



ο αερομοντελιστής

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

Τεύχος 19

Δεκέμβριος 1993



ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ 1993
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΩΝ
ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΩΝ 1993

ΕΝΑ ΦΘΗΝΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ "ΠΑΝΕΛ"
ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ-ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑΔΑ
ΚΙ ΟΜΩΣ ΤΟ ΡΥΛΟΝ ΕΙΝΑΙ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ



ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

Κίτ αερομοντέλων - Α.Ρ.Ε. - Ηλεκτρικά & Θερμικά
Ελικόπτερα - Πλωτήρες - Ανταλλακτικά

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

Ηλεκτρικά & Θερμικά - 1/8 & 1/10 - Αμορτισέρ
Τροχοί - Μπαταρίες - Φορτωτές



ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

Ηλεκτρικά & Θερμικά - Πολυεστερικά & Ξύλινα
Προπέλες - Άξονες - Πηδάλια



ΑΞΕΣΟΥΑΡ

Τηλεκατευθύνσεις - Κινητήρες - Power Panel
Στροφόμετρα - Προπέλες - Καύσιμα
και γενικά κάθε τι που θα χρειαστεί ο μοντελιστής

και βεβαίως όλα τα αξεσουάρ για μία τέλεια κατασκευή
Χρώματα - αερογράφοι - υλικά επικάλυψης - εργαλεία - σήματα
γιά τόν τηλεκατευθυνόμενο μοντελισμό



ΜΑΡΟΥΣΙ

Β. Ολγας 10, 151 24
τηλ. 8051289

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Χαρ. Τρικούπη 19, 185 36
τηλ. 4280709



Όλα τα είδη μας στέλνονται αντικαταβολή σε όλη την Ελλάδα
Με χαρά να σας εξυπηρετήσουμε σε κάθε τεχνικό σας πρόβλημα

Ο αερομοντελιστής



Περιοδική έκδοση της Ε.Α.Α.

Τεύχος 19 • Δεκέμβριος 1993

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΕΥΘΥΝΗ
ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ

Παυσανίου 8, 116 35 ΑΘΗΝΑ

Τηλ. 72 44 873

ΣΥΝΤΑΞΗ

Το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Α.Α.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ

Σάββας Σάββας

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
BORDER Δ. Καντής, Τηλ. 77.85.064

ΥΛΗ

Άρθρα, σκίτσα, φωτογραφίες κ.λπ είναι ευπρόσδεκτα από όλους που θέλουν να βοηθήσουν αυτό το δελτίο. Τα άρθρα που δημοσιεύονται είναι πάντα ανυπόγραφα 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. Φωτογραφίες που στέλνονται για δημοσίευση είναι κατά προτίμηση μαυροασπρες, για καλύτερη ποιότητα εκτύπωσης. Άρθρα, φωτογραφίες κ.λπ. που στέλνονται για δημοσίευση δεν επιστρέφονται.

ΕΞΩΦΥΛΛΟ:

Space Walker

Κατασκευή Mike Μέρλος

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ

Φίλοι Αερομοντελιστές,

Κρατάτε στα χέρια σας άλλο ένα τεύχος του "ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΗ" ένα περιοδικό που βγαίνει με πολύ κόπο, χάρη και μόνο στο μεράκι μερικών ανθρώπων αλλά και την υποστήριξη των δικαιωμένων επαγγελματιών. Είμαστε περήφανοι που η Ε.Α.Α. έχει την τιμή να εκδίδει ανελλιπώς - αν και αραδιά πλέον - ένα από τα ελάχιστα ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ και μόνο περιοδικά στην χώρα μας σε πείσμα οιασδήποτε εμπορικής ή άλλης σκοπιμότητας. Και άλλες φιλότιμες προσπάθειες ξεκίνησαν στο παρελθόν από άλλους, και είτε εγκατέλειψαν μετά από λίγη τειχή, είτε εμπορικοποιήθηκαν διευρύνοντας την ύλη τους και σε άλλα μη αεραθλητικά θέματα, στην προσπάθειά τους να επιζήσουν.

Ο "ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΗΣ" όμως ακόμη εκδίδεται και ακόμη διανέμεται ΔΩΡΕΑΝ σε όλους τους αερομοντελιστές και όλα τα σωματεία της χώρας. Εύχομαι ο θεσμός αυτός να διατηρηθεί και στο μέλλον από τα επόμενα Δ.Σ. της Ε.Α.Α. και μακάρι οιαδήποτε οικονομική στενότητα του σωματείου να μην θέσει ποτέ σε κίνδυνο την έκδοση του περιοδικού μας.

Ανέφερα προηγουμένως τα δύο συστατικά της μακροζωίας του περιοδικού μας, θέλω να σταθώ όμως λίγο περισσότερο στο δεύτερο. Την πίστη που δέχονται οι επαγγελματίες στην αναγκαιότητα αυτής της έκδοσης με την έμπρακτη υποστήριξη τους. Στο κάτω - κάτω της γραφής όλοι οι επαγγελματίες έχουν εναλλακτικούς τρόπους διασάφησης μέσα από περιοδικά μεγάλου tirάζ και ευρύτερης απήχησης και σίγουρα ο "ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΗΣ" είναι μικρή σχετικά εμβέλειας περιοδικό, σαν πολύ ειδικευμένο που είναι, άρα αντιπροσωπεύει και μικρότερο εμπορικό συμφέρον. Και όμως το υποστηρίζουν. Η εξήγηση πιστεύω ότι βρίσκεται αφενός στην καλώς νοούμενη εμπορική αντίληψη, όπου ο σωστός έμπορος προβάλλεται με τα σωστά μέσα και αφετέρου στις προσωπικότητες των ίδιων των εμπόρων που όλοι τους είναι γνωστοί και φίλοι μας και όλοι πιστεύουν στην προώθηση του αεραθλητισμού και όλοι τους είναι λίγο ως πολύ μοντελιστές, κομμάτι αυτού του χώρου.

Αλλάστε ούτε η πρώτη φορά είναι που υποστηρίζουν τέτοιες προσπάθειες ούτε η τελευταία. Πιστεύω λοιπόν ότι έφτασε τώρα η στιγμή οι αερομοντελιστές - καταναλωτές να υποστηρίξουν και αυτοί με την σειρά τους τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ μαγαζιά του είδους, αγοράζοντας από την ΕΛΛΑΔΑ ότι μοντελιστικό προϊόν χρειάζονται. Σήμερα πλέον αντιπροσωπεύονται στη χώρα μας όλοι οι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι με απόλυτα συναγωνισμένες τιμές, λόγω Ε.Ο.Κ., κόστος μεταφοράς κ.λπ. και πολλές φορές φτηνότερες τιμές συγκριτικά. Έχω προσωπικά υπόψη μου πολλές τιμές προϊόντων που συνολικά είναι καλύτερες από αυτές του εξωτερικού. Το πρόβλημα είναι ότι ο μοντελιστικός κόσμος δεν έχει ακόμη συνειδητοποιήσει την αλλαγή, αλλά μια βόλτα στα καταστήματα θα σας πείσει!! Με τις τιμές στα σημερινά επίπεδα δεν έχω καμιά επιύληξη να συστήσω στους φίλους αερομοντελιστές να εξετάζουν και τις Ελληνικές προφορές πριν αγοράσουν, γιατί και το φτηνότερο υλικό συμφέρει και τους Ελληνες εμπορους με αυτό το τρόπο υποστηρίζουμε, όπως και αυτοί εμάς. Αν και κινδυνεύω - λόγω θέσης - να παρεξηγηθώ με τα πιο πάνω παράλα αυτά η αλήθεια και, το σωστό πρέπει πάντα να λέγονται και να επισημαίνονται.

2. Το αερομοντελιστικό γεγονός της χρονιάς για την χώρα μας, είτανε σίγουρα οι 3οι Πανελλήνιοι Ανώνυμοι Αερομοντελισμού που διοργάνωσε και εκτέλεσε άψογα η νεοδραμβεία ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ στην... Θεσσαλονίκη φυσικά. Όσοι παρευρέθησαν σίγουρα απέκομισαν τις καλύτερες εντυπώσεις από την οργάνωση και δεν μπορεί παρά να χάρηκαν για την εντυπωσιακή αύξηση των συμμετοχών στις αγωνιστικές κατηγορίες, μια τάση που συνεχώς αυξάνει από χρόνο σε χρόνο. Ρεπορτάζ των ανώνων θα διαβάσετε σ' αυτό το τεύχος λίγο πιο κάτω.

Λογικώς όμως πρέπει να σημειώσω ότι ο θεσμός των Πανελλήνιων αγώνων υπό την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ (Ε.Ο.ΑΜ.) έχει γίνει πλέον συνείδηση σε όλους τους αερομοντελιστές της χώρας και όλοι αναγνωρίζουν - ούσσωμα! - τους γενήσιους εκπροσώπους τους, που αυτοί άλλωστε επέλεξαν για να ασχολούνται με την προώθηση του Ελληνικού αερομοντελισμού, και αντίθετα αγνοούν τις κακές κτιπες και ιμπεριακές καταστάσεις που κατά καιρούς εμφανίζονται διεκδικώντας την υποστήριξη τους!

3. Πλησιάζουν εκλογές και σύντομα το σωματείο μας θα αποκτήσει νέα διοίκηση μέσα από την Γ.Σ. των μελών του. Παρακαλώ όλα τα τακτικά μέλη να παρευρεθούν και να ψηφίσουν και όσα από τα δόκιμα θέλουν να παρευρεθούν για ενημέρωση τους. Η Ε.Α.Α. πρέπει πάντα να εκπροσωπείται από τα καλύτερα μέλη της και πάντα έχει ανάγκη από νέο αίμα και νέες υποψηφιότητες για τις διοικητικές θέσεις.

Σαν απερχόμενος πρόεδρος δεν έχω παρά να ευχαριστήσω τα μέλη του συμβουλίου μου, που εργάστηκαν μαζί μου τα τελευταία δύο χρόνια και όλους εσάς, τα μέλη της Ε.Α.Α., που μας υποστηρίξατε.

Καλές προσγειώσεις,
Βασίλης Κυριασόπουλος

ΚΟΨΙΜΟ ΒΑΣΙΛΟΠΙΤΤΑΣ - ΠΑΖΑΡΙ

Την **Κυριακή 2 Ιανουαρίου 1994**, η Ένωση μας θα κόψει την Βασιλόπιττα της σε συνδυασμό με το ετήσιο παζάρι, στο μοντελδρόμιο Σπάτων. Το παζάρι θα αρχίσει στις 10.00 ενώ το κόψιμο της βασιλόπιττας υπολογίζεται για τις 12.30.

Για τον παζάρι φέρτε ότι έχετε πηήσιμο ή μη, ακόμα και ημετερές. Ορισμένα αντικείμενα που για σας μπορεί να μην είναι χρήσιμα πλέον σε άλλο φίλο αερομοντελιστή μπορεί να είναι αυτά που του χρειάζονται.

Σας περιμένουμε όλους σας μαζί με τους φίλους σας για να διασκεδάσουμε αλλά και να ευχρηστούμε όλοι μαζί.

*ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑ ΜΕΛΩ
ΤΩ 1994.*

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ Α ΕΞΑΜΗΝΟΥ

Για το πρώτο εξάμηνο του 1994 το Διοικητικό Συμβούλιο προγραμματίζει τις παρακάτω αγωνιστικές εκδηλώσεις:

Κυριακή 20 Φεβρουαρίου:
Κυριακή 6 Μαρτίου:
Κυριακή 10 Απριλίου:
Κυριακή 22 Μαΐου:

Pylon Racing - Fun Fly
Ακροβατικά
Ανεμόπτερα
Ελικόπτερα - SCALE

Απαραίτητη προϋπόθεση για να γίνουν οι παραπάνω εκδηλώσεις είναι η έγκαιρη δήλωση συμμετοχής στην γραμματεία της ΕΑΑ. Η δήλωση αυτή πρέπει να γίνει τουλάχιστον 10 ημέρες πριν την συγκεκριμένη ημερομηνία και τα άτομα που θα λάβουν μέρος πρέπει να είναι τουλάχιστον 6. Υπενθυμίζουμε ότι για κάθε κατηγορία υπάρχουν υπεύθυνοι με τους οποίους οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να έλθουν σε επαφή ώστε να τακτοποιηθούν όλες οι λεπτομέρειες του αγώνα. Οι υπεύθυνοι ανά κατηγορία είναι:

Ακροβατικά:
Ανεμόπτερα:
Ελικόπτερα:
Pylon Racing:
Scale:

Γιάννης Κωνσταντάκος
Γιάννης Κουσουρλής
Νίκος Κλαδιανός
Νίκος Κατσαράς
Γρηγόρης Μανουσάκης

Για τις εκδηλώσεις του Fun Fly και του Scale θα υπάρξουν ειδικές ανακοινώσεις.

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕΛΩΝ

Η Γενική Συνέλευση των τακτικών μελών της ΕΑΑ θα γίνει την Δευτέρα 24 Ιανουαρίου. Η παρουσία των τακτικών μελών είναι απαραίτητη γιατί εκτός των άλλων στην Συνέλευση αυτή θα γίνει και η τροποποίηση του

καταστατικού μας. Αντίγραφο του νέου καταστατικού υπάρχουν στην γραμματεία μας και καλό είναι να ζητήσετε αντίγραφο ώστε να είστε προετοιμασμένοι. Στην Συνέλευση επίσης αυτή θα γίνουν εκλογές για την ανά-

δειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου. Και το Συμβούλιο αυτό πρέπει να είναι και πραγματικά νέο, με καινούργια μέλη που με μεγαλύτερη όρεξη και διάθεση θα δώσουν νέα ώθηση στην ΕΑΑ.

Κανονισμοί... Κανονισμοί...

Τι θα γίνει μ' αυτές τους κανονισμούς; Άρθρο το δε, παράγραφος δέκα, είμαι μέρα, δεν είμαι. Τελικά μοντελιστές είμαστε ή όχι; Εξαρτάται.

Ανατάξτε τους κανονισμούς μας γραμμένους από δικηγόρους σε άπαιστη δικηγόρική, π.χ. "Αφ' ενός οι συμμετέχοντες στο αγώνα, καλούμενοι επί κλήσης αγωνιζόμενοι" κ.λπ., κ.λ.π. Τότε οι κανονισμοί θα ήταν σαφέστατοι (σε όσους έχουν νομική παιδεία) αλλά εμείς εκτός από βοηθούς θα χρειαζόμαστε και νομικούς συμβούλους. Τι κάνουμε λοιπόν εμείς; Μοντελιστές είμαστε, πρακτικοί άνθρωποι είμαστε, το χόμπι μας κάνουμε και γράφουμε τους κανονισμούς μας για εμάς, στην γλώσσα μας. Όλοι ξέρουμε τι θα πει "φιλέτο" στα φτερά και δεν χρειάζεται λεπτομερέστερος ορισμός, ούτε περιμένουμε να εμφανιστεί μοντελιστής με ένα "μοσχάρσιο" φιλέτο.

Και μιά που στην άδικη ζωή τίποτα δεν είναι τέλει, πληρώνουμε εδώ κάποιο τίμημα. Παιδιά; Απλά, για να λειτουργήσουν οι κανονισμοί μας χρειάζεται κοινή λογική, κοινή βελήση και καλή πίστη. Στα τόσα χρόνια που εμπλέκομαι στους αγώνες και τους κανονισμούς του pylon, δεν έχω την παραμικρή αμφιβολία ότι κανένας δεν προσπαθούσε ποτέ να "κλέψει" χρηματοποιώντας κινήτρα ενώ των 6,6 κυβικών. Θα το θεωρήσω παραβολή στο σύνολο των Ελλήνων μοντελιστών αν ποτέ τεθεί τέτοιο θέμα.

Καλά όλ' αυτά θα μου πείτε, έστω και έτσι, τους χρειαζόμαστε όλους αυτούς τους κανονι-

σμούς; Μόνο για το pylon (πάλι το pylon; αδυναμίες θέλουμε), έχουμε πέντε ή έξι δακτυλογραφημένες σελίδες. Δεν μπορούμε να τρέξουμε, ετσι, για το κόφι μας; Και βέβαια μπορούμε για το



κόφι μας και μόνο. Αγώνας με κατάταξη επιτυχόντων απαιτεί το δυνατόν ίσες ευκαιρίες για όλους - όρια αν θέλατε - μέσα στα οποία ο καθένας θα μπορούσε να κινηθεί για να αποδώσει όσα

πιο πολλά μπορεί. Ακόμα και ένα φιλικό στοιχείο του τύπου "το μοντέλο μου είναι πιο γρήγορο από το δικό σου", αυτομάτως και σιωπηρά έχει θεσπίσει κανόνες όπως αυτά τα μοντέλα μου, αυτό το μοντέλο σου. Το στοιχείο δεν ισχύει αν κάποια εμφανιστεί ξαφνικά με κάποιο άλλο μοντέλο.

Κανονισμοί μπορούν να υπάρχουν σε πολλά επίπεδα, από το προσωπικό στοιχείο "έλα να παραβούμε" που αφορά 2-3 άτομα, μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή, μέχρι τους κανονισμούς της FAI που καλύπτουν όλους τους μοντελιστές του κόσμου για αρκετά χρόνια μπροστά. Ενδιάμεσα μπορούμε να έχουμε κανονισμούς που αφορούν μία μόνο μοντελιστική λέσχη. Για παράδειγμα στις ΗΠΑ, παρ' όλο που υπάρχουν οι εθνικοί κανονισμοί (όπως αυτούς που εκδίδει η EOAM για την Ελλάδα), λόγω του μεγάλου αριθμού μοντελιστών υπάρχουν και επαρχιακοί-τοπικοί κανονισμοί. Φυσικά, όσο μεγαλύτερη χρονική εμπειρία έχει ένας κανονισμός και όσο πιο πολλούς μοντελιστές φιλοδοξεί να καλύψει, τόσο πιο λεπτομερής και πολυπλοκότερος γίνεται.

Τελικός σκοπός όλων των κανονισμών οποιασδήποτε επιπέδου είναι πάντα ένας. Να εξασφαλίσουν συνθήκες δίκαιου και ίσου ανταγωνισμού όπου ο καλύτερος μπορεί να διακριθεί.

Το πρόβλημα που εγείρεται μερικές φορές είναι η άγνοια των κανονισμών από αυτούς που διαγωνίζονται. Ετσι δημιουργούνται απορίες και παράπονα, τα οποία όμως δεν θα υπήρχαν αν ο ενδιαφερόμενος είχε διαβάσει και εννοήσει τους κανονισμούς.

"Αναγκαίο καλό" λοιπόν οι κανονισμοί. Στο κάτω κάτω εμείς για εμάς τους γράφουμε. Οποιας έχει μια καλή ιδέα, η EOAM εδώ είναι, ετοιμή να την ακούσει.

Νίκος Κατσαράς

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ 1993

Οπως κάθε χρόνο οι Πανελλήνιοι Αγώνες Αερομοντελισμού είναι η μεγαλύτερη αγωνιστική εκδήλωση στον χώρο μας. Είμαστε το μοναδικό αερόπτημα στην Ελλάδα που σε αγωνιστικό επίπεδο διοργανώνουμε αγώνες σε 7 κατηγορίες και μάλιστα σε επίπεδο Πανελληνίων αγώνων. Οι φετινοί αγώνες ήταν οι τρίτοι σε σειρά που έγιναν με την τωρινή συγκεντρωτική μορφή και κατά γενική ομολογία ήταν και αυτοί επιτυχημένοι.

Την διοργάνωση φέτος την ανέλαβε η νεοσύστατη Ένωση Αερομοντελιστών Θεσσαλονίκης. Το γεγονός αυτό είναι αρκετά σημαντικό γιατί εκτός από τα προβλήματα που έχει κάθε νεοσύστατο σωματείο υπήρχε και ένα επιπλέον κια σίγουρα όχι τόσο εύκολο. Παρόλα αυτά σε χρόνο ρεκόρ αποκτήθηκε και διαμορφώθηκε το μοντελοδρόμιο στην Νέα Ραιδεστό, εκηλοδεύτηκαν τα μέλη για να φέρουν σε πέρας την οργάνωση των Πανελληνίων Αγώνων και φυσικά οργανώθηκαν και εκτελέστηκαν οι Αγώνες. Η συμπαράσταση της ΕΟΑΜ ήταν αμέριστη τόσο από οικονομικής πλευράς όσο και από τεχνικής. Εκείνο που δεν πρέπει να φύγει από την προσοχή μας είναι ότι φέτος τουλάχιστον στην διάρκεια των αγώνων η συνδρομή της ΕΟΑΜ ήταν η μικρότερη από κάθε άλλη φορά. Με λίγα λόγια η ΕΑΘ κάλυψε το 90% του οργανογράμματος των αγώνων.

Η συμμετοχή φέτος ήταν η μεγαλύτερη από κάθε άλλη φορά. 12 Αεροπλάνα μεταξύ των οποίων για άλλη μια φορά και η Αεροπλάνα Κύπρου και 78 αθλητές. Οι κατηγορίες που έγιναν ήταν



Αθλητές Κατηγορίας F3A

στα ακροβατικά F3A και F3AQR, στα ανεμόπτερα F3B και F3BQR, στα ελικοπτερα F3CGR, και τέλος στα Pylon Racing με άλλες δύο κατηγορίες.

Οι αγώνες όπως αναφέρεται και πιο πάνω έγιναν στο μοντελοδρόμιο της ΕΑΘ στην Νέα Ραιδεστό από 29 έως 31 Οκτωβρίου. Οι αθλητές άρχισαν να φτάνουν στην Θεσσαλονίκη από την Τρίτη 26 Οκτωβρίου. Η πρώτη επίσημη συνάντηση έγινε την Πέμπτη το βράδυ σε αίθουσα του ξενοδοχείου Φιλιππείο. Στην συνάντηση

αυτή έγιναν οι απαραίτητες παρουσιάσεις από τα μέλη της ΕΑΘ καθώς επίσης εδόθηκαν και όλες οι οδηγίες για τους αγώνες. Ετσι λοιπόν οι Αγώνες ξεκίνησαν την Παρασκευή το πρωί με αγιασμό και αμυγίες από τον κ. Σωτήρη Ρεϊζή, πρόεδρο της ΕΑΘ και τον κ. Γιώργο Σεβαστό, πρόεδρο της ΕΟΑΜ. Την πρώτη μέρα ήταν προγραμματισμένες οι κατηγορίες των ανεμοπτε-ρων και των ελικοπτε-ρων.

Στα ανεμόπτερα το επίπεδο αρκετά ανεβασμένο με επιδόσεις στην διάρκεια και στην απόσταση που μετρά-

νε και στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Η ταχύτητα ακόμα θέλει δουλειά. Όλοι οι αθλητές σωστά προετοιμασμένοι με τα βίντσια τους και οι περισσότεροι με δύο ανεμόπτερα. Όλος ο αγώνας παρόλο ότι είναι ο δυσκολότερος τόσο στην οργάνωση όσο και στην διεξαγωγή κύλησε ομαλά με αδιαφιλονίκητο νικητή τον Παναγιώτη Σοφό της ΕΑΑ.

