

ο αερομοντελιστής

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ



τεύχος 2

Σ' αυτό το τεύχος:

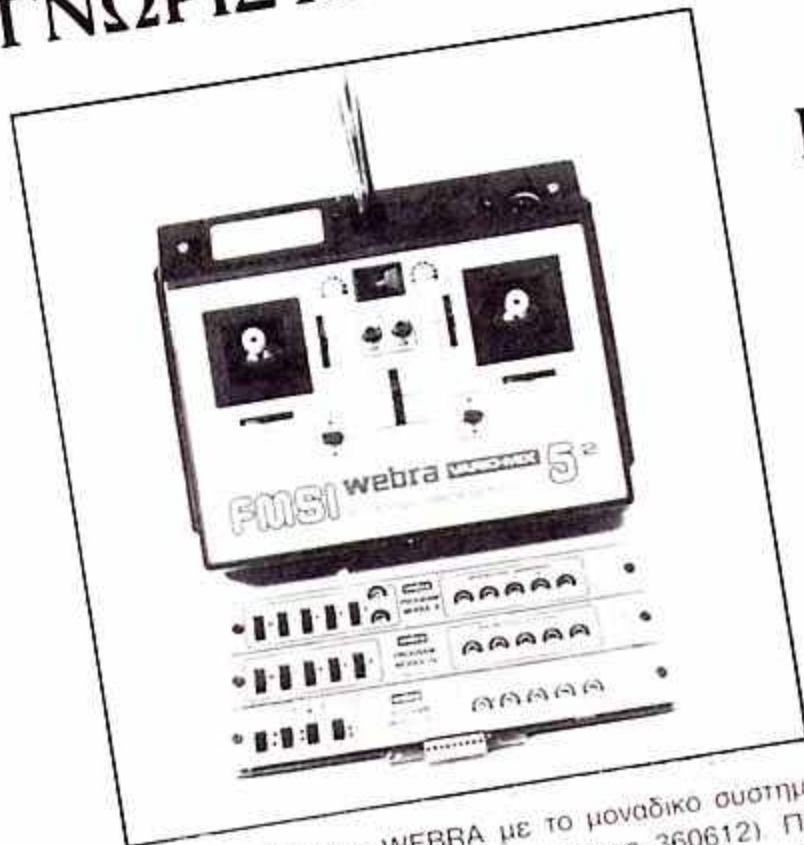
- 3οι Πανερωπαϊκοί Αγώνες F3A
- Ο προ-τελευταίος έλεγχος
- Η ασφάλεια των πτήσεων και άλλα ενδιαφέροντα θέματα

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ-ΣΕΠΤΕΜΒΡΗΣ
ΟΚΤΩΒΡΗΣ-ΝΟΕΜΒΡΗΣ 1986



ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

ΓΝΩΡΙΣΤΕ ΚΑΛΑ...



Τηλεκατευθυνσης WEBRA με το μοναδικο συστημα εκπομπης FMSI/PCM (αριθ. πατεντας 360612). Πεταξτε με απολυτη ασφαλεια και κανετε το hobby σας ευχαριστο. Προσφερονται 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 ccη 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



Μου φαίνεται ότι δεν έχει την υπομονή να κάτση να φτιάξη ένα μοντέλο.

Προεδρολογίες

Φίλοι αερομοντελιστές,

Συνεχίζουμε, κάπως καθυστερημένα, με το δεύτερο τεύχος του «Αερομοντελιστή», πιο πλούσιο και πιο αναγκαίο πλέον για όλους μας, μιας και όλοι κατάλαβαν το κενό που έρχεται να καλύψει, χειροκροτώντας την προσπάθεια αυτή. Ευχαριστούμε όλους για τα καλά τους λόγια για το δελτίο.

Αν και το καλοκαίρι μας έχει σχεδόν αφήσει, θα ήθελα ν' αρχίσω με κάτι... δροσερό. Τα πολύ ευχάριστα νέα ότι η Ελλάδα απέκτησε έναν παγκόσμιο πρωταθλητή!

Πρόκειται για τον κ. Μπιστέκο Μάκη, που επρώτευσε στους Παγκόσμιους Αγώνες Ναυτομεντέλων κατηγορίας FSR 3,5 που έγιναν στην Ιταλία φέτος τον Αύγουστο.

Αυτό το γεγονός, αν και φαίνεται ανορθόδοξο να φιλοξενείται στον «αερομοντελιστή» μας αφορά παρόλα αυτά κι εμάς.

Πρώτα γιατί αποδεικνύει τις δυνατότητες των Ελλήνων μοντελιστών-αθλητών και σε διεθνές επίπεδο, με την προϋπόθεση ότι η προετοιμασία τους και η οργάνωσή τους είναι εφάμιλλη των ξένων.

Δεύτερο γιατί ο ναυτομοντελισμός δεν παύει να είναι μοντελισμός, όπως και ο δικός μας με κοινά στοιχεία π.χ. κινητήρες, κατασκευές κ.λπ.

Χαρακτηριστικά, ας αναφερθεί, ότι βασικό ρόλο στην επιτυχία αυτή έπαιξε και ο κ. Κ. Κόλλιας, παλιός αερομοντελιστής, γνωστός από τα δέσμια μοντέλα ταχύτητας, που είχε αναλάβει την προετοιμασία του κινητήρα του πρωταθλητή.

Τρίτο είναι σημαντικό, έστω και μέσω αυτού του δελτίου, να ακουστεί και ένα μπράβο δημόσια για την εντυπωσιακή αυτή νίκη του κ. Μπιστέκου και όσων βοήθησαν. Γιατί δεν νομίζω ότι θα υπάρξει περαιτέρω δημοσιότητα στην όχι και τόσο ευκαταφρόνητη αυτή πρωτιά. Κι αυτό το μπράβο έτσι για να υπενθυμίζουμε σ' αυτούς τους μοντελιστές ότι υπάρχουν κι άλλοι που συμμερίζονται τη χαρά τους.

Γιατί σίγουρα η προσωπική σου χαρά, και ικανοποίηση για τη νίκη, είναι αυτή που σε «γεμίζει» παρά τα «μπράβο», όσο κι αν έχουν κι αυτά τη σημασία τους.

Γιατί δεν ξέρω πόσα μπράβο χρειάζονται για τα χρόνια προετοιμασίας, προπονήσεων, απογοητεύσεων, προσπαθειών και ατέλειωτων κατασκευαστικών ωρών μέσα στο εργαστήριο. Κυρίως τότε που κάτι δεν πάει καλά με την κατασκευή, και αρχίζει το «ράβε-ξήλωνε», ή οι ατέλειωτες ώρες για το «τέλειο». Έτσι, επειδή, το «μεράκι» το υπαγορεύει.

Τότε που οι φίλοι σου σε διαβεβαίωναν ότι αλλού είναι το νόημα της ζωής και ότι εσύ σίγουρα πάντως κάτι χάνεις!

Αφήνοντας τη «μοναξιά» του μοντελιστή θα περάσω

σ' αυτό που ονομάζω «μοναξιά του Δ.Σ.».

Δεν μπορώ να μιλήσω για τα προηγούμενα Δ.Σ. πάντως, το τωρινό πάσχει από «μοναξιά»! Και εννοώ ότι οι άνθρωποι που βοηθάνε το Δ.Σ. στο έργο του μετριούνται στα δάκτυλα του ενός χεριού. Κι έχουμε ανάγκη από άτομα για ένα σωρό δουλειές, που όταν μοιραστούν μεταξύ πολλών κάθε άλλο παρά «εξοντωτικές» είναι. Θέλουμε υπεύθυνα άτομα που να αναλάβουν εκ περιτροπής την εποπτεία του χώρου στο μοντελοδρόμιο. Άτομα που να βοηθήσουν στην οργάνωση των προγραμματισμένων αγώνων και εκδηλώσεων. Άτομα που να αναλάβουν κάποιο μέρος μιας πιθανής εκπαιδευτικής σειράς κατασκευών και πτήσεων. Άτομα που να εκπαιδεύουν σαν κριτές της F.A.I. σ' ένα νέο κύκλο σεμιναρίων. Άτομα που να μπορούν περιοδικά να βοηθάνε στα έργα συντήρησης του μοντελοδρόμιου. Άτομα που θα μπορούσαν μεταξύ τους να συνεννοηθούν και να δημιουργήσουν μια ομάδα επιδείξεων της λέσχης. Άτομα που θα σχεδίαζαν και θα εκτελούσαν μια ραδιοφωνική ή ακόμα και τηλεοπτική εκπομπή για την προώθηση της λέσχης και του αερομοντελισμού. Άτομα, τέλος, με ιδέες και όρεξη που να μπορούν να συνεισφέρουν θετικά υπέρ της λέσχης και των μελών της. Είχα κάνει και στο παρελθόν έκκληση προς όλους σας, για βοήθεια και την επαναλαμβάνω και πάλι. Μη μας αφήσετε στη «μοναξιά» μας. Βγείτε από την «ανωνυμία» και προσφέρετε ό,τι μπορείτε. Ότι χρειάζεται είναι ένα τηλεφώνημα στη γραμματέα, αφήνοντας τ' όνομά σας και το τι θα μπορούσατε να κάνετε κι εμείς θα επικοινωνήσουμε μαζί σας.

Καλές πτήσεις

Ο αερομοντελιστής Το δελτίο

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

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

ΥΛΗ: Άρθρα, σκίτσα, φωτογραφίες κ.λπ. είναι ευπρόσθετα 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 στείλνουν 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.

Στη θεωρία...

