

Ο ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΗΣ

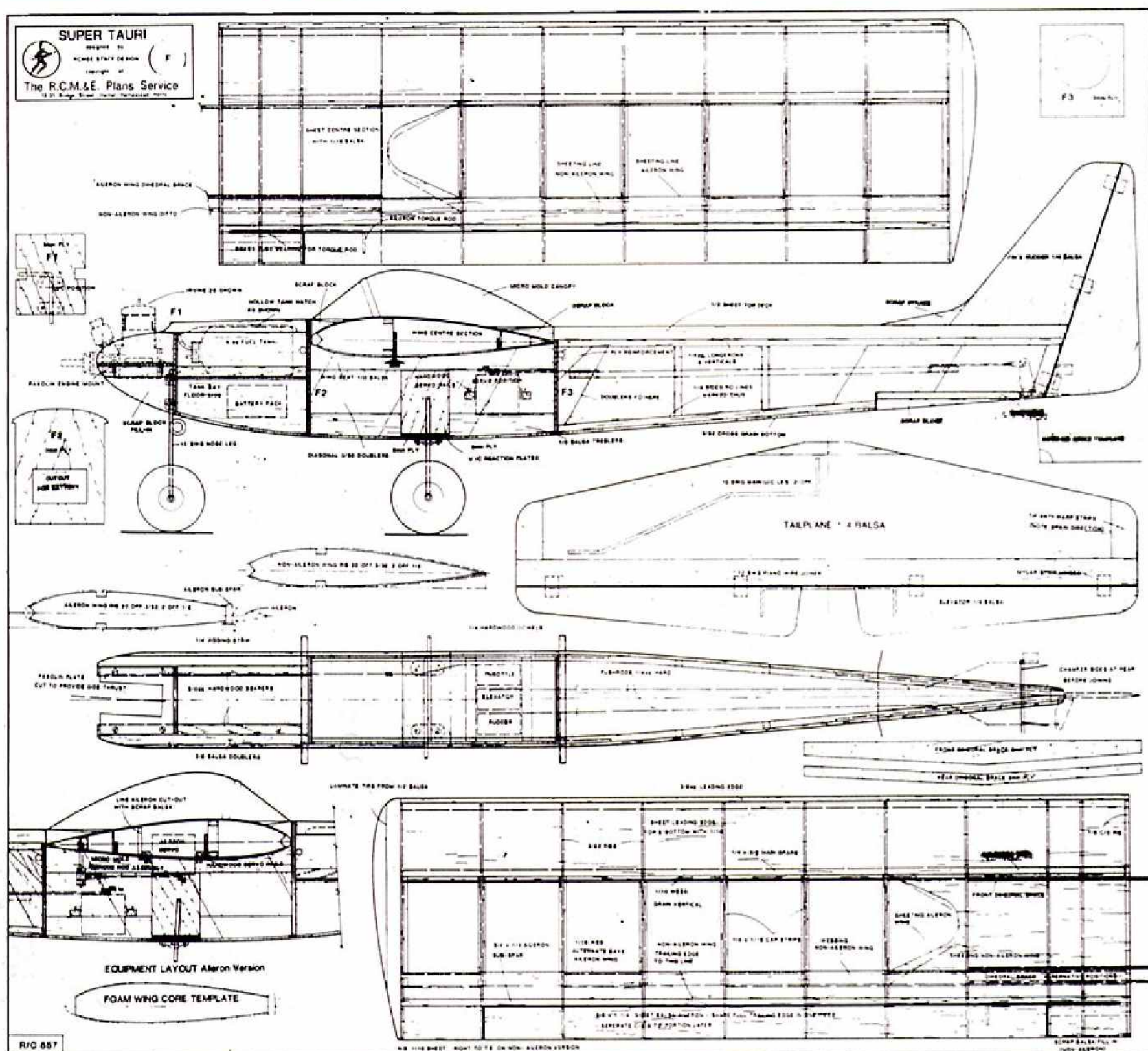
ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ



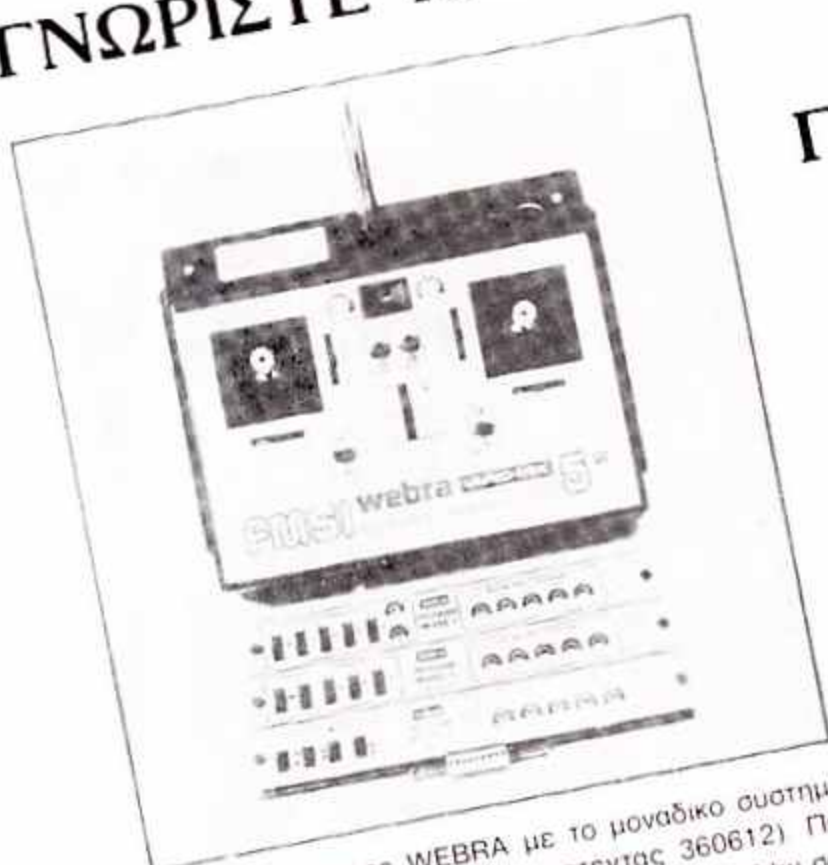
Τεύχος 4

- Οριστικές αποφάσεις της Γ.Σ. και του Δ.Σ. για το μοντελοδρόμιο
- Πεπραγμένα 1986, πρόγραμμα δράσης 1987
- Αερομοντελιστικός Καζαμίας 1987
- Κινητήρες και τα περί αυτούς
- Χρήσιμοι κανόνες υγιεινής για το εργαστήριό μας

ΦΛΕΒΑΡΗΣ-ΜΑΡΤΗΣ 1987



ΓΝΩΡΙΣΤΕ ΚΑΛΑ...



Τηλεκατευθυνσης WEBRA με το μοναδικο συστημα εκπομπης FMSI/PCM (αριθ. πατεντας 360612) Πεταξτε με απολυτη ασφαλεια και κανετε το hobby σας ευχαριστο. Προσφέρονται σε μεγαλη ποικιλια μοντελων και αξεσουαρ παντα στις ΛΟΓΙΚΟΤΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ.

ΓΙΑ ΝΑ ΔΙΑΛΕΞΤΕ ΚΑΛΥΤΕΡΑ



Τωρα μπορείτε να αποκτησετε κι εσεις σε μια ΛΟΓΙΚΗ και ΠΡΟΣΙΤΗ τιμη ενα διχρονο η τετραχρονο κινητηρα WEBRA απο την πλουσια συλλογη μας Κινητηρες WEBRA απο 1.5-35 ccm ευχρηστοι, δυνατοι, αντοχης και απολυτου εμπιστοσυνης για αρχαριους και πρωταθλητες. Διαρκης καλυψη ανταλλακτικων και servis.

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ - ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ - ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ - ΞΥΛΕΙΑ Balsa και ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΕ - ΚΟΛΛΕΣ ΑΛΙΦΑΤΙΚΕΣ και ΚΥΑΝΟΑΚΡΥΛΙΚΕΣ ΣΤΙΓΜΗΣ - ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΚΑΛΥΨΕΩΣ - ΣΧΕΔΙΑ - ΕΡΓΑΛΕΙΑ - ΜΕΓΑΛΗ ΠΟΙΚΙΛΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ και το ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΟ: ΕΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΚΑΤΙ ΕΙΔΙΚΟ ΜΟΝΟ ΕΜΕΙΣ ΘΑ ΣΑΣ ΤΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΟΥΜΕ.

ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΠΙΟ ΦΘΗΝΑ ΟΣΟ ΠΟΥΘΕΝΑ.

ΦΙΛΥΡΑΣ 1 ΧΑΛΑΝΔΡΙ, τηλ. 68.16.339.

HERMES

MODELTECHNIC

hobby
land Z.Κανελλης
ειδη μοντελισμου
Αυτοκινητα Αεροπλانا Βαρκες



KAVAN

Solarfilm

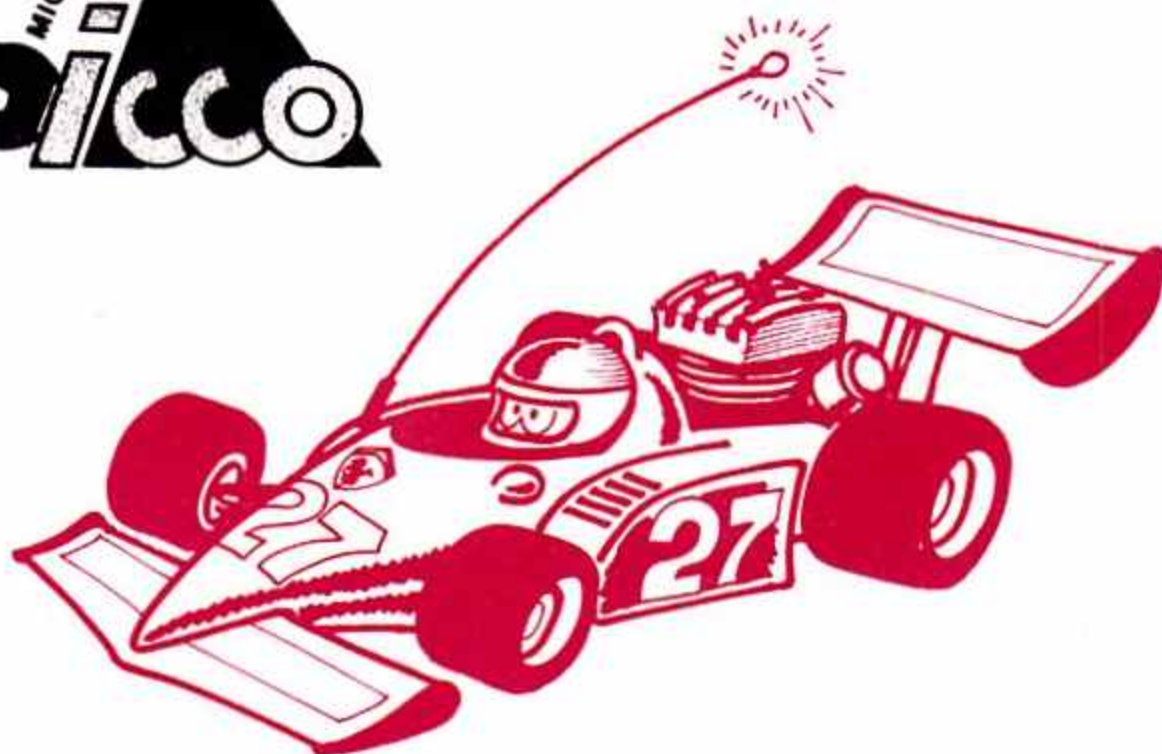
☎7754854

Μ.Ασιας 6 Ιλίσια, 115-27 ΑΘΗΝΑ

Serpent

arrows

MICROMOTOR
PICCO



Φίλοι αερομοντελιστές.

Να σας συστήσω τον κ. Κώστα και την κα. Δώρα Σταμούλη, αν δεν τους έχετε ήδη γνωρίσει, που έχουν αναλάβει από 1η Φεβρουαρίου, τη φύλαξη και το κυλικείο του μοντελοδρόμιου Σπάτων!!

Η αναγκαιότητα του φύλακα στην πύλη του μοντελοδρόμιου έγινε φανερή τους τελευταίους 2 μήνες, με τις περιφρουρήσεις από μέλη μας, σαν το μόνο αποτελεσματικό μέτρο ελέγχου των εισερχόμενων στο χώρο μας. Έτσι και τα μέλη της Ε.Α.Α. εξυπηρετούνται, μιας και μπορούν τώρα να τακτοποιούν όλες τις οικονομικές τους υποχρεώσεις επιτόπου στο μοντελοδρόμιο και νέα μέλη γράφονται προς όφελος της λέσχης και την «ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ» ικανοποιούμε, απαγορεύοντας την είσοδο σε όλους τους άσχετους. Όλα αυτά αναγνωρίστηκαν από τη Γ.Σ. των μελών στις 12.1.87, με παμψηφεί απόφαση για τη μίσθωση φύλακα και εντολή, προς το νέο Δ.Σ. που εκλέχτηκε, για την υλοποίηση της απόφασης αυτής. Επίσης η Γ.Σ. έδωσε εξουσιοδότηση προς το Δ.Σ. να ρυθμίσει κατά την κρίση του επιμέρους θέματα σε σχέση με το μοντελοδρόμιο, π.χ. κλειδιά, επόπτες, κυλικείο, εισφορές κ.λπ.

