντας βρήκα το μοναδικό μοντελοκατάστημα της πόλης όπου ο ιδιοκτήτης Τάκης Νατάρης και 2-3 άλλοι μοντελιστές ξεφουζίζουν καταλόγους και είχαν πάσει ψιλή μοντελοκουβέντα.

Τους συστήθηκα, κατά τη Κρητική εθιμα έγινα αμέσως ευπρόσδεκτος και μπήκα και εγώ στην συζήτηση. Αν νομίζουμε εμείς εδώ στην Αθήνα ότι έχουμε ελείψεις υλικών, πρέπει να δαίτε τι τραβάνε αυτοί. Πράγματα καινά σαν έλικες, μπουζί, ρόδες κ.λπ. πρέπει να τα αγοράζουν γιατί αν ξεμείνουν θα κάνουν εβδόμαδες μέχρι να τους έρθουν από Αθήνα. Όσο για μοντελοδρομίο, χρησιμοποιούν το αεροδρομίο του Μάλεμε αλλά μόνο από Νοέμβριο μέχρι Μάιο, γιατί μετά έρχονται τα φεραστικά και τους απαγορεύουν.

Για μεγάλη μου χαρά, με προσκάλεσαν να έλθω στο Μάλεμε το απόγευμα και μάλιστα ο Τάκης ήλθε και με πήρε από το ξενοδοχείο μου. Εκεί συνάντησα τον Μπάμπη Περβόλα που πετούσε ένα DALOTEL 40άρι και τον Μανώλη Μαυρομάτη με ένα ανεμόπτερο. Και

ΚΙΚΙ

Ενα ανεμόπτερο για αρχάριους

Σε αυτό το τεύχος του περιοδικού μας σας παρουσιάζουμε τα κατασκευαστικά σχέδια του «ΚΙΚΙ».

Είναι ένα μικρό ανεμόπτερο που προορίζεται για αερομοντελιστές που τώρα αρχίζουν να ασχολούνται με την κατασκευή και πτήση μοντέλων.

Το σχέδιο αυτό είχε αναδημοσιευτεί στην «ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ» τον Ιανουάριο του 1974.

Κατασκευή

Η κατασκευή του «ΚΙΚΙ» είναι εξ ολοκλήρου από ξύλο μπάλα, ώστε να συνδυασθεί η ελαφρά κατασκευή με την αντοχή.

Η όπτακτος, κατασκευασμένη κατά τον κλασικό τρόπο των ανεμοπτερών δεν παρουσιάζει δυσκολίες. Φαίνεται χαρακτηριστικά στο σχέδιο και στην προοπτική παράσταση. Η αρίθμηση των διαφόρων τμημάτων σας διευκολύνει αρκετά όπως και η περιγραφή των υλικών στον πίνακα σχεδίου. Προσοχή απαιτείται στο σύστημα της βάσεως που τοποθετούνται τα φτερά (16, 17, 18, 19) και πρέπει να κατασκευαστεί από γυαλό ξύλο π.χ. πεύκο.

Τα φτερά πρέπει να συναρμολογηθούν πάνω σ' ένα επίπεδο πάγκο ή σανίδα χωρίς στρεβλώσεις και ανομιλίες.

Πρώτα κοφισαίνουμε τα χείλη προσβολής και εκφυγής και μετά κολλάμε τις αεροτομές (1, 2). Η διεδρος σχηματίζεται με τα κόντρα πλάκα (7 και 6).

Τα ηηδάλια κατασκευάζονται από φύλλο μπάλα 1,5 χιλ. και πορνιούνται στις σχισμές του κυρτού τμήματος.

ΕΠΙΚΑΛΥΨΗ: Η επικάλυψη των φτερών γίνεται με φιλό χαρτί κατά προτίμηση χρωματιστό, αφού το βρεχουμε προηγουμένως και το κολλήσουμε περιφερειακά με διαφανείς βερνίκι νιτρου. Το κέντρο βάρους είναι 35 χιλ. πίσω από το χείλος προσβολής.

Καλές πτήσεις
ΠΑΝ. ΙΟΦΟΣ

Διορθώσεις προηγούμενου τεύχους

Στο πρόγραμμα εκδηλώσεων του προηγούμενου τεύχους μερικές ημερημνίες διορθώθηκαν λανθασμένες.

Ετσι σας δίνουμε τις σωστές:

FUN FLY στις 2/10/88 αντί 30/9/88

Στην Θεσσαλονίκη το FSA SPORT στις 25/9/88 αντί 25/5/88

οι δύο προσφέρθηκαν να με αφήσουν να πετάξω. Πήρα για πολύ λίγο και σε μεγάλο ύψος το DALOTEL.

Δυστυχώς σε λίγο άρχισε φιλοβρέχει και έτσι τα μαζέψαμε.

Ήταν μια πάρα πολύ ευχάριστη ημέρα. Στην Κρήτη η φιλοξενία και η μοντελιστική αλληλεγγύη βρίσκεται σε πολύ ψηλά επίπεδα.

Υ.Γ. Οχι, δεν βάζουμε ταίπουργο στα καύσιμα.

Ν. Κατσαράς

ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Στις 6-3-88 είχε προγραμματισθεί ο Αγώνας SCALE με επίδειξη όλων των κατηγοριών περικομμένων για το κοινό, όμως οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες μείωσαν την συμμετοχή στο ελάχιστο. Έτσι ώστε έγινε μόνο η επίδειξη και όχι ο Αγώνας.

Η οργάνωση υπήρξε άσπαστη και έτσι παρά τον κακό καιρό οι επισκέπτες ικανοποιήθηκαν από την επίδειξη που έγινε και που ομολογούμενως ήταν πολύ εντυπωσιακή.