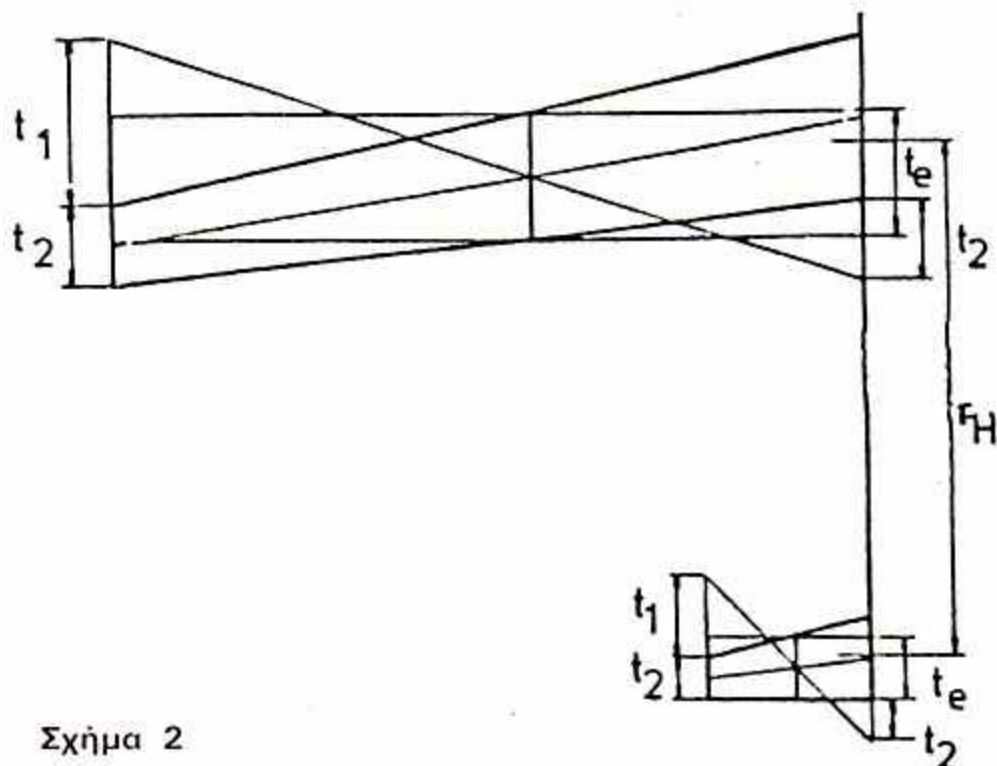
Όταν έχουμε φτάσει στο επίπεδο να σχεδιάζουμε μοντέλα μόνοι μας, ορισμένοι θεμελιώδεις κανόνες πρέπει να τηρηθούν. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία όταν πρόκειται για μοντέλα αγωνιστικών κατηγοριών.

Εάν μετά από την κατασκευή θέλουμε το μοντέλο να πετά σωστά, τότε μόνο σωστοί υπολογισμοί πρέπει να έχουν γίνει πριν αρχίσει η κατασκευή. Σύμφωνα, υπάρχει και το μολύβι (όχι αυτό που σχεδιάζουμε ή γράφουμε) το οποίο διορθώνει ορισμένες καταστάσεις, αλλά αυτό απέχει πολύ από το σωστό μοντέλο το οποίο θα επιθυμούσαμε να έχουμε.

Μερικά από τα σημεία τα οποία πρέπει να λάβουμε σοβαρά υπόψη είναι:

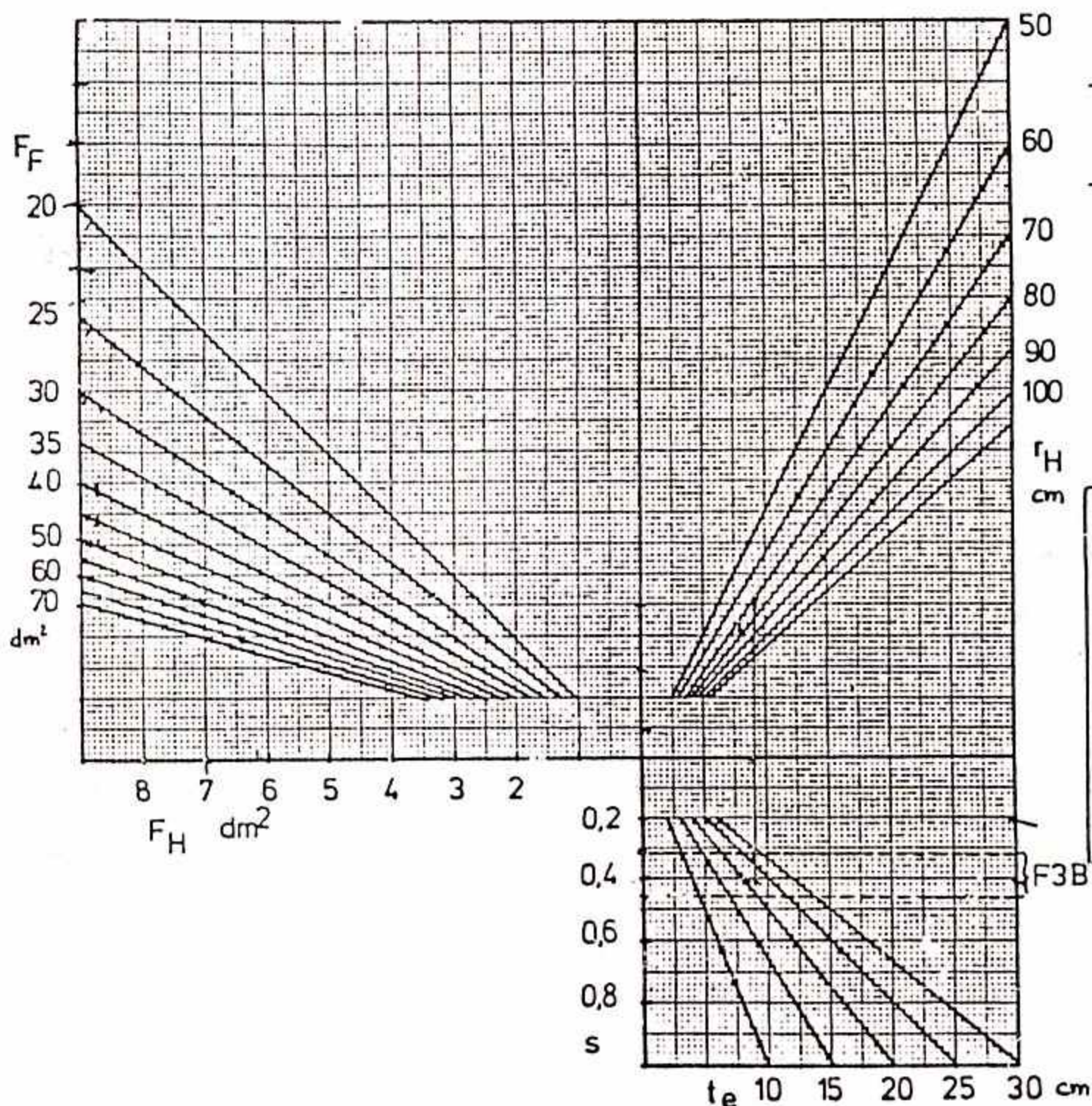
- η θέση του κέντρου βάρους (CG όπως αναφέρεται και στα σχέδια),
- η γωνία προσβολής (incidence angle),
- ο συντελεστής διαμήκους ευσταθείας.

Τα δύο πρώτα θέματα είναι αρκετά σύνθετα και απαιτούν κι άλλες γνώσεις τις οποίες πιστεύουμε να τις αποκτήσετε μέσα από τις σελίδες αυτού του φυλλάδιου. Το τρίτο όμως θέμα, είναι σχετικά εύκολο μια και είναι ένας μόνο τύπος και υπάρχει και η γραφική παράσταση η οποία βοηθά ακόμα πιο πολύ.



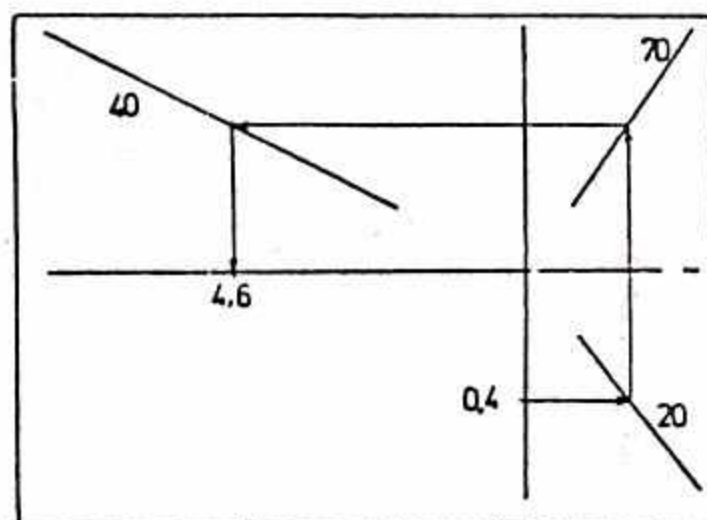
Σχήμα 1

Σχήμα 2



Το σχήμα 2 είναι βοηθητικό για τον υπολογισμό του συντελεστή ευσταθείας.

Το σχήμα 3 μας βοηθά να υπολογίσουμε την τέταρτη μεταβλητή για δεδομένο συντελεστή ευσταθείας και γνωστές τις άλλες τρεις μεταβλητές.



Σχήμα 3

Πριν όμως προχωρήσουμε παρακάτω, ας ξεκινήσουμε με ορισμένους ορισμούς. Τι είναι χορδή; Για ένα παραλληλόγραμμο φτερό αυτό είναι εύκολο, αλλά τι γίνεται όταν το φτερό είναι τραπέζιο ή έχει και γωνία βέλους; Πρώτα αντικαθιστούμε το φτερό μ' ένα «αναπληρωματικό» το οποίο όμως δέχεται τις ίδιες δυνάμεις. Το σχήμα 1 είναι αρκετά βοηθητικό για να καταλάβουμε τον τρόπο του υπολογισμού αυτού.