Για όλα αυτά αποφάσισε το Δ.Σ. στις 19.1.87 (δείτε σχετική ανακοίνωση) και επιπλέον πρόσφατα εξασφάλισε τις υπηρεσίες του κ. Σταμούλη στην πύλη και της κα. Σταμούλη στο σπιτάκι του μοντελοδρόμιου, που σύντομα θα μετατραπεί σε κυλικείο, προσφέροντας ένα νέο επίπεδο υπηρεσιών προς τα μέλη της Ε.Α.Α. και τους φιλοξενούμενους τους.

Το Δ.Σ. έκρινε ότι και πάλι μόνο ένας υπεύθυνος άνθρωπος θα μπορούσε να ελέγξει την κατάσταση και την καθαριότητα στο σπιτάκι, ώστε να πάψουμε να... ντρεπόμαστε όταν έρχονται φίλοι και γνωστοί, αλλά και επισκέπτες-θεατές. Όχι πια τουαλέτα... απεριγραπτή, ούτε τραπέζια καλυμμένα με ξεραμένο καστορέλαιο και εποχικές κόλλες, ούτε σκουπίδια διάσπαρτα και άλλα παρόμοια.

Τέλος πάντων, αυτοί που κατεπανάληψη καθάριζαν όλη αυτή τη βρομιά, βαρέθηκαν την ίδια δουλειά, πώς αλλιώς να το κάνουμε; Τώρα και καθαρή τουαλέτα θα έχουμε και σαπούνι και πετσέτα να πλυθούμε και τζάκι αναμένο και καθαριότητα και καρέκλες να καθήσουμε και τραπέζια ν' ακουμπήσουμε τους καφέδες, το νεράκι και τ' αναψυκτικά μας.

Και κάτι άλλο. Από τη στιγμή που το σπιτάκι άρχισε να λειτουργεί σαν κυλικείο, θα πρέπει να σταματήσει να είναι «ο πάγκος» του ενός, το «υπόστεγο» του άλλου, η «κουζίνα» του τρίτου. Σύμφωνα κυρίως, το σπιτάκι έγινε για να εξυπηρετούνται τα μέλη κι αυτό ακριβώς θα γίνεται, αλλά πού έχετε ξαναδεί ειδικό χώρο για να συναρμολογούνται τα μοντέλα δίπλα στο χώρο πτήσεων; Όχι, ελάτε να μου πείτε. Δηλαδή κάνω αερομοντελισμό στην ύπαιθρο, αλλά όλα κι όλα, το μοντέλο θα το συναρμολογήσω μόνο σε στεγασμένο χώρο!!

Σύντομα θα αντικατασταθεί η στέγαση των εξωτερικών αμίδων, ώστε να εξασφαλιστεί η βασική προϋπόθεση του μοντελιστή και του μοντέλου του από αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Το κυλικείο θα λειτουργεί κατά τις επίσημες μέρες και ώρες λειτουργίας του μοντελοδρόμιου, που ορίστηκαν οι πιο κάτω: Σάββατο

12 μ.μ. έως 6 μ.μ. και Κυριακή 10 π.μ. έως 6 μ.μ.

Πέρα από αυτές τις μέρες και ώρες το σπιτάκι-κυλικείο θα μένει κλειδωμένο για την προστασία του εξοπλισμού και της καθαριότητάς του. Οι κλειδαριές στη μπρος και πίσω πόρτα θα αντικατασταθούν και κλειδιά θα έχουν μόνο όσοι θα έχουν και κλειδιά της πύλης του μοντελοδρόμιου, όπως ορίζεται σε σχετική ανακοίνωση.

Τα παλιά κλειδιά για το σπιτάκι, που πολλά μέλη έχουν πάρει, είναι πλέον άχρηστα.

Για την κάλυψη των νέων εξόδων, η Γ.Σ. των μελών αποφάσισε νέα εισφορά των μελών, δικαίωμα χρήση μοντελοδρόμιου, που πληρώνεται μέσα στο 1987, όπως ορίζει σχετική ανακοίνωση. Μην ξεχνάτε ότι επιπλέον των συνδρομών για το 1987, υπάρχει και η εισφορά ΕΡΓΑ μοντελοδρόμιου που πρέπει να πληρωθεί ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΗ ΑΠΡΙΛΙΟΥ. Συνοψίζω τις τελικές οικονομικές υποχρεώσεις των μελών προς την Ε.Α.Α. για το 1987.

Νέα δόκιμα μέλη (πρωτοεγγραφόμενα):

Εγγραφή 500 δρχ.
Συνδρομή 1.000 δρχ.
ΧΡΗΣΗ μοντελοδρόμιου 2.500 δρχ. (ή 5 × 500)
Ασφάλεια 500 δρχ.
Σύνολο 4.500 δρχ.

Παλιά δόκιμα μέλη:

Συνδρομή 1.000 δρχ.
ΕΡΓΑ μοντελοδρόμιου 1.500 δρχ. μέχρι τέλη Απριλίου
ΧΡΗΣΗ μοντελοδρόμιου 2.500 δρχ. (ή 5 × 500)
Ασφάλεια 500 δρχ.
Σύνολο 5.500 δρχ.

Παλιά τακτικά μέλη:

Συνδρομή 2.000 δρχ.
ΕΡΓΑ μοντελοδρόμιου 2.500 δρχ. μέχρι τέλη Απριλίου
ΧΡΗΣΗ μοντελοδρόμιου 2.500 δρχ. (ή 5 × 500)
Ασφάλεια 500 δρχ.
Σύνολο 7.500 δρχ.

Νέα τακτικά μέλη (πρωτοεγγραφόμενα):

Εγγραφή 1.000 δρχ.
Συνδρομή 2.000 δρχ.
ΕΡΓΑ μοντελοδρόμιου 2.500 δρχ. (μέχρι τέλη Απριλίου)
ΧΡΗΣΗ μοντελοδρόμιου 2.500 δρχ. (ή 5 × 500)
Ασφάλεια 500 δρχ.
Σύνολο 8.500 δρχ.

Διευκρινίζεται ότι η εισφορά, δικαίωμα χρήσης μοντελοδρόμιου, είναι υποχρεωτική για όλους όσους κάνουν χρήση του μοντελοδρόμιου, ακόμη και μέλη άλλων αεροθλητικών σωματείων (οι τελευταίοι χρειάζονται άδεια του Δ.Σ. και 2.500 δρχ. για έργα μοντελοδρόμιου, όπως και τα μέλη της Ε.Α.Α.) και εφαρμόζεται από 1ης Φεβρουαρίου 1987.

Παρακαλούνται όλα τα μέλη, να κάνουν τις απαραίτητες πληρωμές στα εντευκτήρια της Ε.Α.Α. ή στο μοντελοδρόμιο και να ενημερώνουν τις ταυτότητες μέλους.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Χρειάζεστε οπωσδήποτε ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΟΥΣ και ΚΟΝΚΑΡΔΑ για να σας αφήνει ο φύλακας να μπαίνετε στο μοντελοδρόμιο. Δεν θέλουμε να σας κάνουμε τη «ζωή δύσκολη», αλλά παρακαλώ ούτε κι εσείς τη... δική μας. Οι κονκάρδες πρέπει να φοριούνται

απ' όλους στο χώρο πτήσεων, ώστε να διευκολύνονται οι επόπτες χώρου και να υπάρχει ομοιομορφία και ομοψυχία.

Αυτά όσον αφορά το μοντελοδρόμιο. Σαν υστερόγραφο, θα ήθελα να σας ενημερώσω για τη σύνθεση του Δ.Σ. που εκλέχτηκε από τη Γ.Σ. των μελών της 12.1.87.

Έτσι, κατά σειρά ψήφων, εκλέχτηκαν σαν μέλη οι: κ. Α. Παπαδόπουλος, κ. Κ. Παπαθεοδώρου, κ. Γ. Κυπρής και σαν αναπληρωματικοί οι: κ. Πετρόπουλος, κα. Μπάφα Μαρία και κ. Μαρτίνος.

Στη συνεδρίαση των μελών του Δ.Σ. στις 19.1.87 το Δ.Σ. συγκροτήθηκε σε σώμα με την πιο κάτω σύνθεση:

Πρόεδρος: Βασ. Κυριτσόπουλος
Αντιπρόεδρος: Παν. Κυπρής
Γεν. Γραμματέας: Αντ. Παπαδόπουλος
Ταμίας: Άρ. Μπαμπαλέτσος
Έφορος υλικού: Κωσ. Παπαθεοδώρου
Μέλοι: Γεωρ. Κυπρής και Στ. Τσατάλογλου

Τα απερχόμενα λόγω παρατήσεως μέλη του προηγούμενου Δ.Σ. κ.κ. Μαρτίνο, Παπαδημητρίου, Παπαδόπουλο και Ταμπουράκη, θα ήθελα να ευχαριστήσω για τη συνεργασία που είχαμε και τις υπηρεσίες που πρόσφεραν στην Ε.Α.Α.

Ο πρόεδρος
Β. ΚΥΡΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ

Πεπραγμένα 1986

Εκ μέρους του Δ.Σ. σας παρουσιάζω τα πεπραγμένα για το 1986 και ζητώ απαλλαγή του Δ.Σ. από κάθε ευθύνη που έχει σχέση με αυτά.

Με το τέλος του 1986 η Ε.Α.Α. συμπλήρωσε 35 χρόνια λειτουργίας. Η δράση που έχει να αναφέρει το Δ.Σ. στη Συνέλευση έχει ως εξής:

Α. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Με βάση τον Ισολογισμό και Ταμειακό Απολογισμό 1986 διαπιστώνονται τα πιο κάτω. Τα έσοδα του σωματείου από:

εγγραφές, συνδρομές, ασφάλειες κ.λπ.	419.450
ήταν	
πωλήσεις υλικών	287.373
λοιπά έσοδα	335.683

Δηλαδή σύνολο 1.042.506

Αντίστοιχα τα έξοδα λειτουργίας της Ε.Α.Α. για: νοίκι, αποζημίωση, καθαρισμό, ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ, γραφική ύλη και διάφορα ήταν	530.382
αγορά υλικών	85.605
ασφάλιση μελών	56.848
βιβλιοθήκη	30.000
δημόσιες σχέσεις	167.060

Δηλαδή σύνολο 869.895

Η διαφορά των δύο αριθμών 1.042.506 - 869.895 είναι 172.611 υπέρ της Ε.Α.Α. Δηλαδή για τρίτη χρονιά στη συνέχεια εξασφαλίστηκε αυτάρκεια στα λειτουργικά έξοδα.

Σε γενικές γραμμές το Δ.Σ. παρέλαβε ένα ταμείο των 858.119 δρχ. και παραδίδει σήμερα 495.790 δρχ.

Τα μεγαλύτερα έξοδα ήταν:	
Νοίκι για 1986-1987 δρχ.	176.120
Αγορά υλικών δρχ.	85.605
Ενίσχυση Εθνικής Ομάδας F3A δρχ.	100.000
Έργα μοντελοδρόμιου Σπάτων δρχ.	295.000

Να σημειωθεί ότι Κρατική Επιχορήγηση για φέτος δεν έχουμε πάρει και μπορεί να είναι από καθόλου μέχρι παρά πολύ λίγη.

Αυτό σε συνδυασμό με τις νέες υποχρεώσεις και δραστηριότητες της Ε.Α.Α. κάνει αναγκαία την καταφυγή στον οικονομική υποστήριξη της λέσχης από τα ίδια της τα μέλη, πράγμα και θεμιτό και δυνατό. Ήδη το Δ.Σ. αποφάσισε μια μικρή αύξηση στις εγγραφές και συνδρομές μελών, αλλά και επιβολή νέων εισφορών σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Β. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΕΣΧΗΣ

Το 1986 ήταν χρόνος ρεκόρ όσον αφορά τον αριθμό των τακτικών και έκτακτων συνεδριάσεων του Δ.Σ., σύνολο 17, για την εξέταση και επίλυση προβλημάτων του σωματείου. Έγιναν επίσης 1 έκτακτη Γ.Σ. των μελών για να καθοριστεί η στάση της Ε.Α.Α. στην ενδεχόμενη σύσταση αεροθλητικών σωματείων σε ομοσπονδία, με πρωτοβουλία της Ε.ΑΛ.Ε., καθώς και 3 ανοικτές συζητήσεις, μία με το ίδιο θέμα, μία με τους επαγγελματίες του είδους για την εξέταση αερομοντελιστικών θεμάτων και μία μετά την επιστροφή της Εθνικής Ομάδας F3A.

Το Δ.Σ. καλλιέργησε ήπιο κλίμα τόσο μεταξύ των μελών της Ε.Α.Α., όσο και μεταξύ της Ε.Α.Α. και των άλλων αεροθλητικών σωματείων και των επαγγελματιών στο χώρο που όλοι την υποστηρίζουν.

Είχαμε αύξηση των μελών συνολικά με 75 άτομα. Και σήμερα η δύναμη του σωματείου είναι (ταμειακώς εντάξει) συνολικά 181. 88 τακτικά και 93 δόκιμα.