Στην μικρή κατηγορία οι συμμετοχές ξεπέρασαν κάθε προηγούμενο. Οι δε αγωνιζόμενοι μέχρι και την τελευταία στιγμή δεν γνώριζαν ποιός θα ήταν ο πρώτος γιατί το επίπεδο ήταν πάρα πολύ καλό. Τελικά νικητής ήταν ο Ηλίας Αβραμίδης από την ΕΑΘ.

Παράλληλα είχε ξεκινήσει και ο αγώνας των ελικοπτε-ρων σε άλλη πίστα. Αν και είχαν προβλεφθεί 3 γύροι η δύση του ηλίου μας βρήκε να έχουμε συμπληρώσει μόνο τους 2 και αν και υπήρχε η δυνατότητα να γίνει ο 3 γύρος την επομένη, οι αθλητές κατέληξαν ότι ο 3ος γύρος και να γινόταν δεν θα άλλαζε η βαθμολογία. Ετσι στην κατηγορία αυτή πρώτος για άλλη μια φορά ο φί-



Ο πρόεδρος της Ε.Ο.Α.Μ. κ. Σεβαστός με τον πρόεδρα της Αερ. Κύπρου κ. Πρασίτη

Ρος μας από την Αεροθέσχη Κύπρου Χρήστος Γεωργιάδης.

Την επομένη μέρα Σάββατο έγιναν οι δύο κατηγορίες των ακροβατικών. Στην πρώτη που έγινε σύμφωνα με το πρόγραμμα της FAI πρώτος ήταν ο Διονύσιος Σάντας ενώ στην μικρή πρώτος ο πολλή υποσχόμενος για το μέλλον Άρης Φαρδέλλης από τις Σέρρες. Δεν αναφέρω πολλή για τις δύο αυτές κατηγορίες γιατί είναι γνωστό το επίπεδο των αερομοντελιστών μας. Τονίζω όμως και εδώ την σημαντική παρουσία των νέων στην μικρή κατηγορία.

Το βράδυ της ίδιας μέρας έγινε η δεξίωση προς τιμή των αθλητών από την ΕΑΘ. Πάνω από 150 άτομα ήταν παρόντα. Λογους εκφώνησαν ο πρόεδρος της ΕΑΘ κ. Ρεϊζής, ο πρόεδρος της ΕΟΑΜ κ. Σεβαστός καθώς επίσης και ο πρώην πρόεδρος της Αεροθέσχης Θεσσαλονίκης κ. Νικολιάδης. Χαρακτηριστική ήταν όμως η απουσία της τωρινής Διοίκησης της Αεροθέσχης Θεσσαλονίκης....

Την επόμενη μέρα, την Κυριακή έγιναν οι δύο κατηγορίες του Pylon Racing. Στην κατηγορία Q500 πρώτος ο Διονύσιος Σάντας για άλλη μια φορά και στην κατηγορία Sport πρώτος ο Στέλιος Κουτσός. Οι χρόνοι εδώ και στις δύο κατηγορίες σημαντικά βελτιωμένοι από πέρου με καλύτερους των Κώστα Βελλίδης με 1,43 στα Q500 και του Γιάννη Ζήβα με 1,42 στα Sport.

Φέτος για την έκδοση των αποτελεσμάτων όλων των κατηγοριών χρησιμοποιήθηκε Η/Υ σε τέτοιο μέγεθος είπαδο που μόλις τελείωνε η τελευταία πτήση της κάθε κατηγορίας τα αποτελέσματα ήταν έτοιμα. Αυτό δεν γίνεται ακόμα ούτε και σε επίπεδο Πανεσμίων Αγώνων. Αυτό το τελευταίο αναφέρεται για να το ακούν για άλλη μια φορά οι αρμόδιοι της περίφημης επιτροπής Ικαριάδας οι οποίοι προτιμούν τους ξένους από τους Έλληνες για την οργάνωση των αγώνων του 1995.

Θερμά συγχαρητήρια σε όλα τα μέλη της Ένωσης Αερομοντελιστών Θεσσαλονίκης για το επίπεδο των αγώνων που οργάνωσαν και την φιλοξενία που επεδίωξαν σε όλους μας.

Ήδη το 1994 είναι πολύ κοντά και σε λίγο θα γίνουν γνωστές οι ανακοινώσεις της ΕΟΑΜ τόσο για το μέρος που θα γίνουν οι επόμενοι αγώνες όσο και οι αλλαγές κανονισμών που θα γίνουν σε ορισμένες κατηγορίες.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ 1993 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΟΡΓΑΝΩΣΗ Ε.Α.Θ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ F3A

1. Σάντας Διονύσιος	Ε.Α.Θ.	947	1000	1000	2000
2. Smith Dave	Ε.Α.Η.	1000	888	901	1901
3. Κωνσταντίνος Γιάννης	Ε.Α.Α.	976	914	444	1892
4. Ρεϊζής Σωτήρης	Ε.Α.Θ.	81	766	828	1594
5. Βασκάκης Μανώλης	Ε.Α.Η.	718	640	499	1358
6. Ιωαννίδης Σταύρος	Ε.Α.Θ.	643	645	705	1350
7. Πραστίης Λάκης	Αερ. Κύπρου	690	603	642	1332

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ F3B

1. Σοφός Παναγιώτης	Ε.Α.Α.	3000	2750	1000	5750
2. Λευτεριώτης Μάκης	Ε.Α.Α.	1966	1728	2131	4097
3. Σπυριδής Κώστας	Ε.Α.Θ.	1741	1949	2076	4025
4. Βουλουμάνος Νίκος	Ε.Α.Α.	1770	1253	1975	3745
5. Χρυσόφνης Γιώργος	Αερ. Χανίων	1106	1436	1883	3319
6. Κουσουρής Γιάννης	Ε.Α.Α.	1400	1433	1664	3097
7. Καραλής Παντελής	Ε.Α.Α.	1359	1484	990	2843
8. Αβραμίδης Ηλίας	Ε.Α.Θ.	1034	0	1400	2434
9. Ευαγγελίδης Σάκης	Ε.Α.Α.	955	0	0	955

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ F3AGR

1. Φαρδέλλης Άρης	Ε.Α.Θ.	1000	1000	1000	2000
2. Παύλου Παναγιώτης	Αερ. Κύπρου	910	815	947	1857
3. Γαβαλάς Αντώνης	Ε.Α.Η.	809	735	699	1708
4. Βελλίδης Κώστας	Αερ. Χαλκίδας	831	817	608	1648
5. Σπυριδούλης Ηλίας	Αερ. Λάρισας	705	790	815	1605
6. Νικολαΐδης Κώστας	Ο.Α.Κ.	772	697	432	1469
7. Χριστοδουλίδης Πάρις	Αερ. Κύπρου	666	616	798	1464
8. Τσιπανίδης Θεόδωρος	Ε.Α.Θ.	719	208	733	1452
9. Μέριος Mike	Ε.Α.Α.	664	587	156	1451
10. Μακράκης Νίκος	Ε.Α.Η.	652	614	651	1303
11. Πανός Σπύρος	Ε.Α.Κ.	149	393	624	1017
12. Cooper Brian	Ε.Α.Κ.	155	0	0	155

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ F3BGR

1. Αβραμίδης Ηλίας	Ε.Α.Θ.	404	964	972	1936
2. Χρυσόφνης Γιώργος	Αερ. Χανίων	910	765	1000	1910
3. Cooper Brian	Ε.Α.Κ.	621	997	903	1900
4. Γαβαλάς Αντώνης	Ε.Α.Η.	960	939	813	1899
5. Σπυριδής Κώστας	Ε.Α.Θ.	922	949	745	1871
6. Σοφός Δημήτρης	Ε.Α.Α.	854	1000	695	1854
7. Βασκάκης Μανώλης	Ε.Α.Η.	1000	809	570	1809
8. Βουλουμάνος Νίκος	Ε.Α.Α.	547	949	813	1762
9. Καραλής Παντελής	Ε.Α.Α.	960	726	785	1745
10. Βαβουράκης Μανώλης	Ε.Α.Α.	457	762	941	1703
11. Μακράκης Νίκος	Ε.Α.Η.	739	863	754	1617
12. Καρατσίτσας Στέφανος	Ε.Α.Κ.	382	827	723	1550
13. Πλιάκας Βαγγέλης	Ε.Α.Θ.	612	769	315	1381
14. Κουλούρης Βαγγέλης	Ε.Α.Κ.	543	718	449	1261
15. Ρώμης Στέλιος	Ε.Α.Θ.	345	704	483	1187

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ F3CGR

1. Γεωργιάδης Χρήστος	Αερ. Κύπρου	1000	1000		2000
2. Ζήβας Γιάννης	Ε.Α.Α.	696	777		1473
3. Κησινιάνος Νίκος	Ε.Α.Α.	634	770		1404
4. Κυριάκου Χριστόφορος	Αερ. Κύπρου	559	583		1142
5. Κουτσός Στέλιος	Ε.Α.Α.	422	496		918
6. Πασχαλίδης Λάκης	Ε.Α.Θ.	354	173		527
7. Καραλίδης Δημήτρης	Ε.Α.Α.	335	0		335

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ F3DGR-Q500

1. Σάντας Διονύσιος	Ε.Α.Θ.			522	
2. Πουλιδής	Αερ. Λάρισας			387	
3. Σπυριδούλης Ηλίας	Αερ. Λάρισας			346	
4. Βελλίδης Κώστας	Αερ. Χαλκίδας			290	
5. Πλάστρας	Αερ. Λάρισας			144	
6. Γαβαλάς Αντώνης	Ε.Α.Η.			75	
7. Βασκάκης Μανώλης	Ε.Α.Η.			0	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ F3DGR - SPORT

1. Κουτσός Στέλιος	Ε.Α.Α.		554	
2. Ζήβας Γιάννης	Ε.Α.Α.		539	
3. Λευτεριώτης Μάκης	Ε.Α.Α.		531	
4. Κυριαδούλης Βασίλης	Ε.Α.Α.		521	
5. Καραλής Παντελής	Ε.Α.Α.		341	
6. Κουλούρης Βαγγέλης	Ε.Α.Κ.		0	
7. Σάντας Διονύσιος	Ε.Α.Θ.		0	

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΩΝ 1993

AUSTRIA
18-25 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

**Μία σύντομη αναφορά
στα αγωνίσματα
F3A και F3D**

από τον Γιάννη Κωνσταντακό

Το Σάββατο 18 Σεπτεμβρίου 1993, 250 περίπου αερομοντελιστές απ' όλο τον κόσμο παρέλασαν στους κεντρικούς δρόμους του Velden της επαρχίας Carinthia στην νότια Αυστρία, στην εναρκτήρια τελετή των παγκόσμιων αγώνων τηλεκατευθυνόμενων αερομοντέλων. Μετά τους καθιερωμένους λόγους, οι διοργανωτές μας δεξιώθηκαν εν πλω, σε τρία πλοία-εστιατόρια, στην λίμνη Worthersee.

Οι Παγκόσμιοι Αγώνες αερομοντελισμού στις κατηγορίες F3A (τηλ/μενα ακροβατικά), F3C (τηλ/μενα ελικάπτερα), F3D (τηλ/μενα αγωνιστικά Rylon) γίνονται κάθε δύο χρόνια. Τα 1989 οι ΗΠΑ διοργάνωσαν τις τρεις προαναφερθείσες κατηγορίες μαζί, και έδωσαν στην διοργάνωση το όνομα "Aerolympics". Το ίδιο επανελήφθη το 1991 στην Αυστραλία.