T1 = χορδή ρίζας φτερού

T2 = χορδή ακροπερύγιου

T = χορδή «αναπληρωματικού» φτερού

Η χορδή λοιπόν, του «αναπληρωματικού» φτερού θα χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια για τους υπολογισμούς.

Εάν χρησιμοποιήσουμε τον ίδιο τρόπο και για το stabilizer θα βρούμε το μήκος του πίσω βραχίονα (tail-moment) ή μπορούμε να υπολογίσουμε την επιφάνεια του stabilizer για συγκεκριμένο μήκος πίσω βραχίονα. Ο τύπος για τον υπολογισμό του συντελεστή διαμήκους ευσταθείας είναι ο εξής:

$$s = \frac{rH * FH}{te * FF}$$

s = συντελεστής ευστάθειας (.35-.77 // .32-.44 για F3B)

rH = μήκος βραχίονα (moment arm)

FH = επιφάνεια stabilizer

te = χορδή «αναπληρωματικού» φτερού

FF = επιφάνεια φτερού

Αντώνης Παπαδόπουλος

Κατασκευές και επισκευές

Ο ΠΡΟ-ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Όπως καταλάβατε από τον τίτλο, θα ασχοληθούμε με το να ελέγξουμε το μοντέλο που θα πετάξουμε μετά από κάμποσες ώρες. Αυτός είναι και ο κυρίως έλεγχος που πρέπει να γίνει στο εργαστήριο, με ηρεμία και προσοχή και από τον αυτόν εξαρτάται η τύχη του μοντέλου.

Οι περισσότεροι -δυστυχώς- επιμένουν να κάνουν τις δουλειές αυτές στους χώρους πτήσης, με άγχος, εκνευρισμό, λίγα εργαλεία και σε άβολες θέσεις. Τα αποτελέσματα τέτοιων προσπαθειών είναι συνήθως οι κατά φαντασία παραμβολές, οι ρίψεις τροχών, προπελών και άλλων αντικειμένων από διάφορα ύψη και με ποικίλες ταχύτητες. Βεβαίως, και αποχωρισμοί (δακρύβρεκτοι) φτερών από ατράκτους ή και διπλώματα φτερών έχουν αναφερθεί, αλλά σπανιότερα.

Εδώ θέλω να τονίσω πως ο μοντελισμός δεν είναι παιχνίδι. Θέλει σοβαρή αντιμετώπιση και σχολαστικότητα λόγω των συνεχών αυξήσεων των τιμών των υλικών, αλλά και για να αξιοποιήσετε το χρόνο που

αφιερώνετε στην κατασκευή. Για όσους, λοιπόν, αντιμετωπίζουν με τέτοιο τρόπο τον αερομοντελισμό, λέμε πως θα ομαδοποιήσουμε τα σημεία ελέγχου και θα εξετάσουμε σε συνέχεια σχεδόν κάθετι που πρέπει να ελεγχθεί βάζοντας -όπου χρειάζεται- και μερικές κατασκευαστικές συμβουλές.

Στο πρώτο αυτό άρθρο, θα ασχοληθούμε με το σύστημα τηλεκατεύθυνσης, την εγκατάστασή του στο μοντέλο και τη μεταφορά της κίνησης των σερβομηχανισμών στα πηδάλια, κινητήρες και τροχό.

Κάθε καινούργιο μοντέλο, δίνει μια καλή ευκαιρία για γενικό έλεγχο της τηλεκατεύθυνσης. Εάν πετάτε το ίδιο μοντέλο για πολύ καιρό (ευτυχία κι αυτή!!), κάνετε τον έλεγχο κάθε έξι μήνες.

Αρχίζουμε, λοιπόν, από τον πομπό. Λερωμένος και λαδωμένος πομπός σημαίνει «τσαπατσούλης» πιλότος. Καθαρίστε λοιπόν με οινόπνευμα εξωτερικά τον πομπό και την κεραία. (Ήδη κερδίσατε την αρχοντιά). Την κεραία αλείψτε τη με ελάχιστο λάδι και σκουπίστε τη καλά. Τώρα ανοίξτε με προσοχή το κάλυμμα του πομπού. Αφαιρέστε το πριζάκι της μπαταρίας για αποφυγή βραχυκυκλώματος και κοιτάξτε προσεκτικά τη γενική του εικόνα. Ψάξτε για σκόνη και σπασίματα. Εξέγξτε μήπως έχουν κοπεί τα καλώδια που καταλήγουν στο ποτενσιόμετρο του κινούμενου μοχλού (stick). Επειδή, κινούνται συνεχώς έχουν αυξημένες πιθανότητες βλάβης. Αν όλα φαίνονται καλά και η μπαταρία είναι στερεωμένη ασφαλώς, ξαναβάλτε το πριζάκι της μπαταρίας στη θέση του και κλείστε το καπάκι. Οποιαδήποτε άλλη επέμβαση είναι δουλειά ειδικού και εάν δεν είστε, εμπιστευθείτε το service της εταιρείας.

Ελέγξτε το δέκτη εξωτερικά. Εάν δεν έχει σπασίματα, λάδια και σκόνες μην τον ανοίξετε. Ψάξτε προσεκτικά την antena για πιθανές ρωγμές, πιστοποιήστε πως το μήκος της είναι το σωστό. (Αυτό γίνεται ευκολότερα αν βάψετε το τελευταίο εκατοστό της antenas του δέκτη με χρώμα. Έτσι ξέρετε πως δεν «κόντине» με μια ματιά).

Ελέγξτε προσεκτικά τα καλώδια των σερβομηχανισμών και τα πριζάκια. Στην παραμικρή υποψία αλλάξτε τα. Το κόστος τους είναι ασήμαντο σε σύγκριση με την καταστροφή που μπορούν να κάνουν.

Ο διακόπτης χρειάζεται καθαρίσμο σχολαστικό, ιδίως εάν δεν τον είχατε τοποθετήσει στο εσωτερικό του μοντέλου. Καλό είναι μάλιστα, μ' ένα σπρέυ καθαρισμού επαφών (χωρίς λάδι) να ψεκάσετε διακόπτη και πριζάκια, ώστε οι επαφές να είναι απόλυτα (;) καθαρές.

Τώρα φορτίστε το σύστημά σας για 15 ώρες. Συνδέστε όλους τους σερβομηχανισμούς και απλώστε την κεραία του δέκτη παράλληλα με το έδαφος και σε ύψος περίπου 20 εκ. Έχοντας την κεραία του πομπού «μαζεμένη» υπολογίστε τη μέγιστη απόσταση που μπορείτε να απομακρυνθείτε χωρίς να έχετε απώλεια σήματος. Εάν αυτή διαφέρει παραπάνω από 10% απ' όσο λέει ο κατασκευαστής, στείλτε το σύστημα για συντονισμό.

Αφήστε τον πομπό ανοιχτό και δείτε πόσες ώρες χρειάζονται για να «πέσει» η βελόνα στην κόκκινη περιοχή του βολτόμετρου που συνήθως έχουν οι πομποί. Βρείτε πόσο ρεύμα καταναλώνει ο πομπός και δείτε σε ποιά κατάσταση είναι η μπαταρία σας. Εάν π.χ. σε κατάσταση ηρεμίας ο πομπός καταναλώνει 150 mA την

ώρα και βρείτε πως οι μπαταρίες άντεξαν τη δοκιμή για 3 ώρες, είναι ικανοποιητικές. Εάν άντεξαν για 2 ώρες ή και λιγότερο αλλάξτε τις.

Ανάλογα φερθείτε στις μπαταρίες του δέκτη. Φορτίστε τις με μια αντίσταση 10 W και 33Ω. Το ρεύμα εκφόρτισης θα είναι περίπου 150 mA, μ' ένα βολτόμετρο θα παρακολουθείτε τα volts της μπαταρίας. Μόλις γίνουν 4.4 V ετοιμαστείτε και φορτίστε αμέσως. Πάλι οι 3 ώρες δείχνουν καλή κατάσταση, ενώ 2 και λιγότερο δείχνουν ότι πρέπει να τις χρησιμοποιείτε σε φορητό ραδιόφωνο και όχι σε ιπτάμενο μοντέλο. (Όλα αυτά βέβαια για μπαταρίες 500 mA).

Ελέγξτε κάθε σερβομηχανισμό χωριστά, λειτουργώντας τον και αργά και γρήγορα. Παρατηρείστε εάν η λειτουργία του είναι ομαλή. Εδώ θα φανεί εάν έχει σπάσει κάναενά γρανάζι ή θέλει καθάρισμα το ποτενσιόμετρο. Συγκρίνετε το σερβομηχανισμό σας, εάν κάποιος κινείται πιο αργά, σημαίνει πως ο κινητήρας του έχει γεράσει. Χρησιμοποιείτε τον σε δευτερεύουσες αποστολές, όπως π.χ. στο γκάζι του κινητήρα.

Το ν' αλλάξετε ένα γρανάζι είναι σχετικά απλό, το να καθαρίσετε το ποτενσιόμετρο, να ρυθμίσετε το σημείο επαναφοράς να είναι στο κέντρο, το να αλλάξετε τη φορά στροφής του σερβομηχανισμού ή το να αλλάξετε καλώδιο, είναι κάπως δυσκολότερο. Μην το κάνετε εάν δεν είστε σίγουρος πως ξέρετε και πριν κάποιος γράψει ένα άρθρο γι' αυτές τις «εγχειρίσεις».