Οι δημόσιες σχέσεις της Ε.Α.Α. με τον έξω κόσμο επίσης καλλιεργήθηκαν, στο μέτρο του δυνατού, με προβολή της Ε.Α.Α. και του αερομοντελισμού από 2 ραδιοφωνικές εκπομπές, 1 τηλεοπτική και 4 τουλάχιστον δημοσιεύσεις σε εφημερίδες.

Επίσης το Δ.Σ. κινήθηκε για να πετύχει μια συνεργασία με το Γ.Ε.Α., που θα βοηθούσε στην ολοκλήρωση των έργων στο μοντελοδρόμιο, αλλά μετά από πολλές επαφές κ.λπ. η προσπάθεια απέτυχε.

Πετύχαμε την παράταση της ενοικίασης των σημερινών χώρων που στεγάζεται η Ε.Α.Α. και η ΑΝΛΑ και προπληρώσαμε το νοίκι για το 1986 και 1987.

Τέλος, έγινε πλήρης μηχανογράφηση των στοιχείων των μελών μας για τη διευκόλυνση των ταχυδρομικών αποστολών και την παρακολούθηση των ταμειακών τους υποχρεώσεων.

Γ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

Στο χρόνο που πέρασε, το Δ.Σ. εγκαίνιασε τρεις νέες υπηρεσίες προς τα μέλη, πιστεύοντας ότι έτσι καλύπτει ένα κενό που υπήρχε και συγκεκριμένα για τα ζητήματα του σωματείου και γενικότερης πληροφόρησης ξεκίνησε το ενημερωτικό Δελτίο «Ο ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΗΣ», για την επαφή και ενημέρωση με τις διεθνείς αερομοντελιστικές εξελίξεις και καινοτομίες, η Λέσχη έγινε συνδρομητής σε 4 μηνιαία αερομοντελιστικά περιοδικά και τέλος, έγινε η αρχή μιας τεχνικής βιβλιοθήκης, απαραίτητης πηγής

πληροφόρησης και γνώσης τώρα και στο μέλλον.

Την αναγκαιότητα του ενημερωτικού δελτίου σαν «κρίκο» μεταξύ του Δ.Σ. και μελών και μέσο ενημέρωσης με άρθρα πάντα αερομοντελιστικά κανείς δεν την αμφισβητεί. Η αξία του «ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΗ» φάνηκε πρόσφατα, όταν με τις εξελίξεις που είχαμε στο μοντελοδρόμιο, τα μέλη ενημερώθηκαν καθολικά και ολοκληρωμένα μέσω του δελτίου. Και όχι μόνο αυτό, αλλά και εξαιρετικό μέσο δημόσιων σχέσεων είναι του σωματείου προς τα νέα μέλη και γενικότερα τον έξω κόσμο και μοναδική θέση έχει σαν έντυπο, σε σύγκριση με άλλα των λοιπών αεροθλητικών σωματείων.

Το Δ.Σ. εκπλήρωσε τη δέσμευση που είχε αναλάβει από την προηγούμενη Γενική Συνέλευση, για ανανέωση της αποθήκης υλικών, αγοράζοντας, μετά από νομότυπο μειοδοτικό διαγωνισμό, ξυλεία μπάλσα, από το αδελφό σωματείο την Ε.Μ.Ε. και σκληρά πηχάκια ξυλείας από την εταιρεία OLYMPIC AEROMODELS. Το Δ.Σ. απέρριψε τη δέσμευση μεγάλων κεφαλαίων στα είδη της αποθήκης υλικών, έχοντας πληροφορίες για πιθανότητα προμήθειας και διάθεσης αερομοντελιστικών υλικών μέσω της Ε.ΑΛ.Ε., πράγμα που ακόμη δεν έχει διαψευστεί. Η αποθήκη υλικών με τις νέες προσθήκες, κάλυψε τις βασικές ανάγκες των μελών σε πρώτη ύλη το 1986 και εκτιμάται ότι το 1987 θα καλυφτεί λιγότερο ικανοποιητικά.

Τέλος, τα μέλη είχαν την ευκαιρία να παρευρεθούν στην πρωτοχρονιάτικη πίτα στις αρχές του 1986, σε 2 λαχειοφόρους αγορές, με τα έσοδα υπέρ της λέσχης και το καθιερωμένο «ΠΑΖΑΡΙ» στις 20.12.1986.

Δ. ΑΓΩΝΕΣ ΚΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Επτά (7) αγώνες και εκδηλώσεις πραγματοποιήσε η Ε.Α.Α. από τους δέκα (10) προγραμματισθέντες. Τέσσερα κριτήρια F3A (μαζί με 1 έκτακτο), που τελικά οδήγησαν στην ανάδειξη και σύσταση της Εθνικής Ομάδας, δύο Fun-Fly, ένας αγώνας F3B, που τελικά ακυρώθηκε από την ίδια την Ε.Α.Α. λόγω υπαιτιότητας της οργανωτικής επιτροπής και μια συμμετοχή στις εκδηλώσεις για τη γιορτή της Αεροπορίας στο Τατόι.

Στο τελευταίο να σημειωθεί ότι ενώ η συμμετοχή της Ε.Α.Α. σαν ομάδα ήταν άφογη και προκάλεσε ευνοϊκά σχόλια και από τον Πρόεδρο της Ε.ΑΛ.Ε., η όλη οργάνωση των εκδηλώσεων ήταν μάλλον ανεπαρκής, πράγμα που επεσήμανε η Ε.Α.Α. με γράμμα της προς την Ε.ΑΛ.Ε. και όρισε συγχρόνως τους όρους μελλοντικής συμμετοχής της στις εκδηλώσεις για τη γιορτή της Αεροπορίας.

Δύο μέλη της Ε.Α.Α. αναδείχτηκαν στην Εθνική ομάδα F3A και εκπροσώπησαν τη χώρα στους Πανευρωπαϊκούς F3A τον Ιούλιο του 1986 στη Γαλλία.

Για την οικονομική ενίσχυση της ομάδας η Ε.Α.Α. έδωσε 100.000 δρχ. από το ταμείο της. Με βάση τα συμπεράσματα και την πείρα που απόκτησε η Ε.Α.Α. στη συμμετοχή, οργάνωση και αποστολή των δύο τελευταίων Εθνικών ομάδων F3A, έστειλε στην Ε.ΑΛ.Ε. τελευταία, σχετικές προτάσεις που υιοθετήθηκαν σχεδόν εξ' ολοκλήρου και αποτελούν τη βάση της ανάδειξης και οργάνωσης νέας Εθνικής ομάδας F3A.

Το F3B δεν εκπροσωπήθηκε το 1986, όπως θα του ταίριαζε, αφού δύο (2) ακόμη

αγώνες προγραμματίστηκαν και αναβλήθηκαν από έλλειψη συμμετοχής.

Από έλλειψη συμμετοχής επίσης αναβλήθηκαν το Scale και 1/4 Scale και τα C/L, F/F, ελικοπτερο.

Ε. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟΔΡΟΜΙΟ ΣΠΑΤΩΝ

Το Δ.Σ. απασχολήθηκε με το θέμα περισσότερο από όλα τ' άλλα ζητήματα μαζί και σύμφωνα με το πρόγραμμα που είχε ανακοινώσει στις αρχές του 1986 προχώρησε και υλοποίησε τα πιο κάτω:

Έφτιαξε ταμπέλες με συστάσεις και πληροφορίες και τις ανάρτησε στο μοντελοδρόμιο, μοίρασε σε όλα τα μέλη της Ε.Α.Α. διακριτικές κονκάρδες μέλους, τροποποίησε ελάχιστα τον κανονισμό λειτουργίας μοντελοδρόμιου και ζήτησε από όλους να τον ξαναυπογράψουν και να τον εφαρμόσουν, όρισε επόπτες χώρου στην προσπάθεια να μπει κάποια τάξη και καθαριότητα στο χώρο του μοντελοδρόμιου. Τα μέτρα έφεραν κάποια αποτελέσματα, χωρίς όμως να λύσουν και το πρόβλημα.

Τελευταία και με αφορμή τη δριμύτατη παρατήρηση του «ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.» εφαρμόστηκε έκτακτη και σκληρή περιφρούρηση της πύλης του μοντελοδρόμιου, που είχε δύο αποτελέσματα: ένα, να διαπιστωθεί ο μεγάλος αριθμός αυτών που έμπαιναν στο χώρο μας, les και ήταν «ξέφραγο αμπέλι» και δύο, να παρατηρηθεί μια εξομάλυνση και ευταξία στο χώρο των πτήσεων. Συγχρόνως, εφαρμόστηκε, για πρώτη φορά, εγγραφή και ασφάλιση νέων μελών επιτόπου στο μοντελοδρόμιο με θαυμάσια αποτελέσματα.

Όλα αυτά δείχνουν ότι η αποτελεσματική περιφρούρηση της πύλης στο μοντελοδρόμιο, ίσως να είναι ο τελευταίος κρίκος στη μετατροπή του χώρου σε οργανωμένη, πειθαρχημένη και ασφαλή μονάδα για την ευχαρίστηση και απόλαυση όλων μας.

Τα έργα ολοκλήρωσης των εργασιών στο μοντελοδρόμιο συνεχίστηκαν και φέτος με συντήρηση βαφών των αψίδων και προστατευτικών κάγκελων, την ανακαίνιση του κτιρίου με βαψίματα και σοβαντίσματα μέσα-έξω, το τελείωμα του τζακιού και την επιστροφή του πατώματος με μωσαϊκό.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Β. ΚΥΡΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ

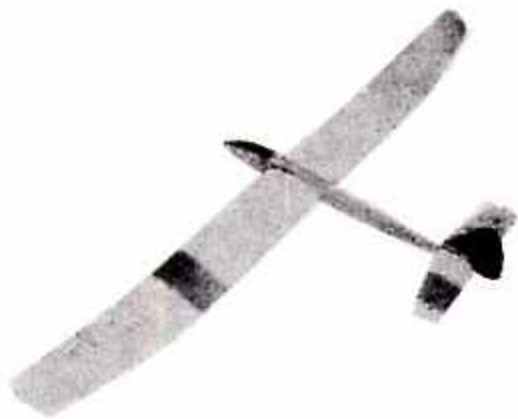
το μοντελοδρόμιο της Ε.Α.Α.

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

Δικαίωμα χρήσης του μοντελοδρόμιου έχουν **μόνο τα μέλη** της Ε.Α.Α. και των άλλων αεροθλητικών 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.