Συμμετείχαν οι κ. Παπαδόπουλος Κ., Σοφός Π., Βράτσος Θ., Κυπρίης Γ., Κωνσταντουδάκης Γ., Σκουρλής Α., Σταμάτης Δ., Ιωαννίδης Γ., Μαρτίνος Α.

Επίσης ευχαριστούμε τον κ. Καρυνά που προσέφερε την γεννήτριά του, ώστε να λειτουργήσει η μικροφωνική εγκατάσταση και όλους όσους δούλεψαν για να πετύχει η επίδειξη.

Από 10-13 Μαρτίου συμμετείχαμε στην έκθεση Μοντελισμός 88 που οργάνωσε το Υφ. Νέας Γενιάς στα Ολυμπιακά Στάδια της Αθήνας σε συνεργασία με τις Ενώσεις Αερομοντελιστών, Μοντελιστών και Πλαστικομοντελιστών. Σε γενικές γραμμές η έκθεση ήταν επιτυχημένη, η συμμετοχή των μελών μας εντυπωσιακή και τους ευχαριστούμε. Αυτό όμως που εντυπωσίασε ήταν η πληθώρα SCALE μοντέλων που εμφανίστηκαν και αυτό έδειξε ότι παρ' όλη αυτά τα μοντέλα δεν πολυεμφανίζονται στα μοντελαδρόμια υπάρχει καλή υποδομή για να αναπτυχθεί και στην Ελλάδα το SCALE με δυνατότητα να εκπροσωπηθούμε στο μέλλον και σε διεθνείς διοργανώσεις.

Παρακάτω δημοσιεύουμε μερικές από τις κρίσεις που γραφτήκαν στο βιβλίο εντυπώσεων που ανοίξε η ΕΑΑ στη διάρκεια της έκθεσης.

Επίσης έγιναν πτήσεις ανερόπτερων και λαστιχοκίνητων καθώς και επίδειξεις αυτοκινήτων στην διπλανή αίθουσα της έκθεσης από μέλη των Ενώσεων.

Μέλη της Ε.Α.Α. που έλαβαν μέρος στην έκθεση



Αναπολιτάκης Ζαχαρίας
Γιαννιτάκης Αργύρης
Δημιόπουλος Α.
Ζήβας Γιάννης
Καρυνάς Χρήστος
Κατσαράς Νίκος
Κλαυδιανός Νίκος
Keller Bruno
Κόλλιας Κώστας - Βραβείο καλύτερου μοντέλου αγωνιστικής κατηγορίας.
Κουτσός Στέλιος
Κυριακόπουλος Φώτης
Κυριακόπουλος Βασίλης
Κωνσταντακάτος Γιάννης
Μανουσάκης Γρηγόρης
Μαρτίνος Λάκης
Μέλλος Μίκε
Παπαδόπουλος Αντώνης
Παπαδόπουλος Κώστας
Σκιτζίς Κώστας
Σκουρλής Άγγελος - Βραβείο καλύτερου μοντέλου 1/4 Scale.

Σοφός Παναγιώτης
Σεβαστός Γιώργος
Τσιούγκος Γιώργος
Φορουδάκης Βίκτωρ - Βραβείο καλύτερου μοντέλου Scale.

Μερικά από τα σχόλια.

Θεωρώντας ότι είναι το πρώτο ουσιαστικό βήμα προς την οργανωμένη παρουσίαση της τόσο ενδιαφέρουσας δουλειάς των μοντελιστών, θερμά συγχαρητήρια στους εκπροσώπους των συλλόγων αλλά και τους κατασκευαστές. Μια προσπάθεια που αξίζει κάθε συμπαράσταση.

Φ. Πελασάνικος
Υφ. Πολιτισμού

Ολόθερμα, ολόψυχα συγχαρητήρια στους διοργανώτες την ιστορική πλέον πρώτη στη χώρα μας ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ. Η διάδοση της Αεροθλητικής ιδέας βοηθά τα μέγιστα τους νέους να βρουν διέξοδο στα τόσα και τόσα προβλήματα που τους απασχολούν στην ανήσυχη σημερινή εποχή. Το Έθνος μας πρέπει να είναι υπερηφανό.

Με αγάπη

Βασ. Κοντογεώργος

Πρόεδρος Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδας

Το τμήμα αερομοντελιστών ήταν άμωγο.
Μαθητές Σχολής Ικάρων

Συγχαρητήρια για την προσπάθειά σας.
Ήταν πολύ IN.
Μου άρεσε πολύ.
Εξαιρετική προσπάθεια... Συγχαρητήρια.
Έγινε η αρχή αυτό μετράει.
Άμωγη και σωστή ιδέα.
Και πολύ το χάρηκα.

Αγώνας F3AGR 18-4-88 - Σπέτα.