Γνωρίζοντας λοιπόν οι Αυστριακοί τα μειονεκτήματα ενός τέτοιου εγχειρήματος, μοίρασαν την διοργάνωση σε δύο πόλεις, το F3A και F3D στο Notch, και το F3C στο Velden. Παρόλ' αυτά, η χρήση του κοινού χώρου πτήσεων από τις δύο πρώτες κατηγορίες έφερε πολλά προβλήματα σε διοργανωτές και αθλητές, όπως την ματαίωση του τρίτου γύρου των τελικών του F3A και του 14ου γύρου του F3D από έλλειψη χρόνου.

Είναι πλέον αμφίβολο αν θα επαναληφθεί κάτι τέτοιο στο άμεσο μέλλον μετά από τα οργανωτικά και οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισαν οι

τρεις προηγούμενοι διοργανωτές. Ήδη οι πρόεδροι των τριών αυτών κατηγοριών, εισηγήθηκαν στα CIAM το κάθε αγώνισμα να διοργανώνεται χωριστά.

Μετά από τις διαδοχικές διοργανώσεις μακριά από την Ευρώπη, και την εμφάνιση πολλών νέων κρατών από τις παγκόσμιες ανακατατάξεις, στην Αυστρία επιτεύχθη ρεκόρ συμμετοχών: 95 αθλητές από 34 κράτη στο F3A, 43 ομάδες από 16 κράτη στο F3D, και 64 αθλητές από 27 κράτη στο F3C. Στην τελευταία κατηγορία συμμετείχε και ο Κύπριος Χρ. Γεωργιάδης.

Ελληνική ομάδα δεν συμμετείχε γιατί μέχρι και την εποχή εκείνη εκκρεμούσε ο επίσημος διορισμός προσωρινού Δ.Σ. στην ΕΛΑΕ από τις δικαστικές αρχές. Βέβαια πέρα από την αδιαμφισβήτητη γεγονότα που διεδραματίζοντο στην χώρα μας, στην Αυστρία εμφανίστηκε ένας αερομοντελιστής από την Ρόδη με τα μοντέλα του, και όπως μας δήλωσε, κάποι-οι από την ΕΛΑΕ του είπαν ότι θα ελάμβανε μέρος ανεπίσημα, πράγμα που δεν ήταν δυνατόν να γίνει.

Η ΕΟΑΜ παρουσίασε μία ομάδα 9 παρατηρητών, εκ των οποίων ο υπογράφων και με την ιδιότητα του ρεπόρτερ της διεθνούς έκδοσης CIAM FLYER.

Το ανεμοδρόμιο του Notch βρίσκεται μέσα σε μία κοιλάδα που διαβρέχεται από τον ποταμό Gail. Επικράτησε πυκνή νέφωση, η οποία κάθε πρωί ήταν τόσο χαμηλή που καθυστέρησε η έναρξη των πτήσεων. Ευτυχώς η βροχή ήρθε μόνο στον τελευταίο γύρο των τελικών του F3A, όχι όμως χωρίς να ενοχλήσει τους λίγους αθλητές που είχαν την ατυχία να πετάξουν με αυτές τις συνθήκες. Αυτά δεν πρέπει να σκιάσουν την άριστη οργανωτική δομή που είχε ετοιμάσει ο Wolfgang Schlager, για την F3A και την πληρέστερη καθημερινή ενημέρωση του



γραφείο τύπου υπό τον Martin Heiner. Αντίθετα ακούστηκαν πολλά παράπονα για την οργάνωση του F3D. Αυτό ήταν ίσως αναμενόμενο αφού στην Αυστρία δεν "ευδοκίμει" αυτή η κατηγορία.

Στο F3A (Ακροβατικά) η γενική εντύπωση από τον τεχνικό εξοπλισμό ήταν καλή. Μετά από πολλά χρόνια οι πτήσεις γίνονται επιτέλους μέσα στα πλάγια όρια του "box", σε πολλές περιπτώσεις δε υπερβολικά κοντά προσπαθώντας να ανακαλύψουν τις πρωτιμίες των κριτών. Ο Αργεντίνος Somenzini μάλιστα είχε την ιδέα να εκτρέψει την έξοδο των αερίων της εξάτμισης του κινητήρα από τα δύο ακροίτερα άκρα, σε μία προσπάθεια να επηρεάσει (κακώς βέβαια) την βαθμολογία. Οι κριτές όμως αντέδρασαν αρνητικά σ' αυτή την παρουσίαση, και ο αθλητής αποφάσισε να επανέλθει στην αυνήθη οδό εξάτμισης. Όπως μου δήλωσε αν δεν είχε εφαρμόσει από την αρχή αυτή την ιδέα ίσως είχε κερδίσει τον αγώνα.

Πάρα πολλά μοντέλα ήταν μεγάλα, και με τετράχρωμους 120ρηδες κινητήρες, αλλά με την κατάλληλη βίαια και την επιλεκτική χρήση της ιπποδύναμης (δεν έδιναν όλες τις στροφές στην ευθεία), μπορούσαν να πετάξουν πολύ αργά και να κρατηθούν σε μικρό χώρο. Τους 19 φινελίστ αποτέλεσαν 7 Ευρωπαίοι, 8 από την Αμερική, 1 ηπειρω, και 4 Ασιάτες. Παρ' όλο ότι οι 15 από αυτούς χρησιμοποίησαν τετράχρωμη 120άρα, ο νικητής είχε δίχρονη 60ρα. Ναι, δεν είναι έκπληξη ότι, ο Αυστριακός Hanno Prettner κατέκτησε το έβδομο παγκόσμιο πρωταθλήμα στην κατηγορία του, πετώντας κάθε γύρο και καλύτερα, και αποδεκνύοντας ακόμη μία φορά τι μπορεί να κάνει με ένα συμβατικό μοντέλο, το Mystic 60 (όπως το Calypso, Supra Fly και Supra Star). Ακούστηκε δε, ότι μετά από την νίκη αυτή ο Prettner αποχωρεί από τον παγκόσμιο αγωνιστικό στίβο.

Δεύτερος ήρθε ο πρώην παγκόσμιος πρωταθλητής Αμερικανός Chip Hyde, με το Jekyll 120, που είχε την πιο μαλακή βάση για την στερέωση του κινητήρα του. Τρίτος ο Wolfgang Matt από το Liechtenstein με το Rubin, που όπως και το προηγούμενο δικό του σχε-



Wolfgang Matt - F3A

διο, το Saphir, του το φτιάχνει ένας Ιάπωνας. Στην ομαδική κατάταξη πρώτη ήρθε η Ιαπωνία, δεύτερη οι ΗΠΑ, και τρίτη ο Καναδάς.

Όπως πάντα υπήρξαν παράπονα για την ορθότητα της βαθμολογίας, και για πρώτη φορά η ελληνόδικος επιτροπή αναγκάστηκε να αντικαταστήσει ένα κριτή στην μέση του αγώνα για τον παραπάνω λόγο.

Στο F3D (Pylon Racing), η κρίση είναι αντικειμενική, αφού τον λόγο έχει το χρονόμετρο, αλλά η προσπάθεια να αποδόσουν οι κινητήρες και την τελευταία δυνατή

στροφή, έχει σαν αποτέλεσμα αρκετοί να αβήνουν στην μέση του αγώνα. Ετσι δεν είναι περίεργο πως οι τέως παγκόσμιοι πρωταθλητές Dave Shadel και Dub Jett έμειναν στην 3η και 30η θέση αντίστοιχα. Πάντως για τρίτη συνεχή διοργάνωση πρωταθλητής αναδείχθηκε και πάλι Αμερικανός, ο Richard Verano που κατέχει και το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτερης διαδρομής. Οι χρόνοι των "γρήγορων" κυμαίνονται στην περιοχή των 70 δευτερολέπτων, που σημαίνει ότι η μέση ταχύτητα πτήσης είναι μεγαλύτερη από 230 χιλ/ώρα.

Συνολικά οι αθλητές πέταξαν 13 γύρους, από τους οποίους μέτρησαν οι ταχύτεροι 11. Στην ομαδική κατάταξη πρώτη ήρθαν οι ΗΠΑ, δεύτερη η Γερμανία και τρίτη η Αυστραλία.

Το βράδυ του Σαββάτου 25 Σεπτεμβρίου έγινε η καθιερωμένη τελετή λήξης των αγώνων και η απονομή των επάθλων, στην μεγάλη τέντα που ήταν στημένη μέσα στο ανεμοδρόμιο του Natch. Εκεί επεκράτησε το χάος. Κανείς δεν άκουγε τα μεγάφωνα μετά την δεύτερη σειρά, κανείς δεν έβλεπε μετά την μέση, και κανείς δεν κατάλαβε τι έραγε, ή αν έραγε. Αλλά η ατραξιόν της βραδιάς ήταν το "δείπνο με ομπρέλες". Η τέντα έσταζε σαν σουρωτήρι, ορισμένα τμήματα του πατώματος είχαν πλημμυρίσει, και όταν βγήκαμε να φύγουμε πήραμε μαζί μας αρκετή λάσπη για ενθύμιο. Αυτό βέβαια δεν μπορεί να επισκιάσει το πόσο ωραία περάσαμε γενικά. Αναενώσαμε φίλιες, κάναμε καινούργιους φίλους, μάθαμε πάρα πολλά τεχνικά μυστικά.

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκμεταλευτώ την ευκαιρία αυτής της επικοινωνίας και να τονίσω τα οφέλη που μπορούν να απο-

κομίσουν όλοι οι Έλληνες αερομοντελιστές από την παρακολουθούμενη παγκόσμια και πανευρωπαϊκή αγώνων. Φυσικά σε ακόμα καλύτερη θέση είναι οι συμμετέχοντες με την εθνική ομάδα, αλλά αυτό είναι ένα θέμα που μέχρι σήμερα εμπίπτει στις αρμοδιότητες της ΕΑΛΕ και οι χειρισμοί των τελευταίων ετών δεν κρίνονται ικανοποιητικοί. Γιατί λοιπόν να χάνονται οι ευκαιρίες για ενημέρωση; Ετοιμαστείτε για μια μοντελιστική εκδρομή από τώρα.

Παγκόσμιοι αγώνες 1994

F1D	Ρουμανία	20-25 Σεπτεμβρίου
F2A,B,C,D	Κίνα	21-28 Οκτωβρίου
F5B	Αυστραλία	12-19 Νοεμβρίου
F4B,C	Ολλανδία	Αύγουστος
F1A,B,C, Junior	Ουκρανία	—
Space Models	Πολωνία	Σεπτέμβριος

Πανευρωπαϊκοί αγώνες 1994

F3A	Λιχτενστάιν	Ιούλιος
F3B	Ουγγαρία	—
F1A,B,C	Ουκρανία	—

ΕΝΑ ΦΘΗΝΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ "ΠΑΝΕΛ"

Ο Γιάννης Κωνσταντακάτος περιγράφει πως να κατασκευάσετε ένα "πάνελ" για την εργαλειοθήκη, σαν αυτό που χρησιμοποιεί τα τελευταία ...25 χρόνια.

Μήπως το "πάνελ" που έχεις δεν μπορεί να ανάψει τα "κρύα" μπουζί; Η αντλία δουλεύει μόνο στην μία φορά; Αυτά που πουλάνε είναι ακριβά; Δεν χωράνε στον διαθέσιμο χώρο της εργαλειοθήκης;

Στο εμπόριο κυκλοφορούν αρκετά καλά "πάνελ", αλλά δεν έχεις να χάσεις τίποτε αν αξιολογήσεις και αυτή την απλή ερασιτεχνική κατασκευή πριν καταλήξεις σε ένα από τα έτοιμα.

πρόβλημα. Και η εξήγηση είναι μία: "Το απλό δεν έχει προβλήματα". Και είναι απλό γιατί δεν βασίζεται σε ηλεκτρονικά κυκλώματα αλλά σε ηλεκτρικά, όπως αυτά που αναφέρουν τα σχολικά βιβλία.