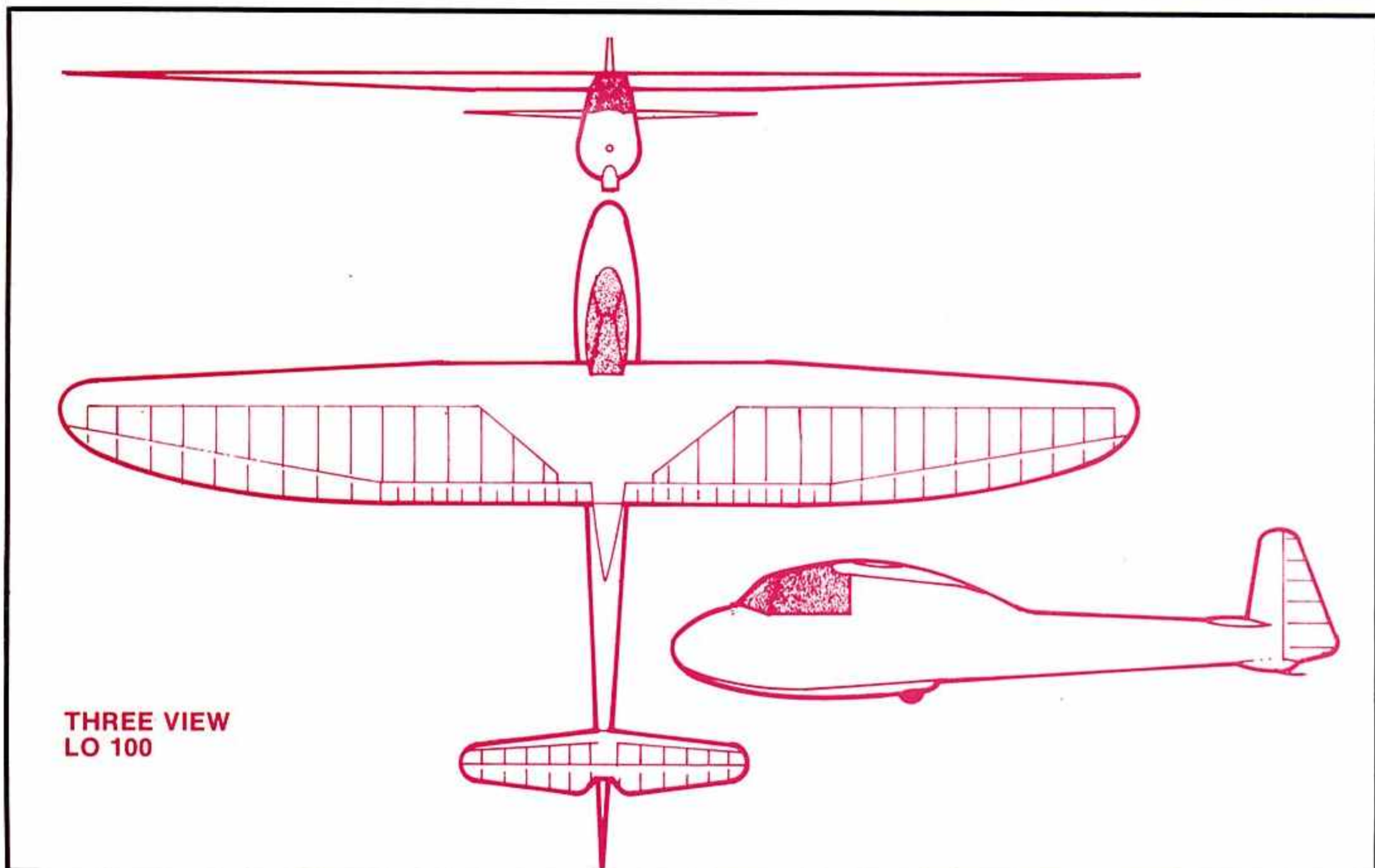
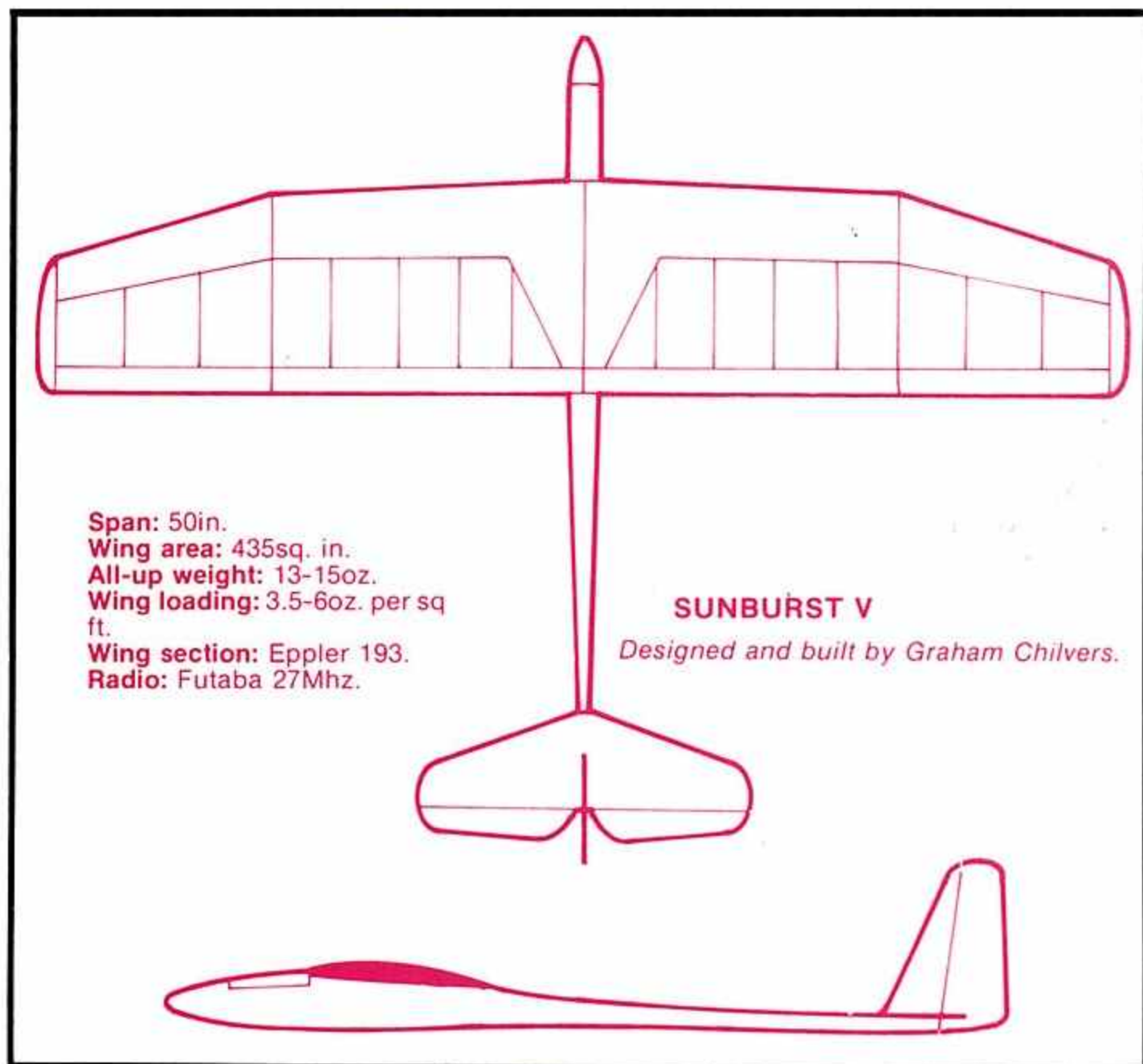
Δύο διαφορετικές εκφράσεις της μαγείας του ανεμόπτερου.
Η καινούργια κλάση HANDLAUNCH και η κλασική γραμμή SCALE
του LO 100. Διαλέγετε και παίρνετε.

η Ε.Α.Α. και τι προσφέρει

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

Συγκεντρώνει σήμερα, μέλη τόσο καταξιωμένα από το χρόνο για το μεράκι τους και την προσφορά τους, όσο και νεότερα με ενθουσιασμό και ικανότητες, που εξασφαλίζουν το ανθρώπινο δυναμικό για ένα υγιές και ενεργό σωματείο. Εάν σας ενδιαφέρει ο αερομοντελισμός, λίγο ή πολύ, η Ε.Α.Α. έχει κάτι να σας προσφέρει σαν μέλη:

1. Αποθήκη πρώτης ύλης ξυλείας μπάλας και άλλων υλικών με χαμηλές τιμές.
2. Το μοντελοδρόμιο Σπάτων, όπου μπορείτε να πετάτε τα αερομοντέλα σας.
3. Δικαίωμα χρήσης της τεχνικής βιβλιοθήκης και των διεθνών περιοδικών αερομοντελισμού που υπάρχουν στην Ένωση.
4. Τη θεωρητική, τεχνική και πρακτική βοήθεια και συμβουλή από τα πιο έμπειρα μέλη μας.
5. Τη συμμετοχή σας σε αγώνες ή άλλες εκδηλώσεις που οργανώνει η Ε.Α.Α.



Λίγα λόγια για κινητήρες και τα περί αυτούς

Σ' αυτό το άρθρο θα ασχοληθούμε με τον κινητήρα του αερομοντέλου. Τη συντήρησή του, την τοποθέτησή του στο σκάφος, τη ρύθμιση της πίπας - αν υπάρχει και το δοχείο καύσιμου. Τέλος, θα ασχοληθούμε λίγο και με τις προπέλες.

Ο κινητήρας θα είναι ή καινούργιος ή μεταχειρισμένος. Στην πρώτη περίπτωση ξεβιδώνουμε το πίσω καπάκι, ελέγχουμε για πιθανά υπολείμματα ρινισμάτων (ναι υπάρχουν και τέτοια). Ξεπλένουμε τον κινητήρα με πετρέλαιο, ρίχνουμε λίγο λάδι λεπτόρευστο (π.χ. ραπτομηχανής) και ξαναβιδώνουμε το καπάκι.

Εάν είναι μεταχειρισμένος θέλει ένα λεπτομερέστερο έλεγχο. Κι αυτό γιατί οι περισσότεροι μόλις αποσύρουν από την κυκλοφορία έναν κινητήρα, δεν τον συντηρούν κανονικά. Το κανονικό μεταφράζεται σε καλό πλύσιμο με πετρέλαιο εσωτερικά και εξωτερικά και πολύ λάδωμα. Μην ξεχνάμε πως η μεθανόλη είναι υγροσκοπική και αν παραμείνει μέσα στον κινητήρα θα τον οξειδώσει. Επίσης το καστορέλαιο αν μείνει για καιρό αποκτά μεγάλο ιξώδες γίνεται μαστίχα και εμποδίζει την ελεύθερη κίνηση των κινούμενων μερών.

Τι κάνουμε όμως αν έχει συμβεί κάτι τέτοιο; Πρώτα ορκιζόμαστε ότι δεν θα ξανα-συμβεί και μετά αποσυνεργοποιούμε τον κινητήρα, τον αφήνουμε σε πετρέλαιο για μια μέρα αφού αφαιρέσουμε τα ελαστικά και πλαστικά μέρη και τις φλάτζες.

Με μια βούρτσα δοντιών τρίβουμε προσεκτικά και αφαιρούμε τα κατάλοιπα. Εξωτερικά βοηθάει στο τρίψιμο ένα μεταχειρισμένο scotch brite. Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στα ρουλε-

μάν (αν υπάρχουν). Είναι τα δυσκολότερα στο καθαρίσμα και θέλουν υπομονή και επιμονή. Πάντως, αν δεν γυρίσουν εντελώς ελεύθερα μην τα χρησιμοποιήσετε. Την «κάπνα» που βρίσκεται στο επάνω μέρος του πιστονιού και στο εσωτερικό κοίλο του καπακιού αφαιρέστε τη προσεκτικά μ' ένα κοπίδι X-Acto και scotch brite.

Να συμπληρώσουμε εδώ πως το διαλυτικό νίτρου είναι πολύ καλό καθαριστικό, αν το πετρέλαιο δεν ικανοποιεί κάποιον. Τέλος, ένα προϊόν με το όνομα Paint Remover χρησιμοποιείται όταν όλα τα άλλα κριθούν ανεπαρκή.

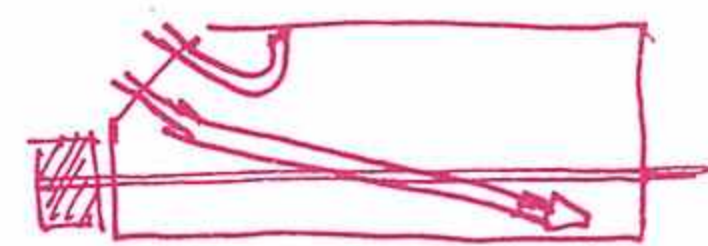
Όταν όλα σας ικανοποιούν εμφανισιακά και λειτουργικά, συναρμολογείστε τον κινητήρα. Προσοχή στον προσανατολισμό πιστονιού-χιτωνίου.

Εκ των υστέρων να πούμε πως μικρές αμιχές στην κάσα-χιτώνιο-πιστόνι πριν την απο-συναρμολόγηση βοηθάνε σαν οδηγοί κατά τη συναρμολόγηση και κάτι ακόμα, αν το χιτώνιο ή τα ρουλεμάν αρνούνται να βγουν, η καλύτερη λύση δεν είναι το δίδυμο σφυρί-καλέμι. Απλά θα θερμάνουμε το φούρνο της κουζίνας στους 100°C, θα τοποθετήσουμε τον κινητήρα για λίγο μέσα και επειδή το αλουμίνιο διαστέλνεται περισσότερο από το ατσάλι ή το μπρούτζο θα βγει εύκολα μ' ένα απλό σπρώξιμο με μια ξύλινη καβίλια.

Τώρα λοιπόν βρισκόμαστε μ' έναν κινητήρα καθαρό, λαδωμένο και ελεγμένο. Για να τον τοποθετήσουμε στο μοντέλο, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε πλαστική ή μεταλλική βάση ή και ξύλινα δοκάρια κολλημένα στην άτρακτο. Ακολουθείστε τις οδηγίες του κατασκευαστή ή

αυτενεργείστε. Η κάθε μέθοδος έχει τα υπέρ και τα κατά της. Πάντως, όταν θα έχετε τελειώσει, θα πρέπει ο κινητήρας να έχει τη σωστή κλίση κάτω και δεξιά που δίνει ο κατασκευαστής, ενώ το κέντρο της προπέλας θα είναι στον άξονα συμμετρίας του σκάφους και στο σωστό πλάγιο ύψος. Για το σκοπό αυτό βιδώνουμε τη βάση του κινητήρα λίγο υψηλότερα και λίγο αριστερότερα (βλέποντας το μοντέλο από πίσω), ώστε τοποθετώντας τις κλίσεις να πετύχουμε το στόχο που βάλαμε αναφορικά με τη θέση της προπέλας.

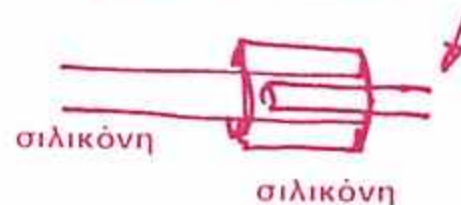
Το δοχείο καύσιμου είναι συχνά η κύρια πηγή προβλημάτων στην πτήση. Ο κάθε μοντελιστής έχει δική του συνταγή για το πρόβλημα αυτό. Πάντως, φαντάζομαι πως κανείς δεν θα είχε έντονες αντιρρήσεις για τη λύση που προτείνω.



μπάλα 10-15 χιλ.

1,5 εκ.

σιλικόνη δοχείου καύσιμου



σιλικόνη

Τοποθετείστε το σωληνάκι τροφοδοσίας με το βοσκό να απέχει περίπου 1,5 εκ. από το πίσω μέρος του δοχείου.

Κάμψτε το σωληνάκι υπερχειλίσσης να ακουμπάει στο πάνω μέρος του δοχείου.

Τα σωληνάκια σιλικόνης που συνδέουν το δοχείο καύσιμου με κινητήρα κι εξάτμιση συχνά γλιστρούν και φεύγουν. Ο καλύτερος σφιγκτήρας είναι ένα άλλο σωληνάκι σιλικόνης μήκους 2 εκ. και εσωτερικής διαμέτρου όση η εξωτερική του πρώτου.