Την Κυριακή 18-4-88 έγινε ο προγραμματισμένος αγώνας της νέας κατηγορίας F3AGR. Σκοπός της κατηγορίας αυτής είναι η προσέλευση των νέων αερομοντελιστών στους αγώνες με πρόγραμμα ασκήσεων αρκετά ευκολότερο από το πλήρες της FAL. Ο αγώνας αυτός ήταν



εσωτερικός της Ε.Α.Α. Η συμμετοχή ήταν αρκετά καλή για πρώτη φορά. Θα μπορούσαν αίγουρα να παρουν μέρος περισσότερα μέλη μας αλλά φαίνεται ότι οι περισσότεροι θα ετοιμαστούν για τον πρώτο αγώνα του Πανελληνίου Πρωταθλήματος που θα γίνει στην Θεσσαλονίκη τον Σεπτέμβριο. Σημειώνεται επίσης ότι εκτός από τους νέους αθλητές πρώτη εμφάνιση έκαναν και νέοι κριτές που παρακολούθησαν το σεμινάριο που διοργάνωσε τον περασμένο μήνα η Ε.Α.Α. στα πλαίσια του ετησίου προγράμματος του Κλάδου Αερομοντελισμού. Για την ιστορία η κατάταξη στον αγώνα ήταν η παρακάτω:

1. Keller Bruno
2. Σωτηράκης Αλέκος
3. Μανουσακάκης Γρηγόρης
4. Κατσαράς Νίκος
5. Τσιολγκας Γιώργος
6. Αναπολιτάκης Ζαχαρίας

Η Αερολέσχη Χανίων οργανώνει αεροαθλητικές εκδηλώσεις την 28-29 και 30 Μαΐου. Η Ε.Α.Α. θα λάβει μέρος στις εκδηλώσεις και παρακαλεί τους ενδιαφερόμενους να το δηλώσουν το συντομότερο δυνατόν γιατί η εξασφάλιση μεταφορικού μέσου και διαμονής λόγω της αργίας θα είναι δύσκολη.

Τος Αγώνας Πανελληνίου Πρωταθλήματος F3A - Πάτρα 25-4-88.

Την Κυριακή 25-4-88 έγινε στο αεροδρόμιο του Αραξού ο πρώτος αγώνας του Πανελληνίου Πρωταθλήματος F3A. Οργανώτης η Αερολέσχη Πατρών. Η οργάνωση καλή και η παρουσία του κόσμου δείχνει για άλλη μια φορά το ενδιαφέρον του κόσμου για αεροαθλητικές εκδηλώσεις. Είναι επίσης μια καλή ευκαιρία για όλους μας να γνωρίζουμε τους αερομοντελιστές από όλη την Ελλάδα.

Ο αγώνας ήταν ο πρώτος από τους τρεις του Πανελληνίου Πρωταθλήματος και ο πρώτος από τους δύο του κριτηρίου για την Εθνική ομάδα που θα λάβει μέρος στο Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα στην Σουηδία στο τέλος Ιουλίου.

Γεγονός που έχει σημασία είναι ότι παράλο που οι αθλητές δεν αυξήθηκαν στον αριθμό πλησίασαν πολύ σε απόδοση ο ένας τον άλλο με βαθμολογία που ήταν από 6,5 έως 7,7 μέσο όρο πάντα.

Η σειρά κατάταξης είναι η παρακάτω:

1. Κωνσταντάκος Γιάννης - 2000 - Ε.Α.Α.
2. Μαρτίνας Λάκης - 1991 - Ε.Α.Α.
3. Παπασιπύρος Κώστας - 1935 - Αερ. Πειραιά
4. Κυρήης Γιώργος - 1896 - Ε.Α.Α.
5. Σάντας Διονύσης - 1868 - Αερ. Πατρών
6. Keller Bruno - 1754 - Ε.Α.Α.
7. Βενάρδος Παντελής - 1726 - Ε.Α.Α.

Ο επόμενος αγώνας είναι στην Αθήνα την Κυριακή 15-5-88. Για μια ακόμα φορά συγχρητήρια στην Αερολέσχη Πατρών για την οργάνωση και φιλοξενία τους και καλή επιτυχία στους αθλητές για την συνέχεια του Πρωταθλήματος.

ΘΕΡΙΝΟ ΩΡΑΡΙΟ ΕΝΤΕΥΚΤΗΡΙΩΝ Ε.Α.Α

Από 9-5-88 το ωράριο λειτουργίας των εντευκτηρίων της Ε.Α.Α. γίνεται 7-10 μ.μ. Δευτέρα - Τετάρτη - Παρασκευή.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σκοπός του παρόντος άρθρου είναι η απαγωγή ατυχημάτων προς τον εαυτό μας και προς τρίτους αλλά και η προφύλαξη της ύπαρξης του μοντέλου μας.

Οι αναφερόμενες προφυλάξεις και έλεγχοι αποτελούν συμπεράσματα εμπειρίας γύρω από θέματα ασφαλείας και έχουν προέλθει είτε από έμπειρους αερομοντελιστές είτε αρχάριους.

Ακόμα και έτσι κανένα άρθρο δεν μπορεί να είναι πλήρες εφ' όσον εμπλέκεται ο ανθρώπινος παράγοντας πλην όμως ο σκοπός είναι να γίνει το χόμπυ ασφαλέστερο και κατ' ακολουθεία φθηνότερο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Εσύ είσαι η μεγαλύτερη πιθανότητα ενός ατυχήματος

Σαν σχεδιαστής, κατασκευαστής, εγκαταστάτης, επιθεωρητής και χειριστής πρέπει να επιδείξεις υψηλό βαθμό επιδεξιότητας προσοχής και φροντίδας στη λεπτομέρεια και υπομονή πολύ μεγαλύτερη από κάθε άλλη δραστηριότητα.

Αν δεν είσαι προετοιμασμένος να αντιμετωπίσεις αυτές τις απαιτήσεις είναι προτιμότερο να ασχοληθείς με κάτι πιο απλό και ασκύνδυο πριν τραυματίσεις κάποιον ανύποπτο ή ακόμη περισσότερο τον εαυτό σου.

Όλοι θα πρέπει να μάθουμε από κάποιους άλλους, έτσι αν έχεις αμφιβολίες για τις ικανότητές σου ή τις γνώσεις σου συμβουλέψου κάποιον έμπειρο αλλά θυμήσου ότι η δυνατή φωνή και ο στόμφορ δεν εκφράζουν αναγκασία και ικανότητα.