Βλέπετε πως έπρεπε να ταλαιπωρηθείτε κάπως για να ξέρετε πως το σύστημά σας είναι σε αξιόπιστη κατάσταση, το αξίζει όμως. Μην ξεχνάτε πως μόνο αυτό διατηρεί την επαφή μεταξύ ημών και του πολίτιμου ιπτάμενου αντικειμένου σας.

Τώρα ήρθε η ώρα να το εγκαταστήσετε στο μοντέλο. Βιδώστε τους σερβομηχανισμούς χρησιμοποιώντας πάντοτε τις ελαστικές ροδέλες. Απορροφούν κραδασμούς που είναι ο πρώτος εχθρός. (Ο δεύτερος είναι η σκληρές ντίζες) προσέξτε να μην σφίξετε υπερβολικά τις βίδες γιατί έτσι χάνεται η δυνατότητα απορρόφησης κραδασμών.

Προσέξτε να μην ακουμπούν οι σερβομηχανισμοί σε άλλο σημείο εκτός από τις βίδες.

Ελέγξτε τρεις φορές και σιγουρευτείτε πως το κόντρα πλακέ ή ξύλινα δοκάρια που χρησιμοποιήσατε για βάση των σερβομηχανισμών είναι καλά κολλημένα στην άτρακτο. Εάν η άτρακτός σας είναι πολυεστερική, προτιμείτε πολυεστέρα και υαλοϋφασμα για να τα στερεώσετε.

Τοποθετείστε τη μπαταρία στην κατάλληλη θέση ώστε να σας βοηθήσει να ρυθμίσετε σωστότερα τη θέση του κέντρου βάρους. Στερεώστε τη με ασφάλεια αφού την τυλίξετε με αφρώδες υλικό (καλύτερα φτιάξτε ένα κουτάκι από μπάλα 5 mm που θα κολλήσετε στην άτρακτο και στο οποίο θα μπαίνει η μπαταρία).

Συνδέστε τα πριζάκια στο δέκτη. Δοκιμάστε εάν όλα λειτουργούν σωστά. Εάν ναι, βάλτε το δέκτη σ' ένα

σακκουλάκι νάυλον και τυλίξτε τον με αφρώδες υλικό. Στερεώστε τον στην άτρακτο με λάστιχα.

Η κεραία του δέκτη χρειάζεται προσοχή στο σημείο εξόδου από το αεροπλάνο. Εκεί βάλτε ένα σωληνάκι σιλικόνης και περάστε τη από μέσα.

Χρησιμοποιείτε δύο κομματάκια κόντρα πλακέ 1,5×1 εκ. με δύο τρύπες όπως στο σχήμα και περάστε την αντένα (εικόνα 1), το ένα από αυτά είναι στο εσωτερικό της ατράκτου και προστατεύει την κεραία από το να κοπεί μέσα από το δέκτη και να μην το παρατηρήσουμε, το άλλο είναι στο τέλος της κεραίας και μ' ένα λάστιχάκι την τεντώνει και στερεώνεται στο πάνω μέρος του κάθετου σταθερού.

Στερεώστε το διακόπτη στο εσωτερικό της ατράκτου και λειτουργείστε τον μ' ένα σύρμα 1,5 mm. Με τον τρόπο αυτό ο διακόπτης δεν λερώνεται ποτέ, κάτι που βελτιώνει αφάνταστα την ποιότητα ζωής του.

Τώρα που όλα έχουν τοποθετηθεί σωστά ελέγξτε άλλη μια φορά εάν σας ικανοποιούν, συμμαζέψτε τα καλώδια σε μια όμορφη «κοτσίδα» χρησιμοποιώντας λίγα κομμάτια αυτοκόλλητης ταινίας ή τα ειδικά πλαστικά που υπάρχουν γι' αυτή τη δουλειά.

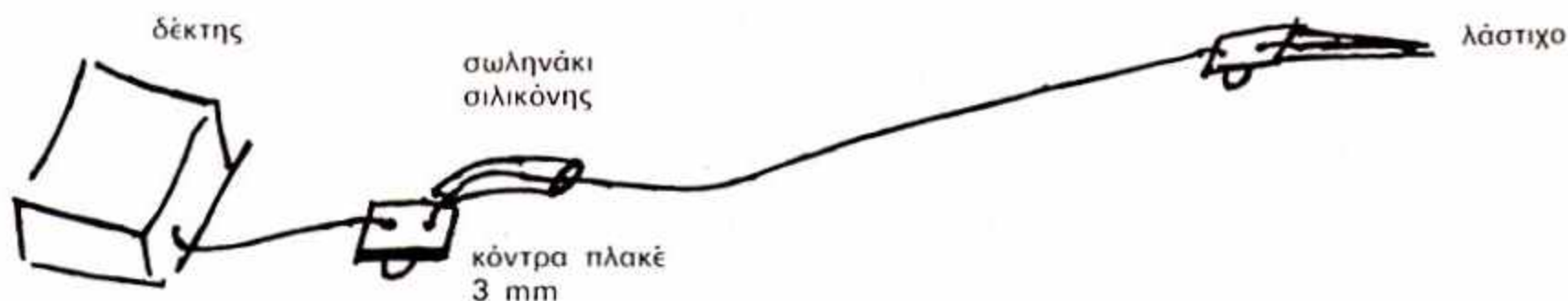
Ήρθε η ώρα να συνδέσουμε τις ντίζες. Πραγματικά, ελάχιστοι μοντελιστές κάνουν τη δουλειά αυτή με την προσοχή που χρειάζεται. Οι ντίζες πρέπει να είναι ευθείες όσο γίνεται, άκαμπτες και να κινούνται μαλακά. Εάν είναι σκληρές, υποδεκαπλασιάζουν με χρόνο ζωής τον κινητήρα των σερβομηχανισμών. Για το σωστό τρόπο κατασκευής τους θα ασχοληθούμε σε κάποιο άλλο άρθρο. Εδώ να πούμε μόνο πως καλό είναι να υπάρχει ένα κομμάτι σωλήνα σιλικόνης γύρω από κάθε clevis ώστε να μην ανοίξει απρόοπτα. Βεβαιωθείτε πως τα clevises δεν γυρίζουν τρελά σφίγγοντας το κόντρα παξιμάδι ή βάζοντας μια σταγόνα Lock-it.

Σιγουρευτείτε πως τα horns είναι βιδωμένα στα πηδάλια και πως έχετε ενισχύσει εκείνα τα σημεία της μπάλας με κόντρα πλακέ ή υαλοϋφασμα με κόλλα.

Ελέγξτε ξανά πως οι κινήσεις είναι σωστές σε μέγεθος και κατεύθυνση. Οι τρεις έλεγχοι δεν είναι πολλοί γι' αυτό το θέμα.

Όλα καλά; Βιδώστε τώρα τα κεφαλάκια των σερβομηχανισμών και «δέστε» το μοντέλο σας όπως θα κάνατε για να το πετάξετε. (Εννοώ όλες τις βίδες, λάστιχα κ.λπ.). Κουνήστε κάθε πηδάλιο ως τις οριακές θέσεις (και τη διαδρομή του trim) και ακούστε εάν στις ακραίες θέσεις ο σερβομηχανισμός μουγκρίζει ή είναι σιωπηλός. Το μουγκριτό σημαίνει δυσανεμία, κόπωση και μεγάλη κατανάλωση. Ελέγξτε τι είναι αυτό που εμποδίζει ή ρυθμίζει το μέγεθος των κινήσεων ώστε να σταματήσουν οι διαμαρτυρίες.

Ελέγξτε ώστε με το μοχλό του γκαζιού στην ακραία θέση και το trim το ίδιο, να είναι εντελώς ανοιχτό το καρμπιρατέρ (χωρίς μουγκριτά σερβομηχανισμού). Βάλτε το μοχλό μόνο στην αντίθετη ακραία θέση. Πρέπει να κλείνει το καρμπιρατέρ, αφήνοντας μια τρύπα περίπου



Εικόνα 1.

Στο φάσμα των συχνοτήτων

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ - ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ για τις μπαταρίες νικελίου-καδμίου

Οι ερωτήσεις και οι απαντήσεις που ακολουθούν αφορούν τις μπαταρίες νικελίου-καδμίου που χρησιμοποιούμε στα συστήματα τηλεκατεύθυνσης.

■ Πόσοι τύποι μπαταριών υπάρχουν;

Συνήθως οι τύποι που υπάρχουν στα συστήματα που κυκλοφορούν στην Ελληνική αγορά είναι δύο. Και στους δύο τύπους η τάση είναι 1,20V διαφέρει μόνο η χωρητικότητα, 500μAh και 120μAh. Για το μεν πομπό συνδυασμός 8 στοιχείων αποτελεί την πηγή ενέργειας για το δε δέκτη συνδυασμός 4 στοιχείων. Δηλαδή 9,6V για τον πομπό και 4,8V για το δέκτη. Η διαφορά χωρητικότητας έχει σημασία μόνο στην ωφέλιμη ώρα λειτουργίας του συστήματος.

■ Πόση ώρα μπορώ να φορτώνω τις μπαταρίες;

Με τους φορτωτές που δίνουν οι κατασκευαστές δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Σημασία έχει μόνο να ακολουθούμε τις οδηγίες για το πρώτο φόρτωμα, το οποίο συνήθως διαρκεί 24 ώρες. Το συνιθισμένο φόρτωμα διαρκεί 12-14 ώρες και καλό είναι να γίνεται την παραμονή. Δεν έχει σημασία αν το σύστημα δεν έχει χρησιμοποιηθεί πολύ από το τελευταίο φόρτωμα. Δεν παθαίνουν τίποτα οι μπαταρίες από υπερφόρτωση. Εάν όμως χρησιμοποιούμε φορτωτή διαφορετικό από του κατασκευαστή για να μην έχουμε πρόβλημα καλό είναι να έχουμε σαν κανόνα να φορτώνουμε τις μπαταρίες στο 1/10 της χωρητικότητάς τους π.χ. 500μAh στα 50mA.