Υπάρχουν τρία επί μέρους κυκλώματα, ένα για το στάρτερ, ένα για το μπουζί και ένα για την αντλία καυσίμου. Και τα τρία τροφοδοτούνται από ένα συσσωρευτή 12 V.

Πολλοί θα αντικρούσουν ότι οι αντιστάσεις που έχει καταναλώνουν την ισχύ του συσσωρευτή. Και λοιπόν; Ένας συσσωρευτής 12V 4 Ah, κρατάει για αρκετές εξόδους πριν χρειαστεί επαναφόρτιση. (Αν και δεν είναι μυστικό ότι οι συσσωρευτές μολύβδου πρέπει να φορτίζονται αμέσως μετά την χρήση τους).

Μπορείς να το φτιάξεις και εσύ με απλά εργαλεία. Τα υλικά υπάρχουν σε όλα τα καταστήματα ηλεκτρονικών ειδών.

■ Το σασί

Πριν ξεκινήσεις την υλοποίηση μέτρα τον διαθέσιμο χώρο στην εργαλειοθήκη σου, ώστε να κό-

ψεις το αντίστοιχο κομμάτι αλουμίου ή πλέξιγκλας για το σασί. Μετά άνοιξε τις τρύπες ανάλογα με τις διαμέτρους των υλικών. Η προαιρετική διάταξη των στοιχείων που δείχνει το σχέδιο, είναι εργονομική και στην λειτουργία του από μπροστά, και στην συνδεσμολογία του από πίσω μέρος. Επίσης παρατήρησε ότι το διάγραμμα της συνδεσμολο-

γίας έχει σχεδιαστεί με βάση το πως βλέπεις τα κομμάτια από την πίσω πλευρά του πάνελ.

Αν το σασί είναι αλουμινένιο πρόσδε να μην βραχυκυκλώσουν τα κομμάτια μέσω αυτού. Στην περίπτωση αυτή παρέμβαλε ένα μονωτικό υλικό.

■ Οι ενώσεις

Τα καλώδια γύμνωσέ τα μόνο στις άκρες τους. Οι ενώσεις των καλωδίων με τα διάφορα στοιχεία μπορεί να γίνουν είτε κολλώντας τα με καλαί (με ηλεκτρικό κολλητήρι), είτε βιδώνοντάς τα με βίδες. Το βιδώμα συνιστάται για το κύκλωμα του μπουζί. Τα κρύα μπουζί τραβάνε πολύ ρεύμα που μπορεί να λειώσει το καλαί των ενώσεων. Αν το καλώδιό σου είναι πολυκλώνο, πριν το βιδώσεις, σχημάτισε σε κάθε άκρη μια θηλειά, και γάνωσέ την με καλαί για να μην ξεφτίσει με το σφίξιμο.

Πρόσδε να μην βρεθούν δύο ενώσεις πολύ κοντά μεταξύ τους γιατί μπορεί στο μέλλον να βραχυκυκλώσουν. Η ιδανική προστασία των γυμνών άκρων γίνεται με θερμοσυστελλόμενο (θερμοσυρρικνούμενο) μακαρόνι.

■ Το κύκλωμα τροφοδοσίας

Τα καλώδια που ενώνουν τον συσσωρευτή με το πάνελ πρέπει να είναι χοντρά. Οι ακροδέκτες που ενώνονται με τον συσσωρευτή δεν πρέπει να είναι μόνιμα κολλημένοι αλλά να μπορούν να αποσυνδεθούν αμέσως, με κάποιο συρταρωτό κλιπάκι/κροκοδειλάκι, είτε για την μεταφορά, είτε για την φόρτιση. Μην παραλείψεις την ασφάλεια 10A (μέσα σε θήκη).

Η πολικότητα του συσσωρευτή στο κύκλωμα μπορεί να είναι κατ' αρχή τυχαία. Μετά θα επιλέξεις τους ακροδέκτες του στάρτερ και της αντλίας καυσίμου για να λειτουργούν κατά την επιθυμητή φορά. Το μπουζί δεν επηρεάζεται από την πολικότητα.

■ Το κύκλωμα του στάρτερ

Το στάρτερ τροφοδοτείται απ' ευθείας με 12 V και τα καλώδια από τον συσσωρευτή μέχρι τους ακροδέκτες πρέπει να είναι χοντρά. Βάλε τον ακροδέκτη με το θετικό πόλο κόκκινο και τον άλλο μαύρο για να μπαίνουν πάντα στην ίδια θέση οι ομόχρωμες μπανάνες του στάρτερ.



Σχηματική παράσταση της πρόσοψης του "πάνελ"

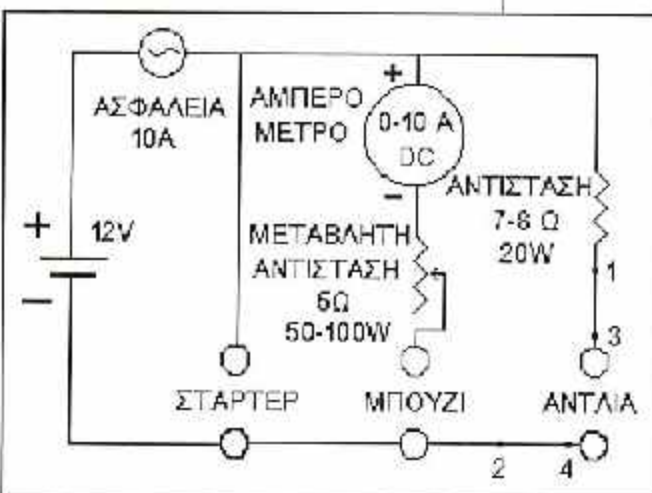
■ Τί παραπάνω μπορεί να προσφέρει ένα "πάνελ" σαν αυτό;

Το "πάνελ" που παρουσιάζω εδώ, το έφτιαξα πριν 25 χρόνια και με εξυπηρετεί ακόμα και σήμερα χωρίς κανένα

■ Το κύκλωμα του μπουζί

Σ' αυτό το κύκλωμα υπάρχει ένα αμπερόμετρο με διπλή αποστολή. Αφ' ενός να σε βοηθάει να ρυθμίσεις την ένταση του ρεύματος ανάλογα με το μπουζί, και αφ' ετέρου να σου δείχνει πότε το κύκλωμα είναι ανοιχτό (έχει καεί το μπουζί ή κάποιος δεν κάνει επαφή). Πρόσεχε να συνδέσεις τον ακροδέκτη του οργάνου με την ένδειξη με το καλώδιο που έρχεται από τον θετικό πόλο της μπαταρίας.

Το ποτενσιόμετρο (μεταβλητή αντίσταση) συνήθως έχει τρεις ακροδέκτες. Θα συνδεθεί από τον κεντρικό του ακροδέκτη, και τον ένα από τους άλλους δύο, έτσι ώστε όταν στρέφεις τον άξονά του σύμφωνα με την φορά του ωρολογίου να μειώνεται η αντίστασή του και να περνάει περισσότερο ρεύμα.



Το κύκλωμα του "πάνελ"

Στην διάρκεια της τροφοδοσίας του μπουζί, το ποτενσιόμετρο ζεσταίνεται. Η επιλογή της ισχύος του ποτενσιόμετρου εξαρτάται από τον τύπο των μπουζί. Για ζεστά - μετρία μπουζί, που τραβάνε έως 4 A αρκεί ένα ποτενσιόμετρο 50 W. Για ψυχρά μπουζί, που τραβάνε περισσότερο από 5 A, συνιστάται ένα ποτενσιόμετρο με μεγαλύτερη ισχύ, π.χ. 100 W. Και στις δύο περιπτώσεις η αντίστασή του θα είναι 5 Ω.

■ Το κύκλωμα της αντλίας

Εδώ παίζει ρόλο η τάση που πρέπει να τροφοδοτείται το μετεράκι της αν-

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΔΙΚΩΝ

Σασί από αλουμίνιο ή πλέξιγκλας
Βίδες στήριξης
Θήκη ασφάλειας
Ασφάλεια 10 A βραδείας τήξεως (και εφεδρικές)
Ποτενσιόμετρο 5 Ω, 50 - 100 W, με μπουτόν
Αντίσταση 7-8 Ω, 20 W (ή δύο παράλληλες 15-16 Ω, 10 W)
Αμπερόμετρο 0-10 A, D.C.
Διακόπτης 3 θέσεων 6 επαφών
6 ακροδέκτες για μπανάνες (χρώματα κατ' επιλογή)
Μπανάνες (χρώματα ίδια με τους ακροδέκτες)
2 ακροδέκτες για την μπαταρία
Καλώδιο
Θερμοστατελλόμενο μακαρόνι
Συσσωρευτής πολυβόλου, κλειστού τύπου, 12 V, 4 Ah (ή 6,5 Ah)

τλίας. Για μοτέρ 6 V πρέπει να ρίξεις την τάση με μία αντίσταση 7-8 Ω. Για μοτέρ μικρότερης τάσης αύξησέ την σύμφωνα με τον νόμο του Ωμ, ενώ για μοτέρ 12 V αφαιρέσέ την τελείως. Αν δεν μπορείς να βρεις αντίσταση 7-8 Ω, μπορείς να βάλεις παράλληλα δύο αντιστάσεις 15-16 Ω μικρότερης ισχύος. Η αντίσταση αυτή έχει μεγάλο φυσικό μέγεθος και πρέπει να στερεωθεί καλά, εν ανάγκη με κάποιο πρόσθετο υποστήριγμα.

Το ηλεκτρικό διάγραμμα δεν δείχνει διακόπτη για την αντλία γιατί υπάρχουν τρεις λύσεις, πέρα από την περίπτωση να έχει η αντλία σου ενσωματωμένο διακόπτη:

Κατ' αρχή μπορείς να την λειτουργείς και μάλιστα κατά την επιθυμητή φορά (γέμισμα-άδειασμα) βάζοντας τις μπανάνες της με την μία ή την άλλη φορά στους ακροδέκτες του "πάνελ".

Η δεύτερη λύση είναι να παρεμβάλεις ένα απλό διακόπτη μεταξύ των επαφών 1 και 3 ή 2 και 4 για να ανοίγεις/κλείνεις την αντλία, αλλά μόνο κατά την μία φορά περιστροφής. Για να λειτουργήσει αντίθετα θα πρέπει να αλλάξεις τις συνδέσεις ή να βάλεις αλλιώς τις μπανάνες.

Και η τρίτη λύση είναι να κάνεις μία σοφιστική εγκατάσταση με ένα διακόπτη 2 πόλων/3 θέσεων. Με τον διακόπτη αυτό στην μεσαία θέση η αντλία είναι OFF, ενώ στην μία ακραία θέση γεμίζει την δεξαμενή και στην

άλλη την αδειάζει. Η σύνδεση αυτού του διακόπτη γίνεται ως εξής:

Θεώρησε ότι το κύκλωμα που δείχνει το σχέδιο είναι κομμένο μεταξύ των επαφών Νο 1 - Νο 3, και Νο 2 - Νο 4.

Σύνδεσε τις μεσαίες επαφές Νο 1 και Νο 2 του διακόπτη στις θέσεις του κυκλώματος με τον ίδιο αριθμό.

Σύνδεσε τις υποδοχές της αντλίας Νο 3 και Νο 4 στις επαφές του διακόπτη με τον ίδιο αριθμό (το ίδιο αποτέλεσμα θα πάρεις αν τις ενώσεις στις Νο 5 και Νο

6).