Ψάξε για τον μοντελιστή με τα λιγότερα σπαρτάματα που απολαμβάνει ήσυχα και σποδονικά το χόμπυ του και ζητά την βοήθειά του.

Πριν κάνεις κάτι έλεγξε αν είναι σωστό και όταν τελειώσεις ελέγξε το πάλι. Μετά ελέγξε το από την αρχή μέχρι το τέλος για να σιγουρευτείς ότι είναι εντάξει.

Έχε πάντοτε μαζί σου ένα σέτ πρώτων βοηθειών εύκαιρο και σιγουρέψου ότι ξέρεις να το χρησιμοποιήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ασφάλεια κατασκευών

1. Εάν κατασκευάζεις από Kit ή σχέδιο ακολουθήσε τις οδηγίες του κατασκευαστή.

2. Μην παραλείψεις ενισχύσεις και κάνε την κατασκευή ισχυρή χωρίς να βραδύνει στην αντοχή του υλικού επικάλυψης.

Σκέψου πολύ προσεκτικά οποιαδήποτε τροποποίηση.

3. Εάν σχεδιάζεις το δικό σου μοντέλο κατασκευάσε το αφού έχεις εξασκηθεί με τις καθιερωμένες μεθόδους κατασκευής.

4. Σε όλες τις κατασκευές να θυμάσαι ότι τα βαριά μοντέλα δεν επιβιώνουν σε βολιές προσγειώσεως.

Τηλεκατευθύνσεις

1. Διαβάστε προσεκτικά τις οδηγίες χρήσεως του κατασκευαστή.

2. Προ της εγκατάστασής φορτίστε τις μπαταρίες.

3. Ελέγξτε την κατάσταση των μπαταριών για τυχόν χαλαρές επαφές ή διάβρωση των συνδέσεων.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ - ΠΤΗΣΕΩΝ

4. Ελέγξτε τα ποδαρκακια των κρουστών για ρωγμές.

5. Φροντίστε η κεραία να είναι καθαρή.

6. Ελέγξτε τα πριζάκια για καλές κολήσεις και καθαριότητα. Συνδέστε και λειτουργήστε το σύστημα στον πάγκο.

7. Ελέγξτε την εμβέλεια.

8. Ελέγξτε την άνετη και ομαλή λειτουργία των αερίων σε ταχεία κίνηση.

9. Ελέγξτε την άνετη και ομαλή λειτουργία των αερίων σε αργή κίνηση καθώς και την επιδραση των Τριμ.

10. Τα αέρια δεν θα πρέπει να παίζουν στις διάφορες θέσεις τους ή το κέντρο και δεν θα πρέπει να βουίζουν σε θέση ηρεμίας.

11. Κουνήστε τα καλώδια και παρατηρήστε για τυχόν ανωμαλίες.

Εγκατάσταση Τ/Κ

1. Προσπαθήστε να εφαρμόσετε μια σταθερή μέθοδο εγκατάστασης που θα μπορείτε να τη χρησιμοποιείτε σε όλα σας τα μοντέλα. Αυτό θα σας γλυτώσει από αλλαγή θέσεως στα αέρια ή αλλαγή βραχιόνων όταν αλλάζετε μοντέλα.

2. Εάν υπάρχουν κολήσεις φροντίστε να είναι μονωμένες.

3. Όλοι οι σύνδεσμοι (πηρούνες κ.λ.π.) που προβλέπουν ασφάλεια να είναι ασφαλισμένοι.

4. Ελέγξτε αν οι ντίζες λυγίζουν ή τα αέρια βουίζουν σε ακραίες θέσεις και ρυθμίστε ανάλογα.

5. Ελέγξτε τους μεντεσέδες για ασφαλή τοποθέτηση και ελεύθερη κίνηση.

6. Ελαχιστοποιήστε τους τζόγους στις ντίζες.

7. Ελέγξτε την σωστή κίνηση των επιφανειών ελέγχου.

8. Αν οι μπαταρίες είναι κοντά στο δοχείο καυσίμου προστατεύστε τις με αδιάβροχο κάλυμα για πιθανή διαρροή καυσίμου.

9. Η κεραία του δέκτη σας να είναι μακριά από τα αέρια όσο γίνεται και να είναι τελείως εκτεταμένη χωρίς τυλίγματα γύρω από τον δέκτη.

Κινητήρες

1. Έχετε πάντοτε κοντά Α' βοηθειών διαθέσιμο όταν ασχολείστε με κινητήρες.

2. Κατά την εγκατάσταση ελέγξτε τις βίδες στήριξης του κινητήρα και ασφαλίστε τις.

3. Χρησιμοποιήστε πάντα φίλτρο καυσίμου.

4. Η προπέλα να είναι σε καλή κατάσταση χωρίς κοψίματα ή αμυχές. Όταν είναι πλαστική φροντίστε να είναι στις προδιαγραφές του κινητήρα και καλής ποιότητας.

5. Η προπέλα πρέπει να είναι ζυγισμένη κεντραρισμένη και καλά σφιγμένη. Εάν χρησιμοποιήτε σπινερ να μην ακουμπά τα άκρα της προπέλας.

6. Η προπέλα πρέπει να απέχει από το έδαφος και να μην πλησιάζει όταν λειτουργεί σε χαλίκια ή άλλα αντικείμενα που μπορεί να πεταχθούν σε άλλους.

7. Κατά την εκκίνηση το μοντέλο θα πρέπει να κρατιέται από κάποιον βοηθό οπωσδήποτε.