Ένα κομμάτι μπάλα πάχους 10-15 χιλ. και ανάλογων άλλων διαστάσεων στερεωμένου με σύρμα λεπτό, επιτρέπει να πιάνουμε και να τραβάμε ή να σπρώχνουμε το δοχείο καύσιμου όταν είναι δυσπρόσιτο μέσα στο μοντέλο. Επίσης απαγορεύει στο δοχείο να πλησιάσει πολύ το μπροστινό τομέα της άτρακτου και να «τσακίσουν» τα σωληνάκια.

Τέλος, τυλίγουμε γύρω-γύρω το δοχείο με αφρώδες υλικό για να μειωθούν η επιδράσεις των κραδασμών στο καύσιμο.

Φτιάξτε μια ποσότητα εποξικής, αραιώστε τη με ίση ποσότητα οινόπνευματος και αδιαβροχοποιείστε την περιοχή του μοντέλου στην οποία μπαίνει ο κινητήρας και το δοχείο βενζίνης. Αυτό θα αυξήσει δραματικά τη ζωή του μοντέλου σας.

Τώρα βιδώστε τη βάση του κινητήρα (εάν χρησιμοποιείτε τέτοια), βιδώστε τον κινητήρα σ' αυτήν χρησιμοποιώντας lock-it στα παξιμάδια. Τοποθετείστε το δοχείο καύσιμου έτσι ώστε το μέσο ύψος του να είναι στο ύψος της βελόνας του καρμπυρατέρ και στερεώστε το ώστε να μην μετακινείται μπρος-πίσω ή πάνω-κάτω. Περάστε τα σωληνάκια σιλικόνης από τα



Έτσι αυτό είναι που λένε το «στρώσιμο» του κινητήρα;

κατάλληλα ανοίγματα του τομέα και συνδέστε τα με το καρμπρατέρ και την εξάτμιση (για να έχετε πίεση). Τα ανοίγματα του τομέα που περάσατε τα σωληνάκια αδιαβροχοποιούνται και γεμίζονται με εποξική κόλλα.

Τώρα τσακίστε το ένα σωληνάκι με το δάκτυλό σας και φυσίξτε στο άλλο. Ενώ φυσάτε τσακίστε και το σωληνάκι αυτό. Κρατήστε τα για πέντε δευτερόλεπτα και ελευθερώστε το ένα. Αν ακούσετε το χαρακτηριστικό ήχο που διαφεύγει, σημαίνει πως το άλλο σύστημα δεν έχει διαρροές.

Τώρα είστε έτοιμοι να βιδώσετε την εξάτμιση. Με την παραλείπετε ποτέ γιατί και θόρυβο ανυπόφορο θα κάνει ο κινητήρας και γιατί η εξάτμιση βοηθάει στην καλύτερη λειτουργία του. Χρησιμοποιήστε την υπερπίεση από την εξάτμιση συνδέοντας το ειδικό ακροφύσιο που έχει, με το δοχείο καυσίμων. Καλό είναι να παρεμβάλλεται ένα φίλτρο καύσιμου, ώστε να μην μπαίνει αιθάλη στο καύσιμο. Προσέξτε να

να σφυρίζει λίγο ακόμα και να διατηρεί το νέο υψηλότερο επίπεδο στρόφης. Αν δεν σφυρίζει, η πίπα είναι «μακριά». Αν σφυρίζει και μετά «κόψει» δηλαδή μειωθούν οι στρόφες, τότε η πίπα είναι κοντή.

Εμείς μειώνουμε το μήκος μέχρι να παρατηρηθεί αυτό το κόψιμο και μετά τη μακρύνουμε κατά ένα έως ενάμιση εκατοστό.

Να παρατηρήσουμε εδώ πως αλλαγές προπέλας, μπουζί, καύσιμου, ακόμα και υγρασίας στο περιβάλλον απαιτούν τροποποιήσεις στο μήκος της πίπας συντονισμού. Γι' αυτό το συστήνουμε μόνο σ' όσους ασχολούνται αγωνιστικά. Ο λόγος είναι ότι αυξάνουν με την απόδοση του κινητήρα, αλλά είναι ένας επιπρόσθετος μπελάς και για να αποδόσει θέλει προσεκτικές ρυθμίσεις συνεχώς και όχι μια φορά και τελειώσαμε.

Τέλος, η προπέλα ή μάλλον ΕΛΙΚΑΣ. Ενώ όλα γίνονται γι' αυτόν, γιατί αυτός θα τραβήξει το αεροπλάνο, είναι ο πλέον παραμελημέ-

του μοντελοδρόμιου, δεν χρειάζεστε τη συμβουλή μου για να χρησιμοποιήσετε σαν καλύτερη την εποξική προπέλα ενισχυμένη με ίνες γυαλιού. Όλα τα υπόλοιπα υλικά κατανέμονται ενδιάμεσα. Πάντως, σαν κανόνας υπάρχει το ότι όσο πιο ευλύγιστος είναι ένας έλικας, τόσο λιγότερο αποδίδει, αλλά και τόσο δυσκολότερα καταστρέφεται.

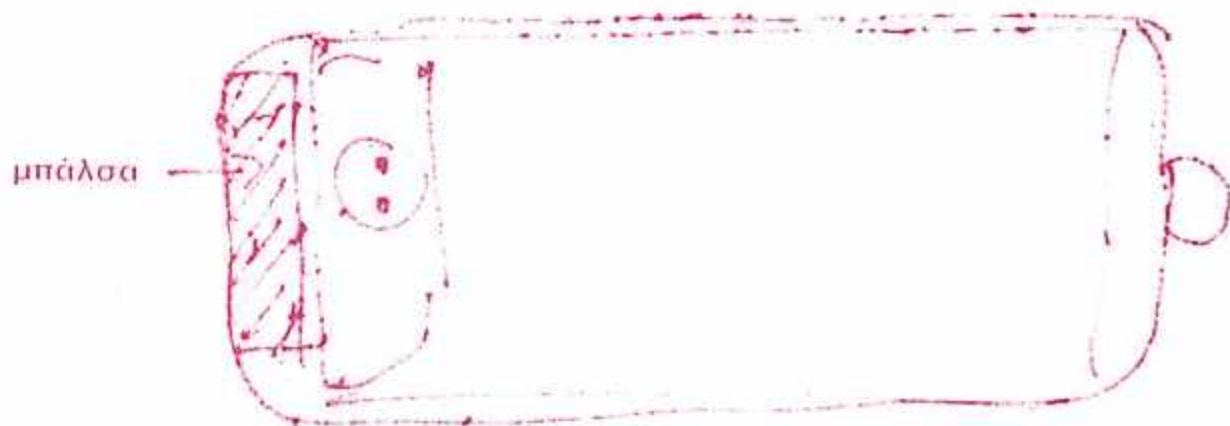
Μια χρήσιμη συμβουλή. Βάψτε κόκκινα ή κίτρινα ή ότι άλλο έντονο χρώμα θέλετε τα άκρα των πτερύγων, ώστε να είναι εμφανής ο δίσκος του έλικα όταν αυτός γυρίζει.

Επίσης δεν βλάπτει να χρησιμοποιείται ένα κώνο (spinner) και αισθητικά βοηθάει και λειτουργικά εξυπηρετεί, ιδίως στην εκκίνηση με μίζα. Τέλος, προστατεύει κάπως τον κινητήρα σε περίπτωση πολύ κακής προσγείωσης (χυδαίστι κάρφωμα).

Πριν απογειωθείτε σιγουρευτείτε πως ο κινητήρας σας έχει καλό ρελαντί, καλή απόκριση στο αίτημα αύξησης στρόφων και σταθερής λειτουργίας στο μέγιστο της απόδοσης. Επιμείνετε στη σχολαστική ρύθμιση, ώστε να χαρείτε την πτήση σας.

Σας εύχομαι την καλύτερη δυνατή.

Τάκης Κατσώρης



κλείσετε καλά το τρίτο σωληνάκι του δοχείου καύσιμου, ώστε να δημιουργείται υπερπίεση.

Και τώρα λίγα λόγια για τις πίπες συντονισμού. Χρειάζονται αυτοί οι ογκώδεις σωλήνες και τί κάνουν;

Να θυμίσουμε πως στους δίχρονους κινητήρες κατά τη φάση της εξαγωγής των καυσαέριων ταυτόχρονα μπαίνει και το μίγμα αέρα-καύσιμου κι έτσι ένα μέρος φρέσκου μίγματος φεύγει με τα καυσαέρια, ενώ ένα μέρος καυσαέριων μένει στο θάλαμο.

Όλα αυτά έχουν σαν αποτέλεσμα να μην αποδίδει τα μέγιστα ο κινητήρας.

Τί κάνει τώρα γι' αυτό το πρόβλημα η πίεση; Αυτή συντονίζεται μεταβάλλοντας το μήκος της και ως υποθέσουμε ότι είναι συντονισμένη για τις 16.000 στρόφες ανά λεπτό. Όταν ο κινητήρας δουλεύει στις 7.000 στ./λεπτό η πίπα λειτουργεί σαν κοινή εξάτμιση. Όταν όμως λειτουργεί στις 16.000 σ./λ. τότε μόλις το πιστόνι κατέβει και αρχίσουν να βγαίνουν τα καυσαέρια, συναντούν υποπίεση και υποβοειθάται η απομάκρυνσή τους. Αντίθετα, όταν μετά από κλάσμα δευτερόλεπτου εμφανιστούν τα ίχνη φρέσκου μίγματος συναντούν υπέρ πίεση και παραμένουν μέσα στο θάλαμο καύσης. Η διαδικασία αυτή βοηθάει στην καλύτερη προφανώς λειτουργία του κινητήρα αυξάνοντας και την αποδιδόμενη ισχύ, αλλά και συμβάλλοντας στη γρήγορη και σωστή απόκριση του κινητήρα.

Για να εγκαταστήσουμε την πίπα ακολουθούμε τις οδηγίες του κατασκευαστή και αφήνουμε το μήκος της μεγαλύτερο κατά 2-3 εκ.

Αποφασίζοντας ποιά προπέλα και μπουζί θα χρησιμοποιήσουμε αρχίζουμε να μειώνουμε το μήκος της πίπας από ένα εκατοστό και κάνοντας τον εξής έλεγχο. Πετάμε ευθεία οριζόντια με τους τον κινητήρα και αρχίζουμε άνοδο 90° Θα πρέπει να ακούμε τον κινητήρα

νος.

Θα δείτε πολλούς να «πουσάρουν» κινητήρες, να αλλάζουν μπουζί, καύσιμα, να ρυθμίζουν πίπες, αλλά σπάνια αυτοί οι ίδιοι θα φροντίζουν και το θέμα «έλικας».

Το ποιόν έλικα θα χρησιμοποιείτε είναι θέμα πολύπλοκο. Εξαρτάται από τον κινητήρα, το αεροπλάνο, το τί θέλουμε να κάνει το αεροπλάνο, το καύσιμο, την πίπα κ.λπ. Το σωστό είναι να πειραματιστείτε με πολλούς τύπους και διαστάσεων, ακόμα και μάρκες ελικών μέχρι να βρείτε ποιά σας κάνει. Πάντως κάθε έλικας πριν μπει στον κινητήρα πρέπει να υποστεί τα παρακάτω:

1. Εάν ο άξονας του κινητήρα είναι μεγαλύτερης διαμέτρου από την τρύπα της προπέλας, μεγεθύνετε την τρύπα με κατάλληλο εργαλείο -αν έχετε- ή με τρυπάνι καθετοποιημένο, προσέχοντας να μην καταστρέψετε το κεντράρισμα της τρύπας.

2. Μετρήστε τα δύο φύλλα να είναι ίσου μήκους. Γυαλοχαρτάρετε το μακρύτερο.

3. Ελέγξτε με το κατάλληλο εργαλείο (prop balancer) ή μ' ένα πύρρο σωστής διαμέτρου που ακουμπάει με δύο ξυραφάκια αν τα δύο φύλλα είναι ισοβαρή. Γυαλοχαρτάρετε την επιφάνεια του βαρύτερου.

4. Όταν όλα είναι έτοιμα, βερνικώστε τα γυαλοχαρταρισμένα μέρη όταν η προπέλα είναι ξύλινη και ξανακάντε τον έλεγχο.

Καλά όλα αυτά, αλλά από τί υλικό να είναι ο έλικας. Ξύλο, νάυλον, σίδερο, πλαστικά εποξικός με ίνες γυαλιού, ενισχυμένο πλαστικό. Η απάντηση δεν είναι μια και μόνη.

Αν είστε άπειρος και συχνά στην προσγείωση και απογείωση ο έλικας ακουμπάει το διάδρομο, προτιμήστε το νάυλον γιατί δεν σπάει εύκολα και θα σας εξοικονομήσει χρήματα. Βέβαια, λόγω ελαστικότητας δεν αποδίδει τα μέγιστα. Αν όμως είστε από τα πρώτα βιολιά

ο αερομοντελιστής το δελτίο

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

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

ΥΛΗ: Άρθρα, σκίτσα, φωτογραφίες κ.λπ. είναι ευπρόσδεκτα από όλους που θέλουν να βοηθήσουν αυτό το δελτίο. Τα άρθρα που δημοσιεύονται είναι πάντα ευυπόγραφα 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 τη 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 μαυρόασπρες, για καλύτερη ποιότητα εκτύπωσης. Άρθρα, φωτογραφίες κ.λπ. που στέλνονται για δημοσίευση δεν επιστρέφονται.