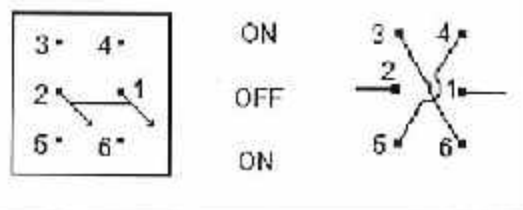
Τέλος γεφύρωσε την επαφή Νο 3 με την Νο 6 και αντιστοίχα την επαφή Νο 4 με την Νο 5. Τα δύο αυτά καλώδια δεν πρέπει να βραχυκυκλώνουν μεταξύ τους.

Οι υποδοχές των καλωδίων της αντλίας μπορεί να είναι εξωτερικές, οπότε η σύνδεση γίνεται με μπανάνες, ή εσωτερικές και μόνιμες αν η αντλία είναι στερεωμένη μόνιμα μέσα στην εργαλειοθήκη.

Προσοχή: Η αρίθμηση των επαφών που αναφερόμαστε πιο πάνω είναι όπως εμφανίζεται στο σχέδιό μας, και όχι όπως πιθανόν να εμφανίζεται επάνω στον διακόπτη του εμπορίου.

■ Και μία δόση ασφάλειας

Δεν πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα επαφής μεταλλικών αντικειμένων (εργαλείων) με το πίσω μέρος του "πάνελ" που θα μπορούσαν να το βραχυκυκλώσουν. Κατά την μεταφορά από το σπίτι στο μοντελοδρόμιο και αντίθετα, αποσυνδέε τον συσσωρευτή.



Ο διακόπτης 2 πόλων/3 θέσεων και η συνδεσμολογία του

Γιάννης Κωνσταντακότος

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΔΑ



Φίλοι αερομοντελιστές,

Είγoura θα έχετε ακούσει κάτι λίγο ως πολύ περί "ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ" και ανάλογα από ποιόν τα ακούτε ή από που τα διαβάζετε θα αποκομίζετε και τις ανάλογες εντυπώσεις ή κρίσεις. Όσο και αν το ζήτημα εκτιμάται ότι σας αφορά ή όχι το γεγονός είναι ότι η "ΙΚΑΡΙΑΔΑ" θα σημαδέψει τον αεραθλητισμό στην χώρα μας για πολλά επόμενα χρόνια. Είναι ένα σημαδιακό γεγονός για την Ελληνική πραγματικότητα, που αν το εκμεταλλευτούμε σωστά θα μάς αποφέρει τα μέγιστα στο μέλλον.

Επειδή τα τελευταία χρόνια ο αεραθλητικός χώρος στην Ελλάδα πολλά ασυνήθιστα ακούει και βλέπει και η "ΙΚΑΡΙΑΔΑ" έχει πλέον αναχθεί σε ευχή αλλά και "κατάρτα" συγχρόνως, θα προσπαθίσω να κάνω μια όσο το δυνατό πιο αντικειμενική και απλοποιημένη παρουσίαση του ζητήματος ώστε να μπορέσει και ο πλέον ανυποψίαστος αναγνώστης να αποκτήσει μια ξεκάθαρη εικόνα της κατάστασης.

Θα αναφερρώ αναγκαστικά και σε παλαιότερα γεγονότα που αφορούν όλους τους αεραθλητές, τους αερομοντελιστές ειδικότερα, την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ (Ε.Ο.Α.Μ.), την ΕΘΝΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΞΧΗ ΕΛΛΑΔΑΣ (Ε.Α.Ε.), και την ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ (Ε.Α.Α.), όλα όμως απαραίτητα για την αναδρομή μας, μέχρι και τα πιο πρόσφατα.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ:

Ο αερομοντελισμός στην Ελλάδα έχει την πλέον μακροχρόνια και δυναμική παρουσία στα αεραθλητικά πράγματα της χώρας μας, αλλά και τις περισσότερες συμμετοχές και διακρίσεις σε διεθνείς αγώνες και εκδηλώσεις. Η εμπειρία και η οργανωτική ικανότητα των παλαιότερων αερομοντελιστών ομολογείται από όλους ακόμη και από τους λιγότερο φίλους μας. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο ότι οι αερομοντελιστές κινήθηκαν από τους πρώτους με στόχο την δημιουργία ανεξάρτητης Αεραθλητικής Ομοσπονδίας της Ελληνικής Ομοσπονδίας Αερομοντελισμού (Ε.Ο.Α.Μ.), σύμφωνα με τα διεθνώς ισχύοντα, βλέπε Αγγλία BMFA, Αμερική AMA, Γαλλία FFAM, Γερμανία DMFV κ.α.

όπου υπάρχουν και λειτουργούν ανεξάρτητες ΚΑΤ' ΑΕΡΑΘΛΗΜΑ ομοσπονδίες αναγνωρισμένες από τις αντίστοιχες Εθνικές τους Αερολέσχες (βλέπε ROYAL AERO CLUB, NAA, AF, DAEC κλπ).

Δυστυχώς εδώ στην Ελλάδα τα πράγματα δεν ακολούθησαν αυτή την λογική αρχή της πυραμίδας με κορυφή την προισταμένη Αεραθλητική Αρχή (Ε.Α.Ε.) και "παρακλάδια" τις κατ' αεράθλημα Ομοσπονδίες, κάτι που διοικητικά οργανωτικά και αποκεντρωτικά αποτελεί κοινό τόπο. Αντίθετα εξ αρχής η τότε νεοεκλεγείσα διοίκηση της Ε.Α.Ε. (1988), αν και επικράτησε εκλογικά με κύριο σύνθημα την αναγνώριση των Ομοσπονδιών, στην πράξη ουδέποτε τις αναγνώρισε ενώ σε πολλές περιπτώσεις χρησιμοποίησε αθέμιτες μεθόδους όπως μηνύσεις κατά στελεχών, άρνηση διαλόγου ακόμα και

όταν η πρωτοβουλία ανήκε στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, υβριστικές επιστολές στον τύπο κ.α.

Φυσικό αποτέλεσμα των υπό πάνω επιλογών και ενεργειών της από τότε διοίκησης της Ε.Α.Ε. ήταν η διάσπαση του αεραθλητικού κόσμου σε "καλά παιδιά" και "κακά παιδιά", σε εξουσία και περιθώριο. Επανελλημένως προσπάθειες επίσημα της Ε.Ο.Α.Μ. αλλά και παρασημαστικά των στελεχών της για να γεφυρωθεί το χάσμα με την Ε.Α.Ε., ουδέποτε ευδοκίμησαν αφού τυχούσα αναγνώριση της Ε.Ο.Α.Μ. θα συνεπαγόταν "απεμπόληση" των αναφερόμενων δικαιωμάτων της Ε.Α.Ε.!! Θλιβερή συνέπεια της εδωκυμένης της Ε.Α.Ε. υπήρξε η οργάνωση και εκτέλεση των Πανευρωπαϊκών Αγώνων ακριβητικού αερομοντελισμού το 1992 στην Ρόδο από φίλα προσκείμενα στην Ε.Α.Ε. σωματεία. Θλιβερή γιατί συνέβησαν τα εξής κυριολεκτικά και εθνικά μειωτικά. Η Ελλάδα (Ε.Α.Ε.) - οργανώτρια χώρα - έφερε ξένους τεχνικούς/τεχνολογιστές για να κάνουν για λογαριασμό μας τους αγώνες!! Ενδεικτικά ο διευθυντής των αγώνων ήταν Αυστριακός!

Δεύτερον η Ελληνική ομάδα έλαμψε δια της ... απουσίας της, την στιγμή που έχουμε Έλληνες αθλητές Βαλκανιονίκες με μεγάλη εμπειρία διεθνών αγώνων. Αντ' αυτών την Ελληνική ομάδα την εκπροσώπησε ένας αθλητής που για πρώτη φορά ελάμβανε μέρος σε αγώνες και που η επιλογή του στηρίχθηκε σε ... ορισμό του από την Ε.Α.Ε., και όχι σε αγώνα κριτήριο που προκηρύχθηκε την τελευταία στιγμή.

Μετά την παταγώδη αυτή επιτυχία στο "εξωτερικό" η Ε.Α.Ε. βράθηκε να τακτοποιήσει και το "εσωτερικό".

Σε αντίποινα για την μη προσέλευση των Ελλήνων αερομοντελιστών στον αγώνα κριτήριο που αναφέρθηκε πιο πάνω, απαγορεύει όλους τους αεραθλητικούς αγώνες στην Ελλάδα που δεν έχουν την έγκριση του Δ.Σ. της Ε.Α.Ε.!! Αυτό βέβαια γίνεται μέρες μόλις πριν τους Πανελλήνιους Αγώνες αερομοντελισμού, το 1992 στο Ηράκλειο, που είχε προκηρύξει η Ε.Ο.Α.Μ., με σκοπό να τους κηρύξει παράνομους και άκυρους και φυσικά επιδιώκοντας την ματαίωση τους.

Πλήν όμως η απαγόρευση αυτή μόνο εκδικητικό δυστυχώς χαρακτήρα είχε αφού η Ε.Ο.Α.Μ. είχε φροντίσει έγκαιρα και είχε ζητήσει από την Υ.Π.Α. την σχετική άδεια και είχε ενημερώσει και την Ε.Α.Ε.

ΙΚΑΡΙΑΔΑ:

Τα τελευταία χρόνια έχουμε γίνει μάρτυρες πρωτόγνωρων καταστάσεων στον αεροθλητικό χώρο.

Η παλαιότερα οικονομικά ολιγαρχικής Ε.Α.Ε. έχει να επιδείξει σήμερα μία εντυπωσιακή άνοδο των λειτουργικών της εξόδων. Τα έξοδα παραστάσεων, μετακινήσεων, συνεδρίων κλπ ανθούν.

Αντίθετα και ενώ περιέργως πάντα βρίσκονται κονδύλια για τις πιο πάνω δραστηριότητες, για την προώθηση του αεροθλητισμού σημειώσατε... παύλα. Εδώ και χρόνια τα αεροθλήματα έχουν εγκαταλειφθεί στην τύχη τους και η ελάχιστη κρατική επιχορήγηση που πολυότερα εδίδετο σαν ενίσχυση αποτελεί πλέον ανάμνηση. Η ουσιαστική υποδομή των αεροθλημάτων σήμερα παραμένει από μηδενική μέχρι ανεπαρκέστατη για τόν απλούστατο λόγο ότι ποτέ δεν διατέθηκαν τα χρήματα που απαιτούντο για την σωστή ανάπτυξή τους. Έτσι σήμερα η προώθηση του αεροθλητισμού συντελείται μέσω των πενιχρών κονδυλίων που τυχαίνει να διαχειρίζονται οι και' αεράθλημα Ομοσπονδίες, ή μέσω ιδιωτικών ή αμοιβαϊκών χρημάτων που κατά περίπτωση διατίθενται για την αγορά πιητικού υλικού, κατασκευή εγκαταστάσεων κλπ.

Με ελάχιστες εξαιρέσεις η εκπροσώπηση της Ελλάδας στους διεθνείς αεροθλητικούς αγώνες είναι ονύπακτη, όχι επειδή δεν έχουμε ικανότατους αεροθλητές όσο επειδή δεν έχουμε αρκετούς ... πλούσιους ικανότατους αεροθλητές.

Και ενώ, δυστυχώς, αυτή είναι η κατάσταση του Ελληνικού αεροθλητισμού, ως εκ θαύματος μάς προκύπτει η ΙΚΑΡΙΑΔΑ, ο από "μηχανής θεός", η πανάκεια όλων των προβλημάτων!