8. Τα καλώδια του μπουζί ή του στάρτερ να είναι σε τέτοια θέση που να μη υπάρχει

περίπτωση εμπλοκής τους στην προπέλα.

9. Φροντίστε να μην υπάρχουν άτομα στο επίπεδο περιστροφής της προπέλας. Αν αυτή σπάσει μπορεί να προκαλέσει σοβαρά τραυματισμό.

10. Η κεραία του πομπού ή το λαυρί του ή το ρουχά σας να μη πάλιαίζουν την προπέλα. Αποφύγετε να βάσετε στις τσέπες σας αντικείμενα που μπορεί να πέσουν στην προπέλα όταν ακυβετε.

11. Ελέγξτε το σύστημα τριβής της βελόνας καυσίμου ώστε να μην περιστρέφεται ελεύθερα.

12. Στο μοντελοδρόμιο ακολουθήστε τις διαδικασίες που προβλέπονται από τον ισχύοντα κανονισμό.

13. Πριν βγάτε τον κινητήρα εμπρός ελέγξτε την T/K.

14. Εκκινήστε τον κινητήρα σε χαμηλές στροφές.

15. Πριν χρησιμοποιήσετε στάστερ βεβαιωθείτε ότι ο κινητήρας δεν είναι σε κατάσταση υδροστατικής εμπλοκής. Αν ξεκινάτε, με το χέρι φοράτε γάντι ή καλυμα δακτύλου ή χρησιμοποιήστε το ειδικό ρεβδί. Περιστρέψετε την προπέλα, μην την χτυπάτε.

16. Ευθείστε την βελόνα ευρισκόμενοι πίσω από το επίπεδο περιστροφής της προπέλας.

17. Έχετε πάντοτε κάποιο πονί πρόχειρο για να ακουπίσετε τα χέρια σας πριν πιάσετε τον πομπού.

18. Μετά το ξεκίνημα προσέξτε εκεί που θα ριζετε τα καλώδια του μοπουζι για να μη βραχυκυκλώσουν.

19. Τα καύσιμα είναι δηλητήριο με ουρεν-

τικά αποτελέσματα και απειροφάνται από το δέρμα. Περίεργιστε την επαφή σας με αυτά στο ελάχιστο.

20. Όταν ο κινητήρας λειτουργεί σε κλειστό χώρο εξασφαλίστε επαρκή αερισμό ή καλύτερα προτιμήστε το ύπαιθρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ελεγχος ασφαλείας προ πτήσεως Στο Εργαστήριο

Ελέγξτε:

1. Μπαταρίες εν γένει φορτισμένες.
2. Μανταλάκι ελέγχου συχνότητας στο κιβώτιό σας.
3. Βεβαιωθείτε ότι γνωρίζετε την συχνότητά σας.
4. Την λειτουργία του συστήματος T/K.
5. Τις ντίζες για ασφάλιση.
6. Την κατάσταση των λάστιχων προσδέσεως πτερύγων (αν χρησιμοποιείται).
7. Τα περιεχόμενα του κιβωτίου πτήσεως και κυτίου Α' βοθητών.
8. Την ύπαρξη φίλτρου καυσίων στο Tank.
9. Τους διακόπτες πομπού / δέκτη στην θέση OFF.

Στο Μοντελοδρόμιο

Ελέγξτε:

1. Αν γνωρίζετε τον κανονισμό λειτουργίας του χώρου και το σύστημα ελέγχου συχνότητων.
2. Αν υπάρχουν άλλοι με την συχνότητά σας και εγκατασταθείτε κοντά τους.
3. Την κατεύθυνση του ανέμου και την φορά κυκλοφορίας καθώς και διεύθυνση Α/Γ - Π/Γ.
4. Αν γνωρίζετε τον κανονισμό λειτουργίας

του χώρου και το σύστημα ελέγχου συχνότητων.

4. Αν είστε αρχάριος βρείτε κάποιον να σας βοηθήσει.

5. Κατά την συναρμολόγηση του μοντέλου αν τα καλώδια του αιδερόν Servo έχουν πιγί δευτεία μεταξύ φτερού και ατρακτού.

6. Αν οι βίδες ή τα λάστιχα προσδέσεως είναι σφικτά και μην παρασφίγγετε τις νάυλων βίδες.

7. Πριν ανοίξετε τον πομπού σας εξασφαλίστε την συχνότητά σας σύμφωνα με τον κανονισμό.

8. Αν ανοίγετε πρώτα τον πομπού και μετά τον δέκτη και κλείνετε αντίστροφα.

9. Ευέλεια συστήματος και καλή λειτουργία με κλειστή κεραία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΡ. 1

Α. ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΠΤΗΣΗ

Εσωτερικά:

1. SERVO βάσεις, βράχιας σωστά τοποθετημένα.
 2. Ντίζες ασφαλείας.
 3. Δέκτης και μπαταρία τοποθετημένα μέσα σε σφράγιες υλικό και ασφαλισμένα.
 4. Ελεγχος για χαλαρά αντικείμενα τα οποία μπορούν να εμποδίσουν τη σωστή λειτουργία των SERVOS και των ντίζων.
 5. Ελεγχος για διαρροή καυσίμου και χώρου TANK για σωστή κατασκευή και προστασίας από τα καύσιμα (FUELPROOFING).
- Φτερά:
1. Ελεγχος για σπασίματα και σκευράματα.
 2. Ελεγχος για σωστή και ασφαλή ενίσχυση κεντρικού τμήματος.
 3. Ελεγχος συστήματος μεταδόσεως κίνησης στα ALLERONS.
 5. Ελεγχος για σωστές γωνίες και ευθυγράμμιση μετά από την τοποθέτηση των φτερών.