■ Πόσο καιρό οι μπαταρίες διατηρούνται φορτωμένες;

Συνήθως οι μπαταρίες χάνουν 25% από το φόρτωμα

2,5 mm, κινείστε και το trim κλείνει τελείως; Εάν ναι δεν μένει παρά να κάνετε τις μικρορυθμίσεις στο χώρο πτήσης. Εάν όχι δοκιμάστε μια άλλη θέση στο κεφαλάκι του σερβομηχανισμού και επαναλάβετε. Η όλη διαδικασία είναι κάπως ενοχλητική, αλλά απαραίτητη σε όσους έχουν κινητήρα στο μοντέλο.

Τώρα κουνήστε ταυτόχρονα όλα τα πηδάκια και ελέγξτε μήπως τα κεφαλάκια ακουμπούν μεταξύ τους ή με κάποια ντίζα (π.χ. των πηδαλίων κλίσης), όλα καλά; Χαλαρώστε. Το πρώτο άρθρο τελείωσε, περισσότερος έλεγχος το μεθεπόμενο μήνα.

Και μην ξεχνάτε. Από επιπόλαιο έλεγχο χάθηκαν πολλά μοντέλα (και πραγματικά αεροπλάνα).

Από υπερβολικό έλεγχο χάθηκαν μερικά λεπτά (ή ώρες για τους υπερβολικούς). Διαλέξτε.

Τ. Τατσώρης



Μου φαίνεται ότι δεν έχει την υπομονή να κάτσει να φτιάξει ένα μοντέλο.

τους μετά από ένα μήνα, 60% μετά από τρεις μήνες και τελείως μετά από πέντε μήνες. Η θερμοκρασία είναι παράγοντας που επηρεάζει τις παραπάνω τιμές. Χαμηλή θερμοκρασία επιβραδύνει, υψηλή επιταχύνει.

■ Πόση ώρα μπορώ να πετάξω με ασφάλεια με φορτωμένες μπαταρίες;

Συνηθισμένη ερώτηση με δύσκολη απάντηση. Ο μεν πομπός ακολουθώντας τις οδηγίες του κατασκευαστή και ανάλογα με τη χωρητικότητα των μπαταριών για μεν τα 500μAh υπάρχει ασφάλεια για 3-4 ώρες περίπου και για 1200μAh 5-6 ώρες. Οι ώρες μειώνονται αν χρησιμοποιείται συστήματα PCM τα οποία χρησιμοποιούν συστήματα fail-safe. Το πρόβλημα όμως είναι με το δέκτη του οποίου η κατανάλωση είναι δύσκολο να υπολογιστεί. Μια ντίζα σφιχτή, στενό που ζορίζεται είναι παράγοντες που επηρεάζουν δραστικά την ώρα ασφαλείας. Επίσης, ο αριθμός των στενών και ο τύπος του αεροπλάνου έχουν σημασία. Συνήθως, ένα ακροβατικό αερομοντέλο έχει μεγαλύτερη κατανάλωση από ένα εκπαιδευτικό. Αν το σύστημά μας έχει τη δυνατότητα να μας δίνει ένδειξη της μπαταρίας του δέκτη, καλό είναι να τη χρησιμοποιούμε κάθε 4-5 πτήσεις. Καλό πάντως είναι, να μην πετάμε με τις ίδιες μπαταρίες πάνω από 2 ώρες.

■ Ποιά είναι η ζωή των μπαταριών;

Συνήθως η ζωή τους είναι 800-1000 φορτώματα. Από εκεί και πέρα η χωρητικότητα μειώνεται.

■ Τι πρέπει να προσέχω μετά από ατύχημα;

Να ελέγχετε τα καλώδια να μην έχουν ξεκολλήσει από τους πόλους των μπαταριών.

■ Τι είναι το cycler;

Το cycler είναι μία συσκευή την οποία χρησιμοποιούμε για να διατηρούμε τις μπαταρίες μας στην καλύτερη δυνατή κατάσταση. Η λειτουργία του είναι η εξής: Ξεφορτώνει τις μπαταρίες μέχρι το όριο ασφαλείας και μετά τις φορτώνει. Με αυτό τον τρόπο όλα τα στοιχεία είναι το ίδιο φορτωμένα και δεν υπάρχει ο κίνδυνος να πέσει η τάση ενός στοιχείου κάτω από το επιτρεπτό, οπότε, και η μπαταρία μας είναι επικίνδυνη.

Αντ. Παπαδόπουλος

Η ασφάλεια των πτήσεων

Σήμερα θ' αναλύσουμε την πιο σοβαρή αιτία που μπορεί να προκαλέσει ένα ατύχημα:

Την επικίνδυνη πτήση

Όταν ένα τηλεκατευθυνόμενο μοντέλο πάθε βλάβη ή δεχτεί παρεμβολή θα πέσει στο έδαφος. Είναι αυτονοήτο ότι θα είναι εκτός ελέγχου και δεν θα μπορεί να οδηγηθεί μακριά, για να πέσει σε ασφαλές σημείο. Θα πέσει από κάτω ή πολύ κοντά από εκεί που πέταγε. Μπορεί επίσης από κακό χειρισμό.

Μπορούμε λοιπόν να ορίσουμε ότι η πτήση είναι επικίνδυνη όταν το μοντέλο πετάει κοντά ή επάνω από ανθρώπους (και κατ' επέκταση αυτοκίνητα, σπίτια κ.λπ.).

Πολλοί αερομοντελιστές ισχυρίζονται: Το δικό μου μοντέλο είναι ασφαλές. Τόσα χρόνια πετάει και δεν έπαθε τίποτα. Το ελέγχω πριν από κάθε πτήση. Εγώ ξέρω να πετάω.

Όλα αυτά είναι θετικά στοιχεία για τον περιορισμό των πιθανοτήτων ενός ατυχήματος, αλλά δεν είναι αρκετά.

Οι έλεγχοι πριν από την πτήση (θα τους βρεις στο έντυπο των κανονισμών του μοντελοδρόμιου), σου

δίνουν τη δυνατότητα να ανακαλύψεις κάποιο πρόβλημα που φαίνεται. Όπως μια χαλασμένη ντίζα, ένα ξεκολλημένο μεντεσέ, ένα χαλαρό παξιμάδι. Είναι όμως αδύνατο να βρεις αν το servo θα κλωστήσει το γρανάζι του στην τρίτη ή τη δέκατη τρίτη υπερφόρτιση, ή αν θα ξεκολλήσει το καλώδιο της μπαταρίας από τους κραδασμούς, ή αν ο δέκτης παρεμβληθεί από εξωτερική αιτία.

Επιμένεις ότι το μοντέλο σου είναι απρόσβλητο από αστοχίες και κακοτυχίες; Ακόμα και τα μοντέλα του πρωταθλητή δεν παύουν να είναι ερασιτεχνικές κατασκευές που μπορεί να αστοχήσουν σε χίλια δύο σημεία. Ποιός μπορεί να είναι σίγουρος για το μοντέλο του; Ο υπεύθυνος άνθρωπος έχει πάντα αμφιβολίες.

Πρέπει να μάθουμε να ζούμε με το γεγονός ότι τα μοντέλα μας πέφτουν από βλάβη, κακό χειρισμό, παρεμβολή, και άλλες αιτίες. Το πιθανότερο δε, είναι να πέσουν κάτω από το σημείο που πέταγαν πριν λίγο.

Τα μοντελοδρόμια σ' όλο τον κόσμο μπορεί να έχουν διαφορετικούς κανονισμούς λειτουργίας, έχουν όμως σίγουρα τους ίδιους κανόνες ασφάλειας με τους δικούς μας.

□ 1. Μην τροχοδρομείς το μοντέλο μέσα στα pits. Πήγαινε το στο σημείο απογείωσης (ή πίσω στα pits) με τα χέρια. Υπάρχει κίνδυνος από κακό χειρισμό ή παρεμβολή καθώς περνάει δίπλα από άλλους, να φουλάρει ο κινητήρας.

□ 2. Μην στέκεσαι στο διάδρομο χωρίς λόγο. Μπορείς να μπεις μόνο για ν' ακουμπήσεις ή να πάρεις το μοντέλο σου (εσύ ή ο βοηθός σου) και βγες όσο πιο γρήγορα μπορείς. Έλεγξε πρώτα μήπως προσγειώνεται μοντέλο, ιδίως με σβηστή μηχανή, και μετά φώναξε δυνατά ότι θέλεις να μπεις στο διάδρομο. Οι άλλοι χειριστές δεν μπορούν να αποσπάσουν την προσοχή τους από το μοντέλο τους για να σε δουν. Προτεραιότητα πάντα έχουν τα μοντέλα που προσγειώνονται.

□ 3. Όση ώρα πετάς μείνε πίσω από την κόκκινη γραμμή των χειριστών στην άκρη του διαδρόμου (ή ακόμα πιο έξω). Άφησε 3-4 μέτρα απόσταση από τους άλλους χειριστές. Υπάρχει φόβος παρεμβολής.

□ 4. Να απογειώνεσαι (και να προσγειώνεσαι) παράλληλα με τον κεντρικό άξονα του εν χρήση διαδρόμου και αντίθετα από τη φορά του ανέμου.

□ 5. Κάνε την πρώτη στροφή μετά την απογείωση με τέτοια φορά ώστε να απομακρυνθείς από τα pits και τους θεατές. Δεν στέκει ότι ξέρεις μόνο δεξιές ή αριστερές στροφές.