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



Θέμα: Χρήση μοντελοδρόμιου Σπάτων

Η Γενική Συνέλευση των μελών της Ε.Α.Α. αποφάσισε στις 12.1.1987 τα πιο κάτω:

1. Για την αποτελεσματική περιφρούρηση της πύλης στο μοντελοδρόμιο Σπάτων, κατά τις επίσημες μέρες και ώρες λειτουργίας του, να γίνει μίσθωση των υπηρεσιών φύλακα, και

2. Το νέο κόστος, πληρωμής των ωρομισθίων του φύλακα, να καλυφτεί από εισφορές όσων κάνουν χρήση του μοντελοδρόμιου. Η νέα εισφορά, δικαίωμα χρήσης μοντελοδρόμιου, ορίστηκε σε 2.500 δρχ., εφάπαξ πληρωμή για όλο το 1987 ή 500 δρχ. για την κάθε μέρα χρήσης του μοντελοδρόμιου, επιτόπου στο φύλακα, κατά τις επίσημες μέρες και ώρες λειτουργίας του.

3. Εξουσιοδοτείται το Δ.Σ. να εκτελέσει τα πιο πάνω και να ενεργήσει κατά την κρίση του σε επιμέρους θέματα, σε εφαρμογή του πνεύματος των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης.

Το Δ.Σ. της Ε.Α.Α. στη συνεδρίαση της 19.1.1987 αποφάσισε τα πιο κάτω:

1. Να προσλάβει φύλακα και να τον εξουσιοδοτήσει με την υπεύθυνη περιφρούρηση του μοντελοδρόμιου Σπάτων, τον έλεγχο και τακτοποίηση των ταμειακών υποχρεώσεων των μελών της Ε.Α.Α., την εγγραφή και ασφάλιση νέων μελών και τη γενικότερη τήρηση του κανονισμού λειτουργίας μοντελοδρόμιου.

2. Οι επίσημες ώρες λειτουργίας του μοντελοδρόμιου θα είναι:
Σάββατο: 12.00 μ.μ. έως 6.00 μ.μ. και
Κυριακή: 10.00 π.μ. έως 6.00 μ.μ. με το φύλακα παρόντα.

Όλα τα μέλη της Ε.Α.Α. έχουν το δικαίωμα της χρήσης του μοντελοδρόμιου, στις πιο πάνω μέρες και ώρες, εφόσον έχουν εκπληρώσει τις ταμειακές τους υποχρεώσεις (συνδρομή, ασφάλιση, δικαίωμα χρήσης) και έχουν ταυτότητα και κονκάρδα μέλους.

3. Διευκρινίζεται ότι η εισφορά, δικαίωμα χρήσης του μοντελοδρόμιου, πληρώνεται είτε εξ' ολοκλήρου 2.500 δρχ., με ειδική ένδειξη στην ταυτότητα μέλους, είτε σταδιακά από 500 δρχ. την κάθε φορά, στο φύλακα του μοντελοδρόμιου κατά τις επίσημες μέρες και ώρες λειτουργίας του, μέχρι να συμπληρωθεί το ποσό δηλαδή (5 × 500), οπότε και προστίθεται η ειδική ένδειξη στην ταυτότητα μέλους. Για κάθε πληρωμή 500 δρχ. θα εκδίδεται απόδειξη που θα πρέπει να φυλάγεται από τον ενδιαφερόμενο μέχρι να μαζέψει τις πέντε που χρειάζονται.

Μέλη της Ε.Α.Α. που αποδεικνύεται ότι κάνουν χρήση του μοντελοδρόμιου Σπάτων, χωρίς να έχουν πληρώσει τα προβλεπόμενα, θα επισύρουν τις πειθαρχικές κυρώσεις που ορί-

ζονται από το Καταστατικό.

Μη μέλη της Ε.Α.Α. που αποδεικνύεται ότι κάνουν χρήση του μοντελοδρόμιου Σπάτων, αφορούν την Αστυνομία, που μπορεί να κληθεί είτε από τους φύλακες της ΜΟΜΑ, ή «ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ», είτε το φύλακα της Ε.Α.Α., ή τους επόπτες χώρου τους ορισμένους από την Ε.Α.Α.

Εξαίρεση στα πιο πάνω, είναι τα μέλη άλλων αεραθλητικών σωματείων, που μπορούν να κάνουν χρήση του μοντελοδρόμιου, αφού προηγουμένως πάρουν γραπτή έγκριση από το Δ.Σ. και με την προϋπόθεση ότι πληρούν τους όρους ασφάλισης.

4. Ο θεσμός της εποπτείας του χώρου, όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό λειτουργίας μοντελοδρόμιου, θα συνεχιστεί να εφαρμόζεται, όπως και πριν, από άτομα διορισμένα από το Δ.Σ., μόνο που τώρα θα γίνεται ουσιαστική εποπτεία στο χώρο πτήσεων.

Κάθε μήνα τουλάχιστον θα ανακοινώνεται το πρόγραμμα με τα ονόματα των εποπτών και τις μέρες εποπτείας τους.

5. Κλειδιά της πύλης του μοντελοδρόμιου έχουν μόνο ο φύλακας της Ε.Α.Α., οι επόπτες χώρου και οι αεραθλητές. Οι επόπτες χώρου και οι αεραθλητές υπογράφουν ειδική υπεύθυνη δήλωση και προπληρώνουν το δικαίωμα χρήσης μοντελοδρόμιου και την εισφορά έργων μοντελοδρόμιου **ΠΡΙΝ** παραλάβουν το κλειδί. Οι πιο πάνω, έχουν το δικαίωμα χρήσης του μοντελοδρόμιου απεριόριστα και πέρα από τις επίσημες μέρες και ώρες λειτουργίας, αλλά με δική τους ευθύνη για την πύλη.

Επόπτες χώρου ορίζονται επίσημα από το Δ.Σ. όσοι έκαναν τουλάχιστον τέσσερις (4) εποπτείες από τις αρχές του 1986 μέχρι σήμερα και όσοι από σήμερα δηλώνουν στο Δ.Σ. ότι θέλουν να γίνουν επόπτες και εφόσον προηγουμένως κάνουν 4 προγραμματισμένες εποπτείες.

Αεραθλητές ορίζονται, όσοι τα τελευταία 2 χρόνια ήταν ή είναι μέλη Εθνικών Ομάδων κατηγοριών F.A.I. ή πήραν μέρος σε αγώνες ή κριτήρια ανάδειξης Εθνικών Ομάδων.

Όσοι από σήμερα δηλώνουν αεραθλητές για προγραμματισμένους αγώνες ανάδειξης Εθνικών Ομάδων, πρέπει να παίρνουν μέρος στους αγώνες που δηλώνουν ότι θα συμμετέχουν και να κάνουν 4 εποπτείες.

Όσα μέλη της Ε.Α.Α. θέλουν να κάνουν χρήση του μοντελοδρόμιου Σπάτων, πέρα από τις επίσημες μέρες και ώρες λειτουργίας του, θα πρέπει να συνεννοούνται απευθείας με κάποιον που έχει κλειδί και που σκοπεύει να κάνει χρήση ο ίδιος και που δέχεται να αναλάβει την ευθύνη για τα συγκεκριμένα μέλη.

Οικονομικά:

Άσχετα με κρατικές επιχορηγήσεις ή όχι, η Ε.Α.Α. πρέπει να παραμείνει αυτάρκης ως προς τα λειτουργικά της έξοδα, αλλά και επιπλέον να αρχίσει συστηματικά απόσβεση του Μοντελοδρόμιου Σπάτων, πράγμα επιβεβλημένο τόσο σαν οικονομική έννοια, όσο και για να εξασφαλίσει στα μέλη της κάποιο άλλο μελλοντικό μοντελοδρόμιο, μιας και ο χώρος των Σπάτων δεν παύει να είναι παραχωρημένος προς την Ε.Α.Α. και όχι ιδιοκτησία της.

Τα λειτουργικά έξοδα της λέσχης, καλύπτονται από τις συνδρομές των μελών που θα πρέπει να παραμείνουν χαμηλές για λόγους πολιτικής.

Η αποτελεσματική περιφρούρηση του χώρου στα Σπάτα και σταδιακή απόσβεση του έργου, θα πρέπει να καλυφτεί από ανάλογες εισφορές των μελών και προς αυτή την κατεύθυνση θα στραφεί το Δ.Σ. σαν μέσο αύξησης των ταμειακών αποθεμάτων της Ε.Α.Α.

Λειτουργία Λέσχης:

Οι συνεδριάσεις του Δ.Σ. θα παραμείνουν ανοικτές στα μέλη, όπως και πριν, και πάλι θα ζητηθεί βοήθεια από όλους σας, εκτός Δ.Σ.

Η πολιτική της καλλιέργειας της συνείδησης του «υπεύθυνου μέλους» σε όλες τις λειτουργίες της λέσχης, θα συνεχιστεί. Οι δημόσιες σχέσεις της Ε.Α.Α. πρέπει να προωθηθούν ξανά για την προσέλκυση νέων μελών και την εξάπλωση της ιδέας του αερομοντελισμού.

Υπηρεσίες προς τα μέλη:

Θα συνεχιστούν. «Ο ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΗΣ», οι συνδρομές στα διεθνή περιοδικά και ο εμπλουτισμός της τεχνικής βιβλιοθήκης. Θα γίνουν Σεμινάρια αερομοντελισμού το 1987, με πρόγραμμα που έχει ήδη κοινοποιηθεί.

Αγώνες και εκδηλώσεις:

Η Ε.Α.Α. και πάλι διοργανώνει δύο από τους αγώνες που θα μετρήσουν στο Πανελλήνιο πρωτάθλημα και τελικά στην ανάδειξη νέας Εθνικής ομάδας F3A. Θα δοθεί ιδιαίτερο βάρος στην οργάνωση μιας πετυχημένης επίδειξης Scale και 1/4 Scale, αγώνων F3B και τουλάχιστον δύο Fun-fly.

Μοντελοδρόμιο Σπάτων:

Και πάλι το νούμερο ένα θέμα για το Δ.Σ. μιας και η ύπαρξη και η ομαλή λειτουργία του ενδιαφέρει καίρια όλα τα μέλη. Η αποτελεσματική περιφρούρηση της πύλης και εποπτεία του χώρου θα γίνουν το κριτήριο επιτυχίας ή αποτυχίας του Δ.Σ., αλλά θα ζητηθούν εισφορές χρήματος και χρόνου από όλα τα μέλη. Δεν μπορεί το εκάστοτε Δ.Σ. και μόνο να φέρνει όλο το βάρος των περιφρουρήσεων.

Για το 1987 πρέπει να γίνουν οι τέντες στη βεράντα και μία επίστρωση στα pits.

Ελπίζουμε να πετύχουμε μια αποταμίευση απόσβεσης έργων 300.000 δρχ.

Από το Διοικητικό
Συμβούλιο της Ε.Α.Α.



Από το Διοικητικό
Συμβούλιο της Ε.Α.Α.

Χρήσιμοι κανόνες υγιεινής για το εργαστήριό μας

Σκοπός αυτού του άρθρου είναι να σας μάθει ή να σας υπενθυμίσει ορισμένους κανόνες υγιεινής, οι οποίοι είναι απαραίτητοι να τηρούνται σχολαστικά αν θέλουμε να συνεχίσουμε να είμαστε μοντελιστές για πολλά χρόνια. Τα πράγματα δεν είναι τραγικά, αλλά μπορούν και να γίνουν. Προσοχή λοιπόν.

Θα περιοριστώ σ' αυτό το άρθρο για τους κινδύνους που υπάρχουν δουλεύοντας με υλικά σαν τον πολυεστέρα τις εποξειδικές ρητίνες και κόλλες, καθώς επίσης και με τις νέες κόλλες τις κυανοακρυλικές.

Πρέπει να τονιστεί, ότι τα μέλη του σώματός μας τα έχουμε για να τα χρησιμοποιούμε κατάλληλα, π.χ. τα χέρια μας τα έχουμε για να κρατάμε τη σπάτουλα και όχι να τα κάνουμε σπάτουλα για τις κόλλες. Ή τη μύτη μας την έχουμε για να μυρίζουμε ένα άρωμα και όχι το πρώτο τυχαίο μπουκάλι το οποίο μπορεί να έχει οτιδήποτε άλλο, που μπορεί να καταστρέψει την αναπνευστική οδό πιθανόν και μόνιμα. Και μια κι ο λόγος μπουκάλια, ποτέ μην βάζετε σε μπουκάλια τροφίμων, όπως Coca-Cola, διαλυτικά ή καταλύτες ή καύσιμο. Υπάρχουν και παιδιά που δεν ξέρουν τη διαφορά. Τη συνέχεια σας αφήνω να τη φανταστείτε μόνοι σας.