Κινητήρας:

1. Πρώτος νομέας σωστά τοποθετημένος και προστατευμένος από καύσιμα.
 2. Ελεγχος βάσης εξάτμισης, παξιμαδιού προπέλας και SPINNER για ασφάλεια.
 3. Ελεγχος προπέλας για ραγίσματα κ.λπ. και ενημέρωση νέων πιλότων για την αναγκαιότητα αυτού του ελέγχου.
 4. Ελεγχος συστήματος τροχοδρόμησης και ρηναίου τροχού.
 5. Ελεγχος COWL.
 6. Ελεγχος μηχανής για φανερά λάθη ευθυγραμμίσεως.
- Ουράιοι τμήμα:
1. Ελεγχος FIN, RUDDER και ακρόντιζο RUDDER για ασφάλεια.
 2. Ελεγχος ουραίου τροχού εάν υπάρχει.
 3. Ελεγχος STABILIZER, ELEVATOR και ακρόντιζο ELEVATOR για ασφάλεια.
- Κέντρο βάρους:
1. Ζυγίστε το μοντέλο με το TANK άδεια.

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΠΤΗΣΕΩΣ

1. Ελεγχος κινουμένων επιφανειών για κίνηση στη σωστή κατεύθυνση.
2. Πριν κάθε πτήση κάντε έλεγχο συμβέλειας και μπαταριών καθώς και όσους ελέγχους σημειώνονται με αστερίσκο στο παράρτημα.
3. Ακολουθήστε το σύστημα ελέγχου συ-



χρηστών.

4. Ξεκινήστε την μηχανή σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας.

5. Κάντε έλεγχο της T/K με τον κινητήρα σε λειτουργία και διάφορες στροφές από ρελα ντί μέχρι φορτί. Προσέξτε ειδικά για τρέμουλο στις επιφάνειες ελέγχου.

6. Προτιμήστε να μεταφερете το μοντέλο στο διάδρομο με τα χέρια για να αποφύγετε τυχόν παρεμβολή στα Pitts.

Ελέγξτε για μοντέλα που προσγειώνονται ή κάνουν χαμηλή διελευση και ανακοινώστε δυνατά ότι μπαίνετε στο διάδρομο για απογείωση.

6. Κάντε ακόμα μια φορά έλεγχο πηδαλίων και ελέγξτε την σωστή θέση των Τριμ.

9. Η κεραία να είναι τελειώς ανοιχτή.

10. Να είστε σύντομοι και να μην καταλαμβάνετε τον διάδρομο για πολύ ώρα.

11. Αν ο κινητήρας αβύση ελευθερώστε αμέσως τον διάδρομο.

ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ

1. **ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΕ ΠΑΝΤΑ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΔΡΟΜΙΟΥ**

2. Για να αποφύγετε τυχόν παρεμβολή από γειτονικά κανάλια αποφύγετε να υπάρχει ανέμερα σε σας και το μοντέλο άλλος πομπός ούτε και πλησίον σας σε απόσταση μικρότερη από 2 μέτρα.

3. Απογειωθείτε κόντρα στον άνεμο ή όπως προβλέπει η κυκλοφορία της ημέρας.

4. Αν απογειώνετε από το χέρι βεβαιωθείτε ότι πιάνετε το μοντέλο από ασφαλείς σημεία,

προσέξτε μην κλείσετε τον διακόπτη κατά την εκτόξευση και προσέξτε την προπέλα αν το μοντέλο είναι RUSHER

5. Δώστε πρόσχη στις ανακινήσεις των χειριστών και ενεργήστε ανάλογα.

6. Μην πετάτε πάνω από τα Pitts πάνω από θεατές ή υποψήφιοι απαγορεύει ο κανονισμός.

7. Μην χρησιμοποιείτε συνεχώς πλήρη ισχύ δεν χρειάζεται.

8. Αν κάτι αποσπασθεί από το μοντέλο ή έχετε ένδειξη μικροπαρεμβολής προσγειωθείτε αμέσως.

9. Αν προτίθεστε να πετάξετε χαμηλά ανακοινώστε το δυνατά στους άλλους χειριστές και να είστε έτοιμος να περιμένετε ή να ματαιώσετε την χαμηλή πτήση.

10. Προσγειώσεις ανάγκης ή με αβυστό κινητήρα έχουν πάντα προτεραιότητα.

Μετά την προσγείωση ελευθερώστε γρήγορα τον διάδρομο ενημερώνοντας τους άλλους για την ενέργειά σας.

Σβήστε τον κινητήρα πριν κλείσετε τον πομπό σας.

13. Σκουπίστε το μοντέλο σας από λάδια και ελέγξτε για τυχόν ζημιές.

14. Μην αφήσετε ακουσιδια στο χώρο που μπορούν να εμπλακούν σε προπέλα άλλων μοντέλων.

Ελεγχοι μετά το τέλος των πτήσεων

Αδειάστε το Tank.

2. Θέστε τον κινητήρα σε λειτουργία ώστε να στεγνώσει από καύσιμα.

3. Αδειάστε τον με λάδι συντηρήσεις.

4. Ελέγξτε όλες τις επιφάνειες για πρόσθετους τζόγους ή ενδείξεις εσωτερικής βλάβης.

5. Ελέγξτε τις ασφάλειες στις ντίζες - βραχιόνες σέρβο κ.λπ.

6. Ελέγξτε τον κινητήρα και την βάση του για χαλάρωση στις βίδες στήριξης.

7. Ελέγξτε τις μπαταρίες για διάβρωση από λάδια.

8. Κάντε γενικό έλεγχο του μοντέλου.