□ 6. Όση ώρα πετάς, μην παραβιάζεις το νοητό επίπεδο ασφαλείας (που ορίζεται από τον άξονα του διαδρόμου), προς το μέρος των pits και θεατών. Να σκέπτεσαι συνεχώς ότι το επίπεδο είναι στερεό και αδιαπέραστο.

□ 7. Κάνε ότι ακροβατικά θέλεις μακριά και ψηλά.

□ 8. Τυχόν ανωμαλία κατά την πτήση πρέπει να αναγγέλεται αμέσως με δυνατή φωνή. Οι υπόλοιποι να διευκολύνουν το μοντέλο που προσγειώνεται.

□ 9. Ποτέ μην πετάξεις για πρώτη φορά αδοκίμαστο μοντέλο ενώπιον θεατών. Πληροφόρησε τους συναδέλφους ότι το μοντέλο δοκιμάζεται για πρώτη φορά. Οι πιθανότητες να μην πάει κάτι καλά στην πρώτη πτήση είναι αυξημένες. Μην πετάξεις σε επίδειξη όταν ο

hobby
land

Z.Κανελλης

ειδη μοντελισμου

Αυτοκινητα Αεροπλανα Βαρκες
Αντιπροσωπος των μοτερ



☎7754854

Μ.Ασίας 6 Ιλίσια, 115-27 ΑΘΗΝΑ

κόσμος δεν είναι συγκεντρωμένος πίσω από το επίπεδο ασφάλειας.

□ 10. Αν είσαι αρχάριος και δεν ξέρεις να χειρίζεσαι καλά το μοντέλο σου, ζήτησε τη βοήθεια ενός πεπειραμένου πριν από την πτήση. Μην ξεχνάς ότι μπορεί να ξέρεις να χειρίζεσαι καλά έναν τύπο μοντέλου αλλά να είσαι και πάλι αρχάριος σ' ένα μεγαλύτερο, γρηγορότερο, ή πιο ευέλικτο μοντέλο. Όλοι συμβουλεύουν η πρώτη πτήση ενός νέου μοντέλου να γίνεται από κάποιον πεπειραμένο. Ο επόπτης θα χαρεί να σου συστήσει τον κατάλληλο.

□ 11. Αν είσαι προχωρημένος, και έχεις αποκτήσει τη γνωστή και επικίνδυνη υπερεμπιστοσύνη, πρόσεξε να μην παρασυρθείς σε επικίνδυνους ελιγμούς. Είναι γνωστό ότι η διάθεση για επίδειξη της πτητικής ικανότητας αυξάνεται ανάλογα με τον αριθμό των θεατών. Αν θέλεις να δείξεις ότι είσαι ο καλύτερος ακολουθήσε το δρόμο της επίσημης άμιλλας. Πάρε μέρος στους αγώνες.

□ 12. Αν είσαι πεπειραμένος και θέλεις να βοηθήσεις έναν αρχάριο, κάνε ένα ολοκληρωτικό έλεγχο του μοντέλου. Μην παίρνεις σαν δεδομένα ακόμα και τα απλούστερα πράγματα επειδή εσύ σου έχουν γίνει βίωμα. Το να κατηγορείς μετά τον αρχάριο ότι δεν είχε φτιάξει καλά το μοντέλο του είναι περιττό. Ο υπεύθυνος είσαι εσύ που το πέταξες χωρίς να το ελέγξεις. Κι αν δεν αισθάνεσαι ικανός να αναλάβεις έναν αρχάριο καλύτερα να τον συστήσεις σε κάποιο άλλο με μεγαλύτερη πείρα. Κανείς δεν θα σε κατηγορήσει για αντισυναδελφικότητα.

Όμως υπάρχουν μερικές κατηγορίες «αερομοντελιστών» που καλυπτόμενοι από το μανδύα του αθλήματος ενεργούν για την ανάδειξη της προβληματικής προσωπικότητάς τους, καταπατώντας κάθε έννοια ασφάλειας πτήσεων. Ας δούμε μερικές τέτοιες περιπτώσεις:

Το σύνδρομο της ημιμάθειας

Φυτρώνει ξαφνικά και μαραίνεται γρήγορα. Σ' αυτό το λίγο διάστημα ο «αερομοντελιστής του ενός λεπτού» θέλει να δει την παρουσία που επένδυσε σ' αυτό το πολύχρωμο έτοιμο «αεροπλανάκι» να πιάνει τόπο. Τον συναντάς κάθε Κυριακή. Μιλάει δυνατά, κινείται νευρικά και προσπαθεί να τραβήξει την προσοχή, να νιώσει δικός μας.

Αυτά τα λίγα που ξέρει του δίνουν αυτοπεποίθηση. Δεν ζητάει βοήθεια. Νομίζει ότι οι ικανότητες και η πείρα του αερομοντελιστή αγοράστηκαν μαζί με το μοντέλο του. Ανυπομονεί να δείξει μερικά κόλπα στην παρέα (ή στο μπαμπά και στη μαμά) αλλά η πτήση του καταλήγει σ' ένα ρεπερτόριο απροσδιόριστων και επικίνδυνων ελιγμών από τους οποίους λείπει η προσγείωση.

Οι κίνδυνοι που περιίπτανται μαζί με το μοντέλο, του είναι άγνωστοι, πόσο μάλλον οι έλεγχοι εδάφους, η συχνότητα του πομπού και ο σεβασμός του κόπου, της παρουσίας και της Κυριακάτικης ευχαρίστησης των

άλλων. Δυστυχώς, η ημιμάθεια είναι χειρότερη από την άγνοια. Και το κυριότερο, δεν δέχεται ούτε τη βοήθεια που όλοι είμαστε πρόθυμοι να προσφέρουμε. — Το τραβάς, ανεβαίνει, το σπρώχνεις, κατεβαίνει, τόσο δύσκολο είναι ρε φίλε;

Ο «αερομοντελιστής του ενός λεπτού» για ευνόητους λόγους φεύγει γρήγορα και η σωματική μας ακεραιότητα παίρνει παράταση.

Το σύνδρομο του δάσκαλου

Προχθές μόλις τα κατάφερε να πετάξει μόνος του, αλλά σήμερα ξέμεινε από μοντέλο. Όλοι γύρω του πετάνε κι ο κόσμος θαυμάζει. Να κι ένας πιο καινούργιος απ' αυτόν. Ευκαιρία να δείξει συναδελφική αλληλεγγύη και να πετάξει κι όλας.

Του λέει δυο-τρεις λέξεις που έμαθε από τη μοντελιστική αργκώ και τον εντυπωσιάζει. Ο αρχάριος ψαρώνει και του αφήνει το μοντέλο. Ευτυχώς που βρέθηκε και αυτός ο καλός κύριος.

Σε χρόνο ρεκόρ το μοντέλο τροχοδρομεί και απογειώνεται. Ήρθε η ώρα να δείξει στο μαθητή του ότι δίκαια τον εμπιστεύτηκε και στους συμμαθητές του ότι προβιάστηκε. Μια βύθιση για λούπινγκ και το μοντέλο σκάει δίπλα μας.

Ας τόφτιαχνε καλύτερο. Τι περιμένεις από έναν αρχάριο. Ο «δάσκαλος» χωρίς τύψεις ή διδάγματα ψάχνει για τον επόμενο μαθητή, κι εμείς προβιβαζόμαστε για την επόμενη Κυριακή.

ΤΟ ΠΛΑΝΟ

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



Το σύνδρομο της διαφήμισης

Αν δεν παينέσεις το σπίτι σου θα πέσει να σε πλακώσει. Έτσι μερικοί «αερομοντελιστές» που το σπίτι τους είναι ιπτάμενο, το πετάνε πάνω από τα κεφάλια μας για να το δούμε και να το παινέσουμε κι εμείς.

Κι επειδή από έναν μπορεί να γλιτώσουμε, φέρνουν και το ποίμνιό τους για να εξασφαλίσουν πολλαπλώς την επιτυχία της διαφήμισης.

Αρχίζουν με μια θεαματική απογείωση που καταλήγει σε απώλεια στηριξεως ακριβώς από πάνω μας. Σημαδεύουν καλά το κεφάλι μας κι αρχίζουν τη βύθιση δίνοντας, όλα τα στοιχεία στον κινητήρα. Αν τα φτερά αντέξουν την υπερφόρτιση του τραβήγματος και τα πηδάλια το συντονισμό, θα συνεχίσουν με λούπινγκ και ρολ που αλλού τα θέλουν και αλλού βρίσκονται.

Ο βλάσφημος αερομοντελιστής που τολμάει να πετάει ταυτόχρονα, υποχρεώνεται να σκύψει να φάει τριφύλλι. Κι αν τολμήσει να διαμαρτυρηθεί είναι πράκτορας του ανταγωνιστού. Ευτυχώς οι εκ-πτώσεις συνεχίζονται και αγοράζουμε φτηνά μια ακόμα βδομάδα ζωής.

Το σύνδρομο της χαμηλής

Χρόνια τώρα χειρίζεται ένα τηλεκατευθυνόμενο αλλά δεν άκουσε ποτέ ένα μπράβο. Αισθάνεται ανώτερος από τους άλλους, αλλά εκείνοι παίρνουν πάντα τα βραβεία. Θέλει να τους δείξει την αξία του, αλλά δεν του έμεινε κανένα σοβαρό μοντέλο. Πρέπει, να εκμαιεύσει την αναγνώριση. BBVBZZZZOYΟΥMMMMMM επιτέλους. Τώρα θα στρέψετε το βλέμμα σας σε μένα.