Ξαφνικά πακτωλός δημοσίου χρήματος ρέει άφθονα, πάνω που νομίζαμε ότι δεν θα τό ξαναδούμε!! Ποσά εκατοντάδων (!) εκατομμυρίων προυπολογίζονται ενώ ήδη εμφανίστηκαν οι πρώτοι έμμησθοι (μηνιαίοι) αεροθλητικοί και υπουργικοί παράγοντες (όπως οι ίδιοι διατείνονται) απαρτίζοντες την επιτροπή ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ. Και αυτή δεν είναι παρά μόνο η αρχή των κονδυλίων που προβλέπονται για τις αμοιβές και τα έξοδα των ξένων που θα "εισάγουμε" και πάλι για να μάς κάνουν την Ικαριάδα. Η πιο πάνω

κριτική δεν έχει σκοπό να αφήσει αιχμές ή υπονοούμενα για οικονομικές ατασθαλίες, αλλά μόνο να προβληματίσει τους αεροθλητές για τον σκοπό που φαίνεται να διατίθενται τα χρήματα. Την στιγμή μάλιστα που η Ικαριάδα ΔΕΝ έχει υπόσταση ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΑΓΩΝΩΝ αεροθλητισμού, ενώ σκόπιμα παρομοιάζεται με τους ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ, ούτε κάποιο ουσιαστικό έργο υποδομής προβλέπεται να αφήσει για την Ελλάδα, όπως τουλάχιστον εθίζεται να ωφελείται η οργανωτρία χώρα μετά την ανάληψη μεγάλων αθλητικών αγώνων.

Μήπως η Ικαριάδα δεν είναι αυτό που όλοι οι αεροθλητές αυτής της χώρας θα θέλαμε; Ποιές σκοπιμότητες εξυπηρετούνται εάν ο ελληνικός αεροθλητισμός δεν θα είναι ο μεγάλος κερδισμένος; Αξίζει η τόσο μεγάλη σπατάλη του δημοσίου χρήματος για μία γιορτή του παγκόσμιου αεροθλητισμού όπου η Ελλάδα θα παίζει τον ρόλο του φτωχού συγγενή που πληρώνει και από πάνω;

Ποιά θα είναι η "επόμενη μέρα", όταν πέσει η αυλαία της "παράστασης"; Ποιά θα ήταν η "επόμενη μέρα", εάν αυτά τα χρήματα εδίδοντο στα αεροθλήματα για την ανάπτυξή τους αντί στην Ικαριάδα; Αυτά και άλλα ερωτήματα συζητούνται έντονα τελευταία μεταξύ πολλών αεροθλητών.

Από όσο είμαι σε θέση να γνωρίζω το σύνολο των αερομοντελιστών είναι ανοικτοί σε διάλογο και επιθυμούν να συνεισφέρουν το κατά δύναμη εφ' όσον πεισθούν για την σκοπιμότητα της Ικαριάδας.

Εύχομαι οι επιλογές που θα γίνουν και οι αποφάσεις που θα ληφθούν τόσο από την Ε.Α.Ε. όσο και από την επιτροπή της Ικαριάδας και την Πολιτεία γενικότερα, στο άμεσο μέλλον, να είναι για το καλό του ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ και ΜΟΝΟ.

Β. Κυρησόπουλος

Οι Πανελλήνιοι Αγώνες Αερομοντελισμού φυσικά έγιναν με 54 συμμετοχές Ελλήνων και Κυπρίων αθλητών και με απώλυτη οργανωτική επιτυχία. Η Ε.Α.Ε. καλεί σε απολογία τα εμπλεκόμενα σωματεία (5 τον αριθμό μεταξύ αυτών και την Ε.Α.Α.) και επιβάλλει ποινές αποκλεισμού από αγώνες, συνεδρία και άλλες εκδηλώσεις, από δύο έως δέκα μήνες. Πριν κόν επιβληθούν οι ποινές αυτές παράνομα και αντικανονικά η Ε.Α.Ε. ΔΕΝ καλεί να παρευρεθούν στην Γ.Σ. τα πιο πάνω σωματεία. Παρόλο που οι αντιπρόσωποι ορισμένων εξ αυτών των σωματείων παρευρέθηκαν στην αρχή της Γ.Σ. και προειδοποίησαν το σώμα για το παράνομο και άκυρο της Γ.Σ. το προεδρείο της Ε.Α.Ε. δεν έλαβε υπ' όψιν του τις προειδοποιήσεις τους και συνέχισε τις εργασίες της Γ.Σ. σαν να μην συμβαίνει τίποτα. Κατόπιν τούτου, τα υπό διαγμόν ευρισκόμενα σωματεία δεν είχαν άλλη επιλογή από το να καταφύγουν στην Δικαιοσύνη, όπως άλλωστε τους υπεδείχθη μέσα στην Γ.Σ..

Σε απόδειξη των πιο πάνω παράνομων και αντικανονικών ενεργειών, έρχεται η επιβολή ασφαλιστικών μέτρων κατά της διοίκησης της Ε.Α.Ε., η προσωρινή ακύρωση της Γ.Σ. και ο ορισμός προσωρινής διοίκησης που αρμοδιότητες έχει την διεκπεραίωση ΜΟΝΟ ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΝ ζήτημάτων της Ε.Α.Ε..

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:

Κατόπιν των ανωτέρω προκύπτουν ορισμένα συμπεράσματα προφανή για τον αντικειμενικό αναγνώστη.

Πρώτον ότι η γενική θέση που έχει περιλάβει η Ε.Α.Ε. είναι αποτέλεσμα των ενεργειών, παραλείψεων και επιλογών της και την ευθύνη φυσικά την φέρει ο πρόεδρος και το συμβούλιο του.

Δεύτερον το ζήτημα των δικαστικών ενεργειών κατά της Ε.Α.Ε. αφορά την ίδια καθώς και ορισμένα σωματεία μέλη της και δεν έχει καμιά σχέση με την Ε.Ο.Α.Μ.

Τρίτον μετά από όλον αυτό τον προπαγανισμό που έχουμε δεχθεί σαν αερομοντελιστές, δυστυχώς έπρεπε να καταφύγουμε στην δικαιοσύνη για να υπενθυμίσουμε σε ορισμένους ότι σε όλα τα πράγματα υπάρχουν και κάποια όρια.

Κι όμως, το Pylon είναι για όλους

Φέτος δυστυχώς δεν μπόρεσα να παρακολουθήσω τους Πανελληνίους Αγώνες. Στεναχωρήθηκα ακόμα περισσότερο όταν άκουσα τις περιγραφές αυτών που ήταν εκεί. Το Pylon θα είναι πάντα το πιο ευχάριστη κομμάτι των αγώνων μας. Χαμένοι, κερδισμένοι, θεατές, οργανωτές, όλοι τελικά τα διασκεδάζουν. Πάντως μελετώντας τα αποειρήματα και συζητώντας με διάφορους, κατέληξα σε μερικά συμπεράσματα:

Πρώτον τα μοντέλα είναι ταχύτερα, οι χρόνοι πέφτουν, και οι χειριστές τους γίνονται όλο και καλύτεροι. Ακόμα και ο Γιάννης Ζήβας είχε μόνο μία πονά σε κάθε γύρο.

Δεύτερον στην Ελληνική αγορά αρχίζει και εμφανίζεται μία επάρκεια "παίλωνατζιδίκου" εξοπλισμού. Μοντέλα Ελληνικής κατασκευής (των οποίων οι κατασκευαστές είχαν την επιμονή να σπάσουν αρκετά μέχρι να τα εξελίσσουν στο σημερινό ικανοποιητικό επίπεδο), κινητήρες σε προσεγγίσιμες τιμές, spinners, σκέλη, τροχοί, έλικες κ.λπ.

Τρίτο αλλά, δυστυχώς, φαρμακερό. Κάθε χρόνο τρέχουν οι ίδιοι και οι ίδιοι. Κάνοντας νέος! Είναι τα ίδια αυτά άτομα που πρωτοδοκίμασαν πριν από πέντε περίπου χρόνια όταν κάναμε τον πρώτο αγώνα pylon στην F.A.A.

Τον θυμάστε αυτό τον αγώνα; Βγήκαμε έξω και φωνάζαμε: "Τρέξε κορμάρη, ελάτε να δοκιμάστε, ότι μοντέλο έχετε αρκεί να είναι 40ρι". Και τι δεν εμφανίστηκε. Από εκπαιδευτικά μέχρι Q800. Ο Παντελής Καραλής κατέβηκε με ένα εκπαιδευτικό τόσο αργό που έκανε 4 λεπτά. Σήμερα ο Παντελής κατασκευάζει τα δικά του μοντέλα pylon και όλο βελτιώνεται. Ο Σταύρος Τσατάλονλου έκανε 4 λεπτά, 58 δευτερόλεπτα και πήρε 10 πονές. Το Mustang του Λάκη Μαρτίνου το άκουγες από το ήφαρ των πεταλιών πριν αρχίσει να ακούγεται ο κινητήρας. Εγώ είχα φτιάξει ένα Mustang που ήταν 4.5 κιλά και φυσικά το έσπασα.

Μετά σθεναρώσαμε τα πράγματα. Όσοι μέινανε στο pylon άρχισαν να φτάνουν πιο γρήγορα μοντέλα, οι κανονισμοί σφίχθηκαν, οι επιδόσεις βελτιώθηκαν θεαματι-

κά και με ελάχιστες νέες συμμετοχές από άλλα μοντελιστικά σωματεία μείνανε μόνο εμείς και εμείς.

Τι φταίει τώρα; Σαν πρώτο βήμα η ΕΟΑΜ μελέτα την τροποποίηση των κανονισμών. Γράφτηκε ένα σχέδιο νέων κανονισμών, ακούστηκαν αντιρρήσεις και άλλες απόψεις και σίγουρα το αποτέλεσμα θα είναι το καλύτερο. Βασικός στόχος των νέων κανονισμών, που προβλέπουμε ότι θα κυκώσουν από το 1993, είναι να δημιουργήσουν μία νέα κατάσταση αρχαρίων στα Quickie 500 και να ξεχωρίσουν τα καθαρόαιμα F3D με τους πανόκλους κινητήρες από τα πιο αργά και απλά αεροπλάνα. Ελπίζουμε ότι έτσι δεν θα αποθαρρύνεται κανένας νέος στο άθλημα από το να πάρει μέρος στους αγώνες.

Δεν φτάνει όμως μόνο αυτό. Οι πρώτοι που μπήκανε στον χορό του pylon δεν το κάνανε επειδή τους άρεσαν οι τότε κανονισμοί. Μπήκανε επειδή κάποιος είχε το κέφι και την όρεξη να οργανώσουν 2-3 διερευνητικούς αγώνες. Έτσι προ-αβλήθηκαν από τον τόπο του pylon.

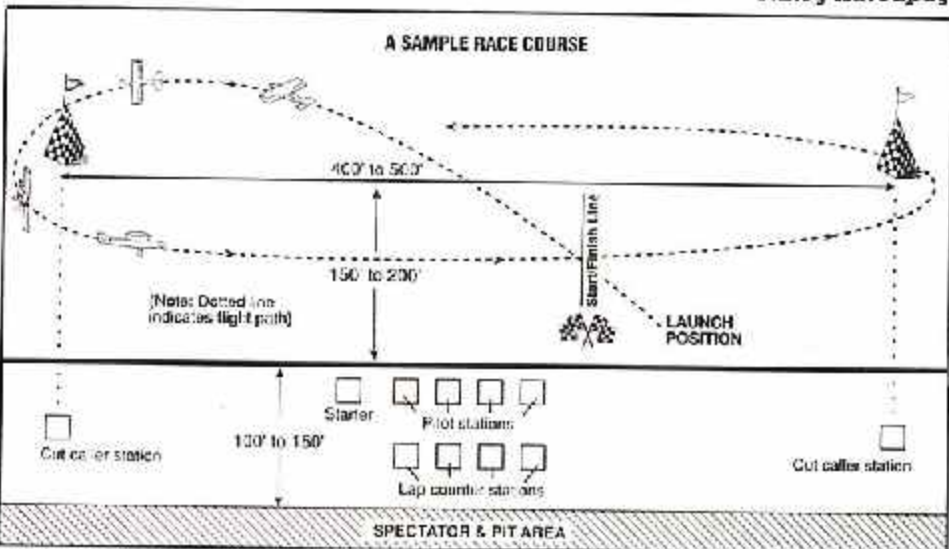
Ήρθε ο καιρός να μιλάμε να ξανακάνουμε την αρχή. Η ΕΑΑ πάντα διαθέτει τον χώρο και τον πάνο εξοπλισμό, άρα δεν μένει παρά να βρεθούν 2-3 άτομα και να ξεσκώσουν μερικούς νέους. Και όταν λέμε νέους εννοούμε νέους. Σήμερα τα πράγματα είναι πολύ πιο εύκολα από τότε που είχατε όλοι άσχετοι.