Πίσω λοιπόν στο θέμα μας. Το εργαστήριό μας ή εν πάσει περιπτώσει ο χώρος που χρησιμοποιούμε πρέπει να αερίζεται και να εξαερίζεται καλά. Πρέπει να μας γίνει συνήθεια να χρησιμοποιούμε γάντια μιας χρήσης, εφόσον δουλεύουμε με τα παραπάνω υλικά. Επίσης, κρέμα προστασίας για τα χέρια, είναι σωστό μέτρο αφού βέβαια χρησιμοποιηθεί από πριν. Αν λερωθείται με κόλλα ή ρητίνη, το καλύτερο είναι να πλύνετε τα χέρια σας με χλιαρό νερό και μπόλικο σαπούνι. Θα μου πείτε, μα τα κάνω με λίγο οινόπνευμα και φεύγει αμέσως. Θα σας ρωτήσω κι εγώ με τη σειρά μου, φεύγει από πού και πάει πού; Δεν σας κρατώ σε αγωνία, σας το λέω αμέσως. Το οινόπνευμα είναι διαλυτικό στις κόλλες αυτές και τις διαλύει από την

ότι το σαπούνι είναι καλύτερο και σίγουρα οικονομικότερο και η χρήση της κρέμας ακόμα καλύτερη, εκτός του ότι θα αποκτήσουμε και χέρια απαλά όπως λέει και η σχετική διαφήμιση στην τηλεόραση.

Ας πάρουμε λοιπόν τα υλικά ένα-ένα και ξεκινάμε με τον πολυεστέρα με τον οποίο είναι φτιαγμένα τα περισσότερα μισοτελειωμένα kits του εμπορίου και τα οποία πιθανόν θα χρειαστεί κάποια στιγμή να επισκευάσουμε. Ο πολυεστέρας από τη στιγμή που έρχεται σ' επαφή με τον αέρα και πολύ περισσότερο από τη στιγμή που προσθέτουμε τις σταγόνες του καταλύτη αρχίζει ο πολυμερισμός του. Είναι μια χημική διαδικασία αρκετά πολύπλοκη, η οποία καλό είναι να γίνεται σε χώρο ανοικτό και σε καμιά περίπτωση μέσα στο σπίτι μας. Οι αναθυμιάσεις είναι αρκετά επιβλαβείς, φέρνουν πονοκέφαλο, ενοχλήσεις στα μάτια και τη μύτη. Αν μάλιστα είμαστε και αλλεργικοί, υπάρχουν κι άλλα συμπτώματα. Οι αναθυμιάσεις αυτές επειδή είναι βαρύτερες από τον αέρα είναι δύσκολο να απομακρυνθούν μόνο με ανοικτό παράθυρο. Ο καταλύτης είναι αρκετά τοξικός και χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στη χρήση του. Και κυρίως μακριά από παιδιά.

Οι εποξειδικές κόλλες και ρητίνες δεν έχουν το πρόβλημα των αναθυμιάσεων, αλλά είναι εξίσου επικίνδυνες με τον πολυεστέρα. Αλλά το σημαντικότερο και για τα δύο είναι η προσθετική τους δράση. Τι σημαίνει αυτό; Ένα παράδειγμα θα το κάνει καλύτερα κατανοητό. Αν στο χέρι μας στάξει και το τονίζω, στάξει λίγη κόλλα δεν σημαίνει ότι σαπουνίζοντάς το φεύγει, απλώς περιορίζεται στο ελάχιστο η ποσότητα η οποία μένει και ενσωματώνεται μαζί μας. Τώρα αν αυτό το πράγμα γίνεται συνέχεια, οι ποσότητες αυτές προσθέτονται μεταξύ τους. Και όπως ξέρετε ή αν δεν ξέρετε να μάθετε τα υλικά αυτά είναι καρκινογόνα με όλες τις γνωστές συνέπειες. Βέβαια, για να φτάσει να γίνει επικίνδυνο αυτό, εφόσον τηρούμε τα παραπάνω πρέπει να φτιάξουμε πάνω από 100.000 μοντέλα. Νομίζω ότι το νέφος της γύλης μας είναι πιο επικίνδυνο. Βέβαια, με το άρθρο αυτό δεν μπορεί να εμποδίσουμε κάποιον που όνειρό του είναι να κάνει τα χέρια του καλούπι από τις ρητίνες που άσκοπα θα ριζεύονται πάνω τους. Γι' αυτό πρώτα-πρώτα κινδύος εξαερισμός, μετά προστατευτική κρέμα με χρήση γαντιών και τέλος, καλό σαπούνισμα. Έτσι ο κίνδυνος περιορίζεται σημαντικά. Εδώ αναφέρω ότι οι κανονισμοί ασφαλείας στα κράτη που τους έχουν και τους τηρούν, επιβάλλουν τη χρήση ολόσωμης φόρμας που καλύπτει και το κεφάλι και τη χρήση ειδικής αναπνευστικής μάσκας, εφόσον πρόκειται να χρησιμοποιηθούν τα παραπάνω υλικά. Αυτά τα τελευταία για εκείνους που λένε «μπά, εμένα δεν με πειράζει, τόχω συνηθίσει». Για πόσο όμως;

Σειρά έχουν τώρα οι κυανοακρυλικές κόλλες που τώρα τελευταία χρησιμοποιούνται συνεχώς μια και μειώνουν το χρόνο κατασκευής στο ελάχιστο. Φήμε ότι με την επαφή τους με τον αέρα εκλύονται ατμοί κυανίου ή ότι είναι καρκινογόνες, είναι προς το παρόν αναπόδει-

κτες. Αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να προσέχουμε. Καλός αερισμός, αποφυγή εισπνοής της κόλλας είναι τα βασικά. Προσοχή ιδιαίτερη χρειάζεται σε αλλεργικές περιπτώσεις. Τώρα, ορισμένα πράγματα τα οποία κάνουμε που πρέπει να τα ξεχάσουμε. Ποτέ μην πιέζετε τη φιάλη για να ξεβουλώσει με το στόμιο προς το μέρος σας, επίσης μην τραβάτε με το στόμα την καρφίτσα που χρησιμοποιείτε για ξεβούλωμα του στόμιου. Μια πένσα είναι καλύτερη. Επίσης, σε όσους τοποθετούν τη φιάλη στο ψυγείο για μεγαλύτερη διάρκεια, αφήνετέ την να επανέλθει στη θερμοκρασία δωματίου πριν

Εκφ. Δημήτρης Παπαδόπουλος



Είστε σίγουρος ότι καλύψατε σωστά για τον εξαερισμό;

Ορισμένες οδηγίες τώρα για έκτακτες περιπτώσεις:

1. **Κόλλημα στο δέρμα:** Μην προσπαθήσετε να ξεκολλήσετε το δέρμα με κινήσεις αντίθετες. Χλιαρό νερό με σαπούνι ή χρήση ειδικών διαλυτικών θα βοηθήσει. Πάντοτε ξεπλένετε καλά το μέρος με σαπούνι και νερό.

2. **Επαφή με το μάτι ή με τα τσίνορα:** Μην προσπαθήσετε να ανοίξετε τα τσίνορα με τα χέρια. Πρώτα ηρεμήστε και μετά ξεπλύνετε με μπόλικο νερό. Βάλτε αποστειρωμένη γάζα και επισκεφτείτε το γιατρό. Χωρίς καμιά διαδικασία τα τσίνορα θα ξεκολλήσουν μόνο τους σε μια με τέσσερις μέρες. Εάν πέσει κόλλα στο εσωτερικό του ματιού, τότε παρόλη τη μόλυνση στη διάρκεια της οποίας μπορεί να μην βλέπουμε ή να τα βλέπουμε διπλά ο οργανισμός μας έχει τη δυνατότητα να τη διαλύσει μόνος του σε διάστημα λίγων ωρών. Βέβαια, επίσκεψη στο γιατρό είναι απαραίτητη και αναγκαία.

3. **Επαφή με τη στοματική κοιλότητα:** Εδώ τα πράγματα δεν είναι τόσο άσκημα. Είναι σχεδόν απίθανο να καταπιούμε την κόλλα η οποία σ' επαφή με το σάλιο στερεοποιείται αμέσως και στη συνέχεια φεύγει σε μια δυο μέρες. Προσοχή στα χείλη είναι αρκετά επώδυνο. Εάν δημιουργηθεί κρούστα στο στόμα, προσέξτε μην την καταπιείτε όταν ξεκολλήσει. Δεν το συστήνει κανένας οδηγός μαγειρικής.

Όλα τα παραπάνω δεν είναι για να σας τρομοκρατήσουν. Είναι απλώς για να επιστήσουν την προσοχή για θέματα που πιθανώς δεν γνωρίζατε ή δεν τα φανταζόσαστε. Προσοχή λοιπόν, ποτέ κανείς δεν έπαθε τίποτα προσέχοντας, το αντίθετο μάλλον.

Αντώνης Παπαδόπουλος



Τώρα καταλαβαίνω γιατί ζήτησε πάλι σούπα!!!

επιφάνεια που βρίσκονται, δηλαδή την επιδερμίδα μας και τις πάει πιο βαθιά, σε σημείο που πια δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα για να τις βγάλουμε, εκτός από μια πλαστική δερμάτος, αλλά στην εποχή της λιτότητας, νομίζω

Αερομοντελιστικός Καζαμίας

1987

Καλή χρονιά σε όλους τους αερομοντελιστές για το 1987, το οποίο προβλέπεται να είναι από αίσιο έως απαίσιο. Η θέση των πλανητών είναι ευνοϊκή για το πρώτο εξάμηνο, αλλά στο δεύτερο μετά από συνεχείς εκλείψεις ο Ήλιος μπερδεύεται και συγκρούεται με τους άλλους πλανήτες. Επικρατεί αναταραχή, αλλά μετά από έγγραφη διαμαρτυρία των απανταχού αερομοντελιστών ότι δεν μπορούν να πετάξουν χωρίς ήλιο τα πράγματα επανέρχονται σε τάξη και όλα πάλι μέλι-γάλα.

Για την Ένωσή μας το 1987 είναι ορόσημο. Όλοι οι έλληνες εγγράφονται μέλη προς μεγάλη χαρά της γραμματέως μας, γιατί επιτέλους δεν θα κάθεται με σταυρωμένα χέρια. Αλλά ας δούμε τα γεγονότα μήνα προς μήνα.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Γίνεται η ετήσια Γενική Συνέλευση. Αθρόα συμμετοχή των μελών μας προκαλεί κυκλοφοριακή αναταραχή στο κέντρο της Αθήνας. Το Δ.Σ. αποφασίζει να γίνει η Γενική Συνέλευση του χρόνου σε αίθουσα κεντρικού ξενοδοχείου. Ορισμένα από τα μέλη μας μπαίνουν στη σειρά από τώρα.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Έκπληξη!!!! Από την κρατική επιχορήγηση η Ε.Α.Α. παίρνει 1 δις (απίστευτο κι όμως αληθινό). Το Δ.Σ. αμέσως βάζει μπρος τα έργα του μοντελοδρόμιου και αλλάζει όλα τα πόμολα του οικήματος. Ξεκινά επίσης και η επέκταση του διαδρόμου. Ο πρόεδρος κ. Κυριτσόπουλος σε κρίση συνειδήσεως για τις λίγες εποπτείες που έχει κάνει αναλαμβάνει τις υπόλοιπες Κυριακές του χρόνου. Τι είναι 46 Κυριακές μπροστά στην ηθική εξύψωση.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Κοσμογονία. Το Υπουργείο Οικονομικών ανακοινώνει νέα κλίμακα για τα είδη μοντελισμού με ποσοστό 99%. Οι έμποροι παρακαλούν γονατιστοί τον Υπουργό να το κάνει 100%, αλλά αυτός δεν δέχεται. Επιτέλους, τώρα ένα λάστιχο για ελαστικοκίνητο κοστίζει 54.123 δρχ. Οι μοντελιστές νίκησαν. Ουρές στα καταστήματα τα οποία λειτουργούν πλέον με 24ωρες βάδιες. Ανοίγουν άλλα 45 στην περιοχή της Αθήνας. Η αναλογία τώρα είναι Μαγαζιά-Μοντελιστές 55:1.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Τα έργα του μοντελοδρόμιου συνεχίζονται. Ο διάδρομος είναι τώρα 5 χλμ., αλλά μετά από συνεχείς διαμαρτυρίες μελών μας ότι δεν μπορούν να πιάσουν διάδρομο ακόμα, αποφασίζεται η επέκτασή του. Το δελτίο μας ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΗΣ σημειώνει κατακόρυφη άνοδο μόλις ανακοινώνεται ότι το μέλος μας κ. Κιούρτης ανελαμβάνει τη στήλη «Σου είπα, του είπες».

ΜΑΪΟΣ

Το μέλος μας κ. Τσατάλογλου παρουσιάζει το νέο του μοντέλο ξαφνικά. Του απονέμεται το βραβείο του πιο πρωτότυπου αερομοντέλου. Την επόμενη Κυριακή της παρουσίασης το ίδιο μοντέλο τρέχει στους αγώνες ναυτομοντέλων και κερδίζει. Το όνομα του μοντέλου Κόκα-Κόλα δηλαδή πάει σε όλα. Μετά από αυτές τις επιτυχίες, δηλώνει ότι θα λάβει μέρος και σε

αγώνες αυτοκινητομοντέλων.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Ο κ. Σεβαστός παρουσιάζει το νέο μοντέλο του. Είναι μια τροποποίηση του μοντέλου του κ. Κωσταντακάτου «Κική». Η τροποποίηση είναι όπως αποδεικνύεται στο όνομα, τώρα λέγεται «Κίκη». Αλλά προς γενική έκπληξη και χωρίς να το περιμένει κανείς, παρουσιάζει και ο κ. Σοφός το νέο του μοντέλο το οποίο λέγεται «Κικίρι-Κική».