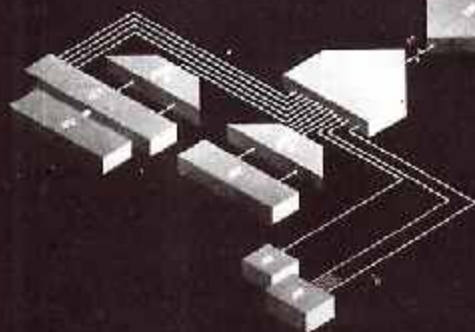
Θέλουμε να ελέγξουμε τα κινητά μέρη του Ελικοπτερου όχι τα δικά σου.

ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟΔΡΟΜΙΟ ΤΗΣ ΕΑΑ



Τηλεπικοινωνίες Data

D A T A P L E X



Από την πιο απλή σύνδεση...
... ως το πιο πολύπλοκο δίκτυο

Η DATAPLEX είναι ο έμπειρος συνεργάτης σας

MODEMS - MULTIPLEXERS - NETWORK MANAGEMENT
DATA ANALYSERS - SWITCHING - PATCHING

DATAPLEX
Data Communications Systems

Timeplex

NOKIA
Information Systems

Μοραλάκη 37, Αθήνα 10676
Τηλ.: 729 1193 721 3743
ΤΑΞ: 216812 DPLX GR

ATLANTIC RESEARCH CORPORATION
Teleproducts Division

DIGILOG
MULTIMEDIA SYSTEMS



Αυτό το χαράκι θα γινάταν σπουδαίο Μοντελαδόρμιο. Αναρωτημαί πως να είναι ο ιδιοκτήτης.

Αθήνα 1 Φεβρουαρίου 1988

Προς όλα τα μέλη της ΕΑΑ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Το Δ.Σ. της ΕΑΑ στην προσπάθειά του για περισσότερη ασφάλεια πτήσεων, αλλά και περιφρούρηση του πολύτιμου χώρα μας αεροφάσος βάσει του Κανονισμού Μοντελαδόρμιοι Σπότην την εφαρμογή του συστήματος ελέγχου συχνότητων ως εξής:

1. Καθιερώνεται μονταλάκι ενιαίου χρώματος, ήτοι:

Γαλάζιο χρώματος για τη χρήση του ταμειο-
τένιου διαδρόμου και Κόκκινο για το χωρί-
τινο διάδρομο ανεμοπτερίων. Τα μονταλάκια θα
φέρουν το όνομα του κατόχου τυπωμένο και
θα διατίθενται δωρεάν τα πρώτα δυο και από
100 δραχ. τα επόμενα από τον κ. Σταμούλη.

2. Για τη διευκόλυνση των εμποτών χώρου
αλλά και της ΕΑΑ γενικότερα, όσον αφορά
τον έλεγχο των ατόμων που κάνουν χρήση
του μοντελαδόρμιου στο εξής, όπως θέλει
να πετάξει και εφόσον είναι ταμειακά εντα-
ξει θα λαμβάνει από τον κ. Σταμούλη ενδε-
κτικό αριθμημένο καρτελάκι, που θα φέρει εμ-
φανώς, επίσης θα γράφεται το όνομά του
στον αναρτημένο πίνακα χειριστών. Μετά το
τέλος των πτήσεων του θα επιστρέφει το καρ-
τελάκι προ της αναχώρησης στον κ. Σταμούλη.

Τα παραπάνω δεν γίνονται για να δυσκο-
λέψουν τη ζωή στο μοντελαδόρμιο αλλά για
να σας εξασφαλίσουν πιο ευχάριστη και ασφα-
λότερη χρήση, δεδομένου ότι παρατηρήθηκε
τελευταίο, σπαξία στον έλεγχο συχνότητων και
στη χρήση του μοντελαδόρμιου.

Η πλήρης εφαρμογή των παραπάνω αρχί-
ζει από την 20.2.1988.

Οι εσπότες χώρου δεν θα επιτρέπουν σε
κανένα να πετάξει αν δεν έχει το σωστό
μονταλάκι και δεν φέρει το καρτελάκι που ση-
μαίνει ότι έχει δικαίωμα χρήσης.

Παρακαλούνται όλα τα μέλη για την ακρι-
βή εφαρμογή του κανονισμού και υπενθυμι-
ζουμε ότι θα πρέπει να τακτοποιήσετε τις
οικονομικές σας υποχρεώσεις προς την ΕΑΑ
εγκαιρώς.



ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΤΕΥΧΟΣ ΕΚΤΥΠΩΘΗΚΕ
ΣΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ
κ' ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑΣ

ΑΦΟΙ Ν. ΠΑΠΠΑ

ΓΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ 80 ΕΞΑΡΧΕΙΑ τηλ: 36 13 801

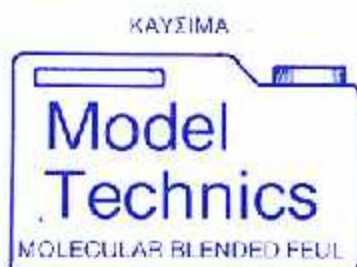
αγοράζω... πουλάω...



ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Ένα Ανεμοπλάνο Διθέναλο Αιολος χρώματος
Γκρι Μεταλλικό έτοιμο για πτήση, χωρίς όμως
Τηλεκ. Αξίας 11.000, μόνο 7.000
Γιώργος Σαουνάτσος Τηλ: 65.19.329 Αρτέ-
μιδος 37 Παπάγου.