Πράγματι, οι δραστηριότητες στο μοντελοδρόμιο σταματούν γιατί όλοι παρακολουθούν το μοντέλο που έρχεται (ή ακριβέστερα από πού τους έρχεται). Οι θεατές «εν τη αγνοία» τους θαυμάζουν και επιφωνούν. Μπράβο! Ωραίο! Αχ πώς το κάνει! Νάτο ξανάρχεται... Η κλάκα «εν τη βλακεία» της, ρίχνει λάδι στη φωτιά. Χαμηλή. Ανάποδα. Γλύψε το rudder. Το μπουκάλι...

Ο αερομοντελιστής της χαμηλής εκστασιάζεται πιο πολύ κι από τους αναστενάρηδες (ας με συγχωρέσουν οι ευσεβείς). Αισθάνεται ότι όσο πιο χαμηλά πετάει, τόσο πιο τρανός είναι, και.... κλάμα το παιδί από περηφάνεια.

Αν τον ξυπνήσεις εκείνη τη στιγμή θα τα χάσει και μπορεί να γίνει το ατύχημα. Αν τον παρατηρήσεις μετά θα σου πει: Εμείς τα φτιάχνουμε, εμείς τα σπάμε.

Τα πνεύματα ανάβουν, η Κυριακή πάει χαμένη και ανανεώνουμε το φύλλο πορείας για την επόμενη βδομάδα.

Η πιο απλή συμβουλή για να μην γίνει ατύχημα είναι: Πέτα μακριά από τους ανθρώπους και μην ρισκάρεις οτιδήποτε.

Δεν είναι δείγμα εξυπνάδας ή ικανότητας να πετάς πάνω από τα κεφάλια των υπολοίπων. Είναι έλλειψη κοινής λογικής. Γιατί αν εσύ αισθάνεσαι σιγουριά, πράγμα που δηλώνει άγνοια και ανευθυνότητα, σίγουρά δεν γνωρίζεις τι θα κάνει το μοντέλο σου, ή ο άλλος αερομοντελιστής και το μοντέλο του και κυρίως οι θεατές.

Ο αγνός αερομοντελιστής προσπαθεί να αξιοποιήσει όσο το δυνατό, τις προδιαγραφές και τα υλικά που έχει στη διάθεσή του, ώστε το δημιούργημά του να

πετάξει με ασφάλεια πετυχαίνοντας τους στόχους του, μέσα από το πρίσμα της συνεχούς βελτίωσης.

Δεν πάει στο μοντελοδρόμιο για να αναμετρηθεί σε αριθμό παραβιάσεων του εναέριου χώρου ή στη μυϊκή δύναμη. Πάει για να κάνει το χόμπυ του και να ευχαριστηθεί την Κυριακή του μακριά από την καθημερινή ρουτίνα στο σπίτι, το γραφείο, το σχολείο.

Ο σωστός αερομοντελιστής, δεν χρειάζεται να αποδείξει τίποτα, σε κανέναν.

Κι απευθύνομαι σε σένα φίλε αερομοντελιστή που κοπιάζεις να φτιάξεις το αεροπλάνο σου και κλέβεις ώρες την Κυριακή από την οικογένειά σου για να πας να το πετάξεις. Τους έχεις συναντήσει αυτούς τους τύπους στο μοντελοδρόμιο; Δέχεσαι να διακυβεύεται η ασφάλειά σου για να κάνουν αυτοί το κέφι τους που δεν λέγεται αερομοντελισμός; Σίγουρα όχι.

Αν δεν πάρουμε δραστικά μέτρα τώρα, η μειονότητα αυτή θα εξακολουθήσει να καταδυναστεύει εμάς τους αερομοντελιστές, δυσφημώντας το άθλημα και την Ένωση.

Θα εξακολουθήσει να δημιουργεί ευκαιρίες για ατύχημα και οι πιθανότητες λένε ότι αν δεν μας κλείσουν το σπίτι, σίγουρα θα μας κλείσουν το μοντελοδρόμιο.

Να θυμάσαι τον αρχάριο στη σκοποβολή. Κάπου-κάπου πετυχαίνει και το στόχο.

Οι κανονισμοί έγιναν για να προστατέψουν πρώτα εσένα, για να μην γίνεις ούτε το θύμα, ούτε ο αυτουργός. Έως πότε θα είσαι τυχερός; ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΟΥΤΕ ΕΝΑ ΑΤΥΧΗΜΑ.

Γιάννης Κωνσταντακάτος

η Ε.Α.Α. και τι προσφέρει

Η Ε.Α.Α. είναι αναγνωρισμένο από το 1952 αεροθλητικό 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 ΜΠΑΛΣΑ και άλλων υλικών με χαμηλές τιμές.
2. Το μοντελοδρόμιο Σπάτων, όπου μπορείτε να πετάτε τα αερομοντέλα σας.
3. Δικαίωμα χρήσης της τεχνικής βιβλιοθήκης, των διεθνών περιοδικών αερομοντελισμού και των κατασκευαστικών σχεδίων 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.

Όλα αυτά κι άλλα, προσφέρονται στα μέλη μας με 1.500 δρχ. το χρόνο που συμπεριλαμβάνει την εγγραφή σας, ετήσια συνδρομή και ειδική ομαδική ασφάλιση κατά ατυχήματος της Ε.Α.Α. Σας περιμένουμε να γίνετε μέλη μας για μια πιο μεγάλη Ε.Α.Α., με περισσότερες δυνατότητες για τα μέλη της και τον Ελληνικό Αερομοντελισμό.

Αγώνες εδώ και έξω

3οι Πανευρωπαϊκοί Αγώνες Ακροβατικών Αερομοντέλων κατηγορίας F3A

Για δεύτερη συνεχή χρονιά η Ελλάδα εκπροσωπήθηκε σε διεθνείς αγώνες της FAI και συγκεκριμένα στους τρίτους Πανευρωπαϊκούς αγώνες που έγιναν στη Γαλλική πόλη La Garde κοντά στην Toulon.

Η διαδικασία για την ανάδειξη της ομάδας ήταν τα τρία κριτήρια τα οποία ανέθεσε η Ε.ΑΛ.Ε. στη λέσχη μας και τα οποία έγιναν στο μοντελοδρόμιό μας στα Σπάτα. Η σειρά των αθλητών σ' αυτά ήταν: Κυπρής Γ., Μαρτίνος Α., Κωσταντακάτος Γ. και Παπασπύρου Κ. Για τη συμπλήρωση των κενών θέσεων έγινε και τέταρτο συμπληρωματικό κριτήριο με τους Σάντα Δ. και Βενάρδο Π., να συμπληρώσουν τις κενές θέσεις. Μετά όμως από την παραίτηση του κ. Κωσταντακάτου Γ. και την αδυναμία του κ. Παπασπούρου Κ. να παρουσιάσει δύο μοντέλα, την ομάδα απετέλεσαν οι Κυπρής Γ., Μαρτίνος Α. και Σάντας Δ.

Αρχηγός αποστολής ορίστηκε από την Ε.ΑΛ.Ε. ο κ. Σεβαστός Γ. και αρχηγός ομάδας ο υπογράφων. Λόγω των γνωστών ανωμαλιών στις πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αποφασίστηκε τα μοντέλα να πάνε οδικώς πράγμα το οποίο και έγινε με τη βοήθεια του κ. Σκουρλή Α. Η ομάδα φέτος ενισχύθηκε οικονομικά από την Ε.ΑΛ.Ε. με το ποσό των 250.000 δρχ. και από την Ε.Α.Α. με 100.000 δρχ. Το ποσό της Ε.Α.Α. διατέθηκε εξολοκλήρου για την ενίσχυση των δύο αθλητών της, όσο και για τη μεταφορά των μοντέλων τους. Το ποσό της Ε.ΑΛ.Ε. διατέθηκε για τα δικαιώματα συμμετοχής και για τα έξοδα της μεταφοράς των μοντέλων.

Η ομάδα μας φέτος έφτασε στο χώρο των αγώνων μια μέρα νωρίτερα από την επίσημη έναρξη για καλύτερη προετοιμασία και εγκληματισμό με το χώρο των αγώνων. Πράγματι, η παραμονή ήταν μέρα προπόνησης και προσαρμογής. Βλέποντας και τους αθλητές των άλλων κρατών, φάνηκε αμέσως ότι το επίπεδο ήταν αρκετά ανεβασμένο σε σχέση με τους περσινούς Παγκόσμιους Αγώνες της Ολλανδίας. Μετά από την προπόνηση αποφασίστηκε όπως ο αθλητής μας Κυπρής Γ. χρησιμοποιήσει το δεύτερο μοντέλο του αθλητή Μαρτίνου το οποίο και πετούσε καλύτερα. Ο άλλος αθλητής μας Σάντας Δ. χωρίς κανένα πρόβλημα εκτός της έλλειψης πείρας αγώνων turnaround, φάνηκε αμέσως ότι θα πήγαινε καλά.

Μετά τις τυπικές διαδικασίες ελέγχου των μοντέλων και των συσκευών τηλεχειρισμού, οι αγώνες άρχισαν. Η συμμετοχή φέτος ήταν φτωχότερη από την περασμένη φορά του Βελγίου. Πάντως, όλα τα προηγμένα μοντε-

λιστικώς κράτη έλαβαν μέρος. Έλαβαν επίσης μέρος, εκτός συναγωνισμού, ομάδα Ην. Πολιτειών, Καναδά και για πρώτη φορά ομάδα της Κίνας. Οι Γάλλοι οργανωτές είχαν φροντίσει τα πάντα για το αγωνιστικό μέρος χωρίς το ίδιο να είχε γίνει και για τα θέματα διαμονής και διατροφής.