ΙΟΥΛΙΟΣ

Τρομερός καύσωνας υποχρεώνει τη λέσχη να κατασκευάσει πισίνα για να δροσίζονται τα μοντέλα. Τα μέλη της Εθνικής Ομάδας προπονούνται συνεχώς για τους Παγκόσμιους της Γαλλίας. Πάνω από το μοντελοδρόμιο πετά ένας ιπτάμενος δίσκος, ο οποίος αποδεικνύεται ότι ήταν κόλπο των Γιαπωνέζων για να απασχολήσουν τον κ. Παπασπύρου και να του αντιγράψουν το μοντέλο.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Διπλωματικό επεισόδιο αποσοβείται την τελευταία στιγμή στους παγκόσμιους αγώνες όταν μετά τις δύο πρώτες μέρες οι τρεις έλληνες αθλητές κατέχουν τις τέσσερις πρώτες θέσεις. Με δάκρυα στα μάτια και γονατιστοί παρακαλούν οι γερμανοί και ο Prettner. Μεγαλόψυχοι όπως πάντα, τους επιτρέπουμε να ξανακερδίσουν τις γνωστές τους θέσεις. Για να μας ευχαριστήσουν μας χαρίζουν ένα ολόκληρο χαμόγελο.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Τα έργα του μοντελοδρόμιου τελειώνουν. Ο διάδρομος τώρα έχει μήκος 7,5 χλμ. Στα εγκαίνια συμμετέχει και η Ολυμπιακή Αεροπορία με ένα Jumbo το οποίο κάνει touch and go. Η «Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.» μας ευχαριστεί για το διάδρομο του νέου αεροδρόμιου και μας εύχεται και εις ανώτερα. Με συγκίνηση τους ανακοινώνουμε ότι θα τελειώσουμε και το υπόλοιπο αεροδρόμιο.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Τίποτα το ιδιαίτερο αυτό το μήνα, εκτός του ότι επιτυγχάνεται η προβολή του αερομοντελισμού και της λέσχης μας από τα διεθνή ραδιοτηλεοπτικά μέσα ενημέρωσης.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Γίνονται προετοιμασίες για το ετήσιο παζάρι που φέτος για πρωτοτυπία, θα είναι άλλη μέρα για τους αγοραστές και άλλη για τους ενδιαφερόμενους να πουλήσουν. Προβλέπεται τεράστια επιτυχία.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Ο χρόνος κλείνει με μια τεράστια διεθνή επιτυχία του αντιπροέδρου μας κ. Κυρή. Κερδίζει θέση στο περίφημο βιβλίο ρεκόρ Guinness με το μοντέλο με τα περισσότερα δακτυλικά αποτυπώματα. Μετρήθηκαν 1.089.001. Σε συνέντευξή του δηλώνει ότι αισθάνεται βαθιά συγκινημένος για το αποτέλεσμα το οποίο είναι επιβράβευση μακρόχρονης συστηματικής και επιμελημένης προσπάθειας.

Και του χρόνου
Αντώνης Παπαδόπουλος

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΩΝ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ

Τόπος: Εντευκτήρια Ε.Α.Α., Πausανίου 8,
Παγκράτι, 11635 Αθήνα,
(απέναντι από το πρώην άγαλμα Τρούμαν)
τηλ. 72.44.873

Η ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ είναι αεραθλητικό σωματείο αναγνωρισμένο από το 1952, με συγκεκριμένο και πλούσιο παρελθόν δραστηριοτήτων για την υπόθεση του Ελληνικού αερομοντελισμού.

Για φέτος, ανάμεσα στις άλλες προγραμματισμένες εκδηλώσεις, θα γίνουν και σεμινάρια αερομοντελισμού, ένας ιδανικός τρόπος δηλαδή να μυηθεί ένας αρχάριος, στο πως να κατασκευάζει, να εξοπλίζει και να πετάει ένα αερομοντέλο. Τα σεμινάρια είναι δωρεάν για όλους που θα δηλώσουν συμμετοχή τηλεφωνικά και ενδιαφέρονται να μάθουν περισσότερα για την ωραία αυτή ασχολία.

ΣΑΒΒΑΤΟ, 7.2.87, 5.00-9.00 μ.μ.

Τα πρώτα βήματα. Οδηγίες κατασκευής αερομοντέλων για αρχάριους.

ΤΕΤΑΡΤΗ, 11.2.87, 6.00-9.00 μ.μ.

Το σωστό στρώσιμο των κινητήρων εσωτερικής καύσεως. Η επιλογή του κινητήρα, του έλικα, του καύσιμου, του μπουζί.

ΣΑΒΒΑΤΟ, 14.2.87, 5.00-9.00 μ.μ.

Η επιλογή του συστήματος τηλεκατευθύνσεως. Η εγκατάσταση του συστήματος στο μοντέλο. Οδηγίες για τη λειτουργία του και οι μπαταρίες Νικελίου-Καδμίου.

ΤΕΤΑΡΤΗ, 18.2.87, 6.00-9.00 μ.μ.

Ο χειρισμός του απλού τηλεκατευθυνόμενου αερομοντέλου (απογείωση, προσγείωση, διορθώσεις, τριμμάρισμα).

ΣΑΒΒΑΤΟ, 21.2.87, 5.00-9.00 μ.μ.

Ανάλυση αγωνιστικών κατηγοριών F3A (τηλεκατευθυνόμενα ακροβατικά) και F3B (τηλεκατευθυνόμενα ανεμόπτερα).

ΤΕΤΑΡΤΗ, 25.2.87, 6.00-9.00 μ.μ.

Απαντήσεις σε προσωπικές απορίες.

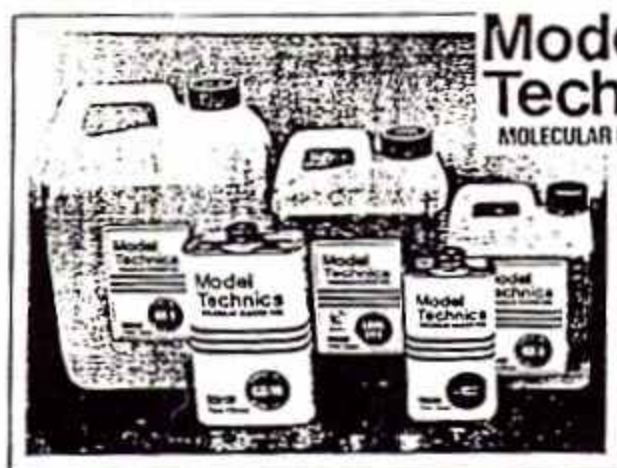
Εάν όμως αναβληθεί ή δεν επαρκέσει κάποια από τις προγραμματισμένες εισηγήσεις, θα αναλωθεί για να συμπληρωθεί το πρόγραμμα.

Από το Διοικητικό
Συμβούλιο της Ε.Α.Α.

Πρόγραμμα αγώνων εκδηλώσεων της Ε.Α.Α. για το 1987

- | | |
|------------|---|
| 25.1.87: | 1ος αγώνας Πανελληνίου πρωταθλήματος F3A |
| 22.3.87: | 3ος αγώνας Πανελληνίου πρωταθλήματος F3A |
| 17.5.87: | Scale και 1/4 Scale |
| 7.6.87: | Fun-Fly |
| 18.10.87: | Αγώνας F3B |
| 7.8.11.87: | Εκδηλώσεις προς τιμή της γιορτής της Αεροπορίας |
| 27.12.87: | Fun-Fly |

Για όλους τους αγώνες και εκδηλώσεις θα ανακοινώνονται έγκαιρα λεπτομέρειες συμμετοχής προγράμματος κ.λπ. γι' αυτό σας παρακαλούμε να παρακολουθείτε τις ανακοινώσεις της Ε.Α.Α. ή να τηλεφωνείτε στα εντευκτήρια για πληροφορίες.



Model
Technics
MOLECULAR BLENDED FUEL



PACTRA

MICRO-MOLD

το πλάνο



ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ & ΠΑΡΑΣΧΟΥ 7
ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΤΗΛ. 683 4783



ΚΑΥΣΙΜΑ-2Τ-4Τ · ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ · ΜΠΑΛΣΑ · ΚΙΤ
ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΗΝΣΕΙΣ · ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Μακρυγιάννης

για τηλεκατευθυνόμενα

Εδώ και 18 χρόνια, είμαστε **το όνομα**

στα τηλεκατευθυνόμενα

- αερομοντέλα
- ναυτομοντέλα
- μοντέλα αυτοκινήτων
- μοντέλα ελικοπτέρων

Διαθέτουμε ακόμα, μεγάλη ποικιλία σε:

- κινητήρες • τηλεκατευθύνσεις
- αξεσουάρ • ξυλεια balsa (για κατασκευές και μακέτες)

3 ειδικά καταστήματα στη διάθεσή σας:

Μακρυγιάννης

hobby shop

Είδη μοντελισμού

Τηλεκατευθυνόμενα

Κ+Γ Μακρυγιάννης ο.ε.

Αθήνα: Φειδίου 6

(όπισθεν ξενοδοχείου TITANIA)

Τηλ.: 3604391

Πειραιάς Πλ. Δημ. Θεάτρου (Πλ. Κοραή)

Τηλ.: 4176191

Για όλα μας τα είδη υπάρχει τεχνική εξυπηρέτηση (SERVICE) καθώς και παρακαταθήκη ανταλλακτικών.

ΜΟΝΟΙ ΜΑΣ... ΣΧΕΔΙΑΖΟΥΜΕ

ΜΟΝΟΙ ΜΑΣ... ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΥΜΕ

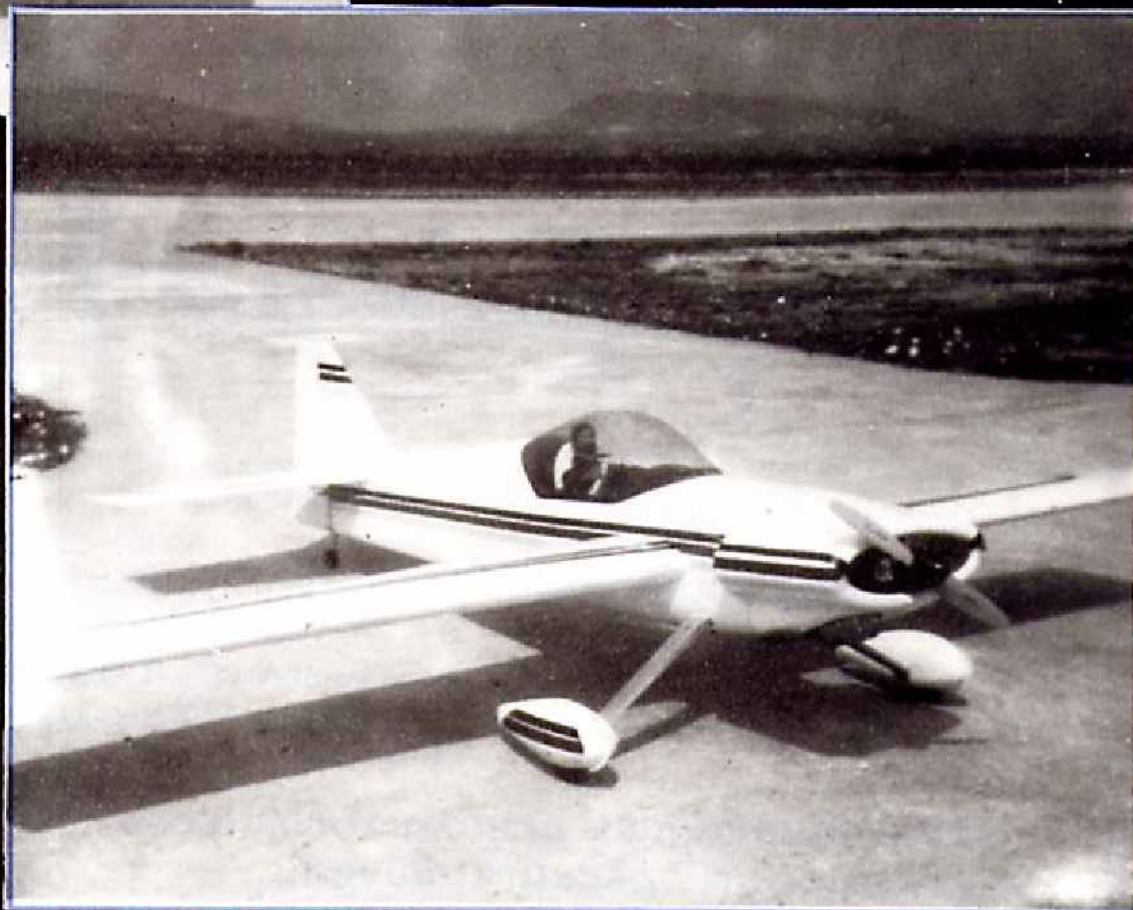
ΜΟΝΟΙ ΜΑΣ... ΠΟΥΛΑΜΕ



**ΑΡΑ ΜΠΟΡΟΥΜΕ
ΚΑΙ
ΠΟΥΛΑΜΕ**

ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ

**ΕΑΝ ΔΕΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΑΜΕ
ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΛΑ
ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΜΕ
ΝΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΟΥΜΕ
ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ**



ΚΥΚΛΑΔΩΝ 7 - ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΑΘΗΝΑ) ΤΗΛ: 6826055