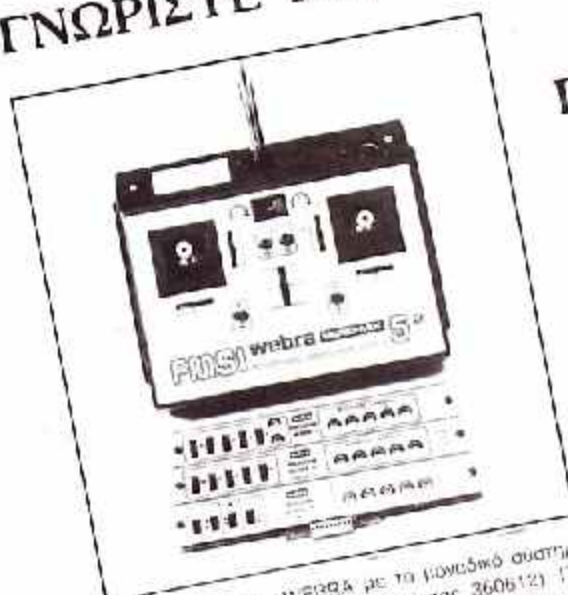
ηση - Ευκαιρίες - Εξυπηρέτηση - Ευκαιρίες - Εξυ
 ες - Εξυπηρέτηση - Ευκαιρίες **S. Koutsos**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:
MANTUA, SUPERTIGRE,
SLEC, AVIOMODELLI,
MODEL TECHNICS, CHART, FLAIR



Β. Γεωργίου & Παράσχου 7, Χαλάνδρι, 6834783

ΓΝΩΡΙΣΤΕ ΚΑΛΑ...



Τηλεκατευθύνσις WEBRA με το μοναδικό σύστημα
 εκπομπής FMS/PCM (αριθ. πατέντας 360612). Προ-
 τάζετε με απόλυτη ασφάλεια και κανένα το hobby σας
 ελαττωστό. Προσφέρονται σε μεγάλη ποσότητα μοντε-
 λων και εξαρτημάτων στις ΛΟΓΙΚΟΤΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΓΙΑ ΝΑ ΔΙΑΛΕΞΤΕ ΚΑΛΥΤΕΡΑ



Τώρα μπορείτε να αποκτήσετε κι εσείς σε μια ΛΟΓΙΚΗ και ΠΡΟΣΙΤΗ τιμή
 ένα ελαφρύ ή τετρακύκλω κινητήρα WEBRA από την πλούσια ποικιλία
 μας. Κινητήρες WEBRA από 1,5-35 ccpi εύχρηστοι, δυνατοί, αντάξιοι
 και απόλυτοι επιδόσεων για αρχάριους και πρωταθλητές. Λογικής
 καλής ανταλλακτικών και service

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ - ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - ΑΕΞΟΥΑΡ - ΥΑΙΚΑ ΚΑΤΑ-
 ΣΚΕΥΩΝ - ΣΥΛΕΙΑ Balsa και KONTA ΠΛΑΚΕ - ΚΟΛΛΕΣ ΑΛΙΦΑΤΙΚΕΣ και ΚΥΛ-
 ΝΟΑΚΡΥΛΙΚΕΣ ΣΤΙΓΜΗΣ - ΥΑΙΚΑ ΕΠΙΚΑΛΥΨΕΩΣ - ΣΧΕΔΙΑ - ΕΡΓΑΛΕΙΑ - ΜΕΓΑ-
 ΛΗ ΠΙΣΤΙΛΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ και το ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΟ - ΕΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΚΑΤΙ ΕΙΔΙΚΟ
 ΜΟΝΟ ΕΜΕΙΣ ΘΑ ΣΑΣ ΤΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΟΥΜΕ.

ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΠΙΟ ΦΘΗΝΑ ΟΣΟ ΠΟΥΘΕΝΑ.

HERMES

MODELTECHNICS

ΦΙΛΥΡΑΣ 1 ΧΑΛΑΝΔΡΙ, τηλ. 68.16.339.



ΜΟΝΟΙ ΜΑΣ ... ΣΧΕΔΙΑΖΟΥΜΕ

ΜΟΝΟΙ ΜΑΣ ... ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΥΜΕ

ΑΡΑ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΚΑΙ ΠΟΥΛΟΥΜΕ



ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ

ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

Παναγιώτης Σοφός

ΚΥΚΛΑΔΩΝ 7 - ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΑΘΗΝΑ) Τηλ : 6826055

hobby Μακρυγιάννης

Η πλουσιώτερη ποικιλία ειδών μοντελισμού στις καλύτερες τιμές από την μεγαλύτερη και παλαιότερη επιχείρηση στον χώρο του hobby.

ΟΙ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΤΟΥ ΜΗΝΑ:

1. ΤΗΛ/ΣΗ 4ΚΑΝΑΛΗ/HITEC 3 σέρβο		31.960
2. Ακρ/τικό Αερ. DALOTEL 2000	54.288	32.500
3. Ακρ/τικό Αερ. Dalotel 150	38.976	23.400
4. Σέρβο FUTABA Fr-S138	6.800	4.408
5. STARTER (μίζα) THUNDER TIGER		7.800

σε όλες τις παραπάνω τιμές συμπεριλαμβάνεται ο ΦΠΑ.

ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ ΑΕΒΕ

3 ειδικά καταστήματα

1. ΑΘΗΝΑ: Φειδίου 6 (όπισθεν κιν/φου Rex Τηλ. 3604391
2. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Πλατ. Κοραή (Δημ. Θέατρο) Τηλ. 4176191
- ΝΕΟ 3. ΜΑΡΟΥΣΙ: Λ. Κηφισίας 10-12 Τηλ. 6846258

κάθε μήνα
νέες προσφορές