Υπάρχουν πεπειραμένοι που μπορούν να συμβουλεύουν τους νέους και φυσικά να στελεχώσουν την οργανωτική δομή. Το μόνο που χρειάζεται είναι ένα όρεο κάποιος Κυριακή. Τον έχουμε ξαναπειράξει αυτόν τον αγώνα. Επαθλα; Ένα μπουκάλι κρασί σε όποιους τερματίσουν, δύο μπουκάλια σε όποιους τα σπάσουν.

Κανονισμοί; Απλά πράγματα. Προβλεπώ μέγιστο κυβισμό μέχρι 5.5 κ.ε. (46ρις) για τις δίκινες και μέχρι 15 κ.ε. (90ρις) για τις τετράκινες. Οι μεγαλύτεροι κυβισμοί εξαιρούνται, έτσι, για ασφάλεια. Τον στίβο τον απλοποιώ με δύο μόνο πυλώνες, χρονομέτρες και κριτές πίσω από πλέγμα. Και αν δεν καταλογιστεί κάποια πονή, τι έγινε; Σκοπός του αγώνα είναι η συμμετοχή και όχι μόνο η νίκη.

Την ιδέα για την πρόταση του αγώνα αιτού την πήρα μετά από πολλές συζητήσεις με φίλους αερομοντελιστές με αφορμή τις ζημιώσεις γύρω από τους νέους κανονισμούς του pylon. Κατά σύμπτωση σε πρόσφατο τεύχος του Αμερικανικού περιοδικού Model Airplane News, ο παγκόσμιος φίλης παίλωνας και πολλές φορές πρωταθλητής Dave Shadel προτείνει κάτι παρόμοιο, παραθέτοντας δε και σχέδιο απλοποιημένου στίβου σαν το παλαιότερο. Απλό πρακτικό και μπορεί να σιχθεί με ασφάλεια σε οποιοδήποτε μοντελοδρόμο. Τι λέτε; Εγώ είμαι μέσα. Εσείς;

Νίκος Καραράς



hobby Μακρυγιάννης

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

ΤΩΡΑ η GREAT PLANES (USA), γνωστή για την άφθαστη ποιότητά της στα Balsa Kit, αερομοντέλα, ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ τώρα και στην ΕΛΛΑΔΑ, από την ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ Α.Ε.Β.Ε

12 διαφορετικά Kit, σε ΤΙΜΕΣ ΕΚΠΛΗΞΗ !!!

Οι προσφορές του μήνα στα αερομοντέλα: ΤΙΜΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

- | | | |
|---|-------------------|--------|
| 1. GREAT PLANES PT 20 (εκπαιδευτικό) + OS 20 FP (κινητήρας) | 47.500 | 38.300 |
| 2. AEROBAT ARF (πλαστικό άθραυστο) + OS 25 FP (κινητήρας) | 53.500 | 41.500 |

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**

Ζ. ΚΑΝΕΛΛΗΣ ...Για να τερματίζετε πάντα πρώτοι!



ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΕΣ WILESCO

Γνήσια και λειτουργικά αντίγραφα των πραγματικών σε αερομεταλλική κατασκευή και άριστο φινιρίσμα.



SERPENT 6000 SERIES

Πρωταθλής Ευρώπης 1989. Πρωταθλής Ελλάδος 1987, 1988, 1990 και Πρωταθλής Κύπρου!



SERVICE & ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕ ΟΛΑ ΜΑΣ ΤΑ ΕΙΔΗ



ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΑ

Αεροπλάνα και ελικόπτερα σε μεγάλη ποικιλία και φυσικά τηλεκατευθύνσεις, εξαρτήματα, χρώματα, ανταλλακτικά και υπεύθυνο service.



ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ S-POWER & PICCO

Παγκόσμιο Πρωτάθλημα σκαφών FSR 3.5. 1986



tornado

Το καύσιμο του μέλλοντος





ΠΥΡΑΥΛΟ-ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

STARTER SET
ME 3 KINHTHES
ΔΡΧ. 11.500

ALPHA-III
FLYING MODEL
ROCKET
STARTER SET
EST 1400

BATMAN-1
FLYING MODEL
ROCKET
STARTER SET
EST 1400

BATMAN-2
ME 3 KINHTHES
ΔΡΧ. 34.600



ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟΔΡΟΜΙΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ & ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΛ.3633341
Κ. ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤ.

NEA MONTELLA της "MICRO MADE"
"TOTALLY READY to FLY"

GEMINI 25 TRAINER 40

"JEMINI 25", υψηλόπτερυγο εκπαιδευτικό, αεροτομή Clark, εκπέτασμα πτερύγων 142cm, μονοκότιο, με κινητήρα .25 μαζί ΔΡΧ. 64.900

"TRAINER 40", υψηλόπτερυγο εκπαιδευτικό, αεροτομή ημισυμμετρική, TAPERED WING, εκπέτα 165, μονοκότιο, με κινητήρα .40 μαζί ΔΡΧ. 76.900

Τα "MICRO MADE" - ΚΑΛΦΑΚΗΣ κατασκευάζονται από Ελληνικά υλικά. Είναι απρόβλεπτα έτοιμα να πετάσουν, με κολλημένο φτερό, τοποθετημένη τις ντίζες, ρόδες, δεξιά και αριστερά καλώδια ελαστικού, με γυαλισμένο "WOODCOAT" της Tamiya. Έχουν δοκιμασθεί και εδαφικά, σύμφωνα με τις οδηγίες απαιτήσεις, και προαναφερές, ότι η κατασκευή είναι από DALSΑ και τα φτερά FOAM με επικόλληση DALSΑ. Έχουν από πρώτη αντοχή σε κακομετεωρολογικά και σκληρές προπονήσεις, σπινθήρες & αμυντικές πιεστικές μονάδες. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΗΝ "ΚΑΛΦΑΚΗΣ"

JR REMOTE CONTROL JAPAN REMOTE CONTROL CO LTD

πάρτε μια "JR"
στα χέρια σας,
και ΑΙΣΘΑΝΘΕΙΤΕ
την "ΔΙΑΦΟΡΑ" !!!

X-388S



DEDALUS AEROMODELS

ΑΠΟ ΕΜΠΕΙΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΧΕΡΙΑ,
12 ΑΥΟΓΑ ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΑ,
ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΑ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΑ "SCALE" & "FUN FLY"

CARDINAL 177
165cm, 0.40
ΦΑΝΤΑΣΤΙΚΗ ΤΙΜΗ



JR REMOTE CONTROL JAPAN REMOTE CONTROL CO LTD

ΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΕΣ,
HYDE, PRETTNER, YOUNGBLOOD
ΠΕΤΟΥΝ ΜΕ JR-PROPO!
ΕΣΕΙΣ ΟΜΩΣ ΜΑΘΑΤΕ ΤΗΝ ΑΡΙΣΤΗ ΤΙΜΗ ΤΟΥΣ :



MAX-48H NEW, ELAKOPTER (H & L) 4800 3-577, RC-M-2 ELAKOPTER (H & L) 99.900 (H & L) 172.000
με 30.000 (H & L) 113000 με 30.000 (H & L) 113000

ΠΛΗΡΗ ΣΕΙΡΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ & ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ
ΔΙΑΝΙΚΗ & (ΑΚΕΡΑΙΑ) ΧΟΝΔΡΙΚΗ !!



Γραυρνέι

ΦΑΝΤΑΣΤΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ, ΑΥΟΓΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ, ΚΑΙ ΑΠΙΘΑΝΕΣ ΤΙΜΕΣ "ΚΑΛΦΑΚΗΣ"



KALFAKIS

TORNADO ΠΡΟΠΕΛΑΣ ΣΕ ΤΙΜΗ ΦΑΝΤΑΣΤΙΚΗ

ASTRO FLIGHT

MARCO WOOD PROPELLERS

DU-BRO ACCESSORIES



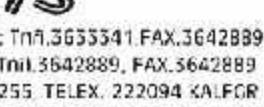
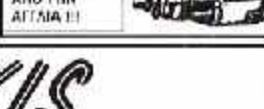
ΣΟΚ ! ΤΙΜΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

STRAIGHT 58L ΔΡΧ. 3.400
5% Nitro 58L ΔΡΧ. 4.900
10% Nitro 58L ΔΡΧ. 5.900
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ !

"ASP" ENGINES ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΑΞΙΩΣΕΩΝ

ΤΙΜΗ ΕΚΠΛΗΚΤΙΚΗ & ΟΧΙ ΜΟΝΟΝ
.25

11 ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΤΕΤΡΑΧΕΡΩΝ .65 & .80
ΕΙΝΑΙ ΣΟΚ ! ΦΘΗΝΟΤΕΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑ !!



KALFAKIS

Τμήμα Τηλεκατευθυνόμενων: Τηλ.3633341 FAX.3642889
Τμήμα Στατικών Μοντέλων: Τηλ.3642889, FAX.3642889
ΧΟΝΔΡΙΚΗ: 671150, FAX 6876255, TELEX. 222094 KALFOR
ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 63 ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ



ΚΟΥΤΣΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ

ΠΑΡΑΣΧΟΥ 7 ΧΑΛΑΝΔΡΙ - ΤΗΛ.: 6834783

Ποιότητα και Μοντελιστική Συνείδηση

PRODOTTI
AVIOMODELLI
CREMONA ITALY

CALYPSO

RADIO CONTROL MODEL
3A WORLD CHAMPION

PLANNED BY
Hanno Prettner

**MK2 NEW
VERSION**

APERTURA ALARE
ENVERGURE
WING SPAN
SPANNWEITE

cm. 175

MOTORI
MOTEURS
ENGINES
MOTOREN

cc. 10-21
15-20-41



ΤΩΡΑ ΚΑΙ Τ/Κ SANWA

ΖΗΤΗΣΤΕ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ
ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΜΑΣ
ΕΚΠΛΗΞΗ!!!



Τα Προϊόντα μας θα τα βρείτε

ΚΑΒΑΛΑ: Λ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ 836948

ΚΑΤΕΡΙΝΗ: Β. ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ 31781

ΚΕΡΚΥΡΑ: Α. ΖΟΧΙΟΣ 42475

ΙΩΑΝΝΙΝΑ: Κ. ΖΙΑΓΚΑΣ 77368

ΛΑΡΙΣΑ: Δ. ΝΤΑΜΠΟΥΡΑΣ 222350

ΡΟΔΟΣ: Μ. ΛΑΡΔΟΥΤΣΟΣ 22138

ΗΡΑΚΛΕΙΟ: ΜΑΤΖΑΡΑΚΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ 250360

ΧΑΛΚΙΔΑ: ΚΗΡΥΚΟΥ ΣΟΦΙΑ 24780

ΧΑΝΙΑ: ΚΙΡΜΙΝΗ ΧΡΥΣΟΥΛΑ 40165