Αγωνιστικώς τα πράγματα δεν ήταν και τόσο ευχάριστα για μας. Παρόλο που η πρόοδός μας από πέρσι ήταν εμφανής το ίδιο εμφανής ήταν και η άνοδος των άλλων σε σημείο που ο πρώτος από τον τελευταίο στο τέλος να έχουν μόνο 100 βαθμούς διαφορά. Οι αθλητές μας, με εξαίρεση τον Σάντα Δ. ο οποίος δεν είχε κανένα πρόβλημα, είχαν προβλήματα με τους κινητήρες γι' άλλη μια φορά.

Τελικά, καταλάβαμε τη δέκατη τρίτη θέση στην ομαδική κατάταξη που είναι και η καλύτερη μέχρι τώρα.

Τώρα μετά από δύο χρόνια παρουσίας μας στους διεθνείς αγώνες ποιό είναι πραγματικά το μέλλον; Σίγουρα δεν πρέπει να σταματήσουμε την εμπλοκή μας με τους αγώνες, γιατί τότε σίγουρα θα πάμε πολύ πίσω. Αλλά πώς θα συνεχίσουμε; Σίγουρο είναι ότι οι δυνατότητές μας είναι μεγάλες και απόδειξη σ' αυτό είναι η πρώτη θέση, ναι η πρώτη θέση που πήρε ο αθλητής μας Μπιστέκος Μάκης στους Παγκόσμιους αγώνες ναυτομοντέλων φέτος. Εκείνο που λείπει, είναι η μεθοδικότητα και η υπευθυνότητα τόσο των αθλητών, όσο και των υπευθύνων για την κατάρτιση της ομάδας. Ήδη ετοιμάζεται το πρόγραμμα για τις βασικές αρχές που θα γίνεται ο καταρτισμός των Εθνικών Ομάδων, ώστε του χρόνου η συμμετοχή μας να είναι και αρχή των καλών εμφανίσεών μας διεθνώς. Για την ιστορία αναφέρω ότι οι Γερμανοί για να επιτύχουν τα φετεινά αποτελέσματα δουλεύουν δέκα χρόνια πάνω σε συγκεκριμένο σχέδιο. Εμάς ήταν μόλις η δεύτερη παρουσία μας σε αγώνες.

Αντώνης Παπαδόπουλος

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 αερομοντέλων.

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

Το μοντελοδρόμιο διέπεται από ειδικό κανονισμό λειτουργίας, που αντίγραφό 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.

Κλειδιά της πύλης του μοντελοδρόμιου μπορείτε να προμηθεύσετε από την Ε.Α.Α.

Τι προσφέρει ο αερομοντελισμός στους νέους

■ Το ερέθισμα της πτήσης, η «αεροπορική ιδέα», εμφυτεύεται στον άνθρωπο μόλις συνειδητοποιήσει ότι τα πουλιά πετάνε. Δεν μένει παρά μόνο η ευκαιρία για να την καλλιεργήσει, και χωρίς υπεροβολή, τις περισσότερες ευκαιρίες τις δίνει ο **Αερομοντελισμός**, από τη νεανική κι όλης ηλικία, με το πλέον προσιτό πεδίο, τη μεγαλύτερη ποικιλία σε σχέδια, και τις αναρρίθμητες δραστηριότητες και συγκινήσεις.

Τι φαντάζεστε ότι είναι ο αερομοντελισμός; Είναι η κατασκευή και πτήση μικρών αεροπλάνων, με μέτρο την καλύτερη απόδοση των προσφερόμενων στοιχείων, και με το πνεύμα της συνεχούς βελτίωσης.

1. Είναι αναγκαίος ο Αερομοντελισμός;

— Πολλές φορές ναι. Οι πρωτοπόροι και οι σημερινοί αεροναυπηγοί πειραματίζονται με μικρά ομοιώματα αεροπλάνων.

2. Είναι χόμπυ;

— Ναι. Η πλατιά προσφορά του αερομοντελισμού, είναι η ευχαρίστηση της κατασκευής και η ικανοποίηση της πτήσης ενός μικρού «πραγματικού» αεροπλάνου. Μικροί και μεγάλοι, αποκτούν μια εμπειρία, μια ευχάριστη απασχόληση, έξω από την καθημερινή ρουτίνα της ζωής, ολοκληρώνοντας σιγά-σιγά το μοντέλο του παλιού ή μοντέρνου αεροπλάνου που τους αρέσει.

3. Είναι άθλημα;

— και όταν ο αερομοντελιστής είπε στον άλλο: «το δικό μου μοντέλο πετάει καλύτερα από το δικό σου», γεννήθηκε ένα ακόμη άθλημα.

Η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή, αντελήφθηκε τη σημασία που είχε ο Αεραθλητισμός για την ανθρωπότητα, και κατά τις εργασίες του συνεδρίου της τον Ιούνιο του 1905 στις Βρυξέλλες, πρότεινε:

... «Αυτό το συνέδριο, αναγνωρίζοντας τη σημασία της αεροναυτικής, εκφράζει την επιθυμία να ιδρυθεί σε κάθε κράτος μια ομοσπονδία που θα καθοδηγεί τις διάφορες αεροπορικές συναντήσεις και να προωθήσει την επιστήμη και το άθλημα της αεροναυτικής».

Τέσσερις μήνες μετά, στις 12 Οκτωβρίου του ίδιου χρόνου, ιδρύθηκε η Διεθνής Αεροναυτική Ομοσπονδία, Federation Aeronautique Internationale (F.A.I.) που από τότε έχει την έδρα της στο Παρίσι.

4. Είναι παιχνίδι;

— Όχι δεν είναι. Υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των δημιουργημάτων των αερομοντελιστών και των έτοιμων παιχνιδιών με σχήμα αεροπλάνου, που μπορεί να αγοράσει ο καθένας στα καταστήματα παιχνιδιών.

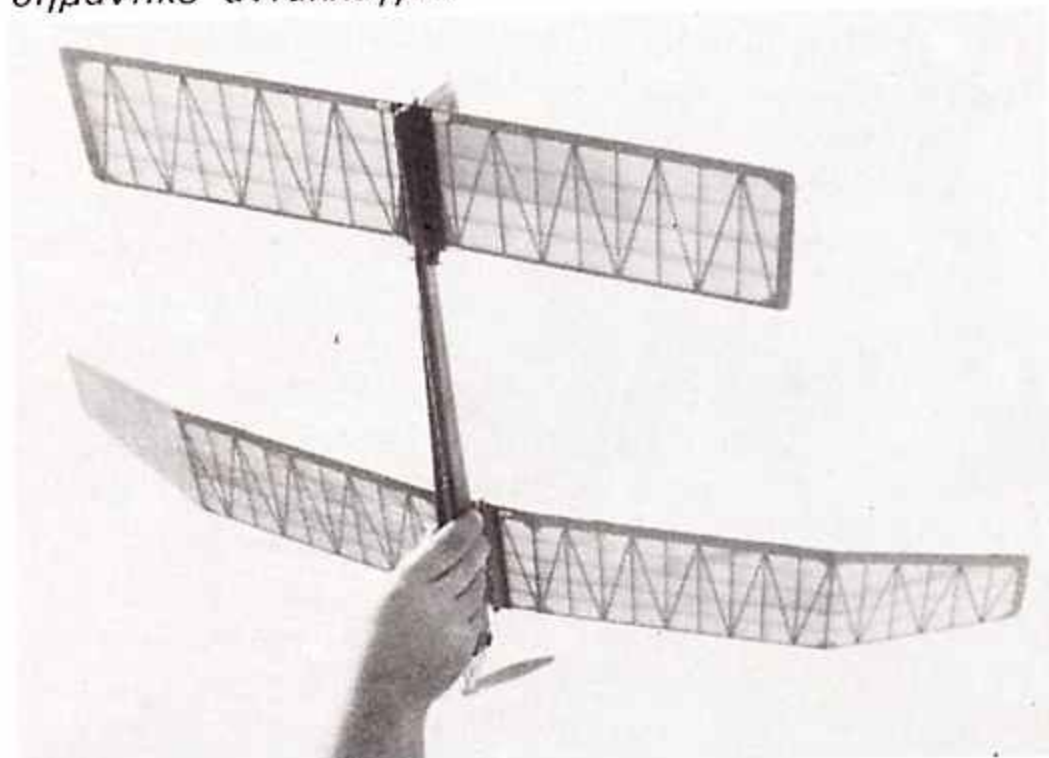
5. Είναι ακριβή απασχόληση;

— Το χρήμα δεν είναι το κύριο συστατικό. Υπάρχουν ακριβές κατηγορίες, όπως και πολύ φτηνές κατηγορίες. Η ρόδα δεν είναι ακριβή επειδή η RR που έχει ρόδες είναι ακριβή. Δεν χρειάζεται ούτε ιδιαίτερες σπουδές, ούτε ειδικά εργαλεία για να φτιάξεις κι εσύ το πρώτο σου αερομοντέλο. Αρκούν λίγα μέσα κι αρκετή θέληση για δημιουργία.

6. Τι προσφέρει ο Αερομοντελισμός στο νέο;

— Δεν πρέπει να περάσει απαρατήρητη όμως, και η ιδιαίτερη προσφορά του στη νεολαία, την οποία σήμερα μεν ψυχαγωγεί, αύριο όμως θα βοηθήσει στην επαγγελματική της σταδιοδρομία.

Ο Αερομοντελισμός έχει μόνο πλεονεκτήματα. Ας δούμε μερικά από τα αόρατα εφόδια που προσφέρει το «κρυφό σχολειό» του αερομοντελισμού χωρίς κανένα σημαντικό αντάλλαγμα.



Τι προσφέρει ο Αερομοντελισμός στους νέους

(μια συλλογή από συμπεράσματα δασκάλων)

Ο Αερομοντελισμός:

1. Βελτιώνει τη διάθεση για ανάγνωση και την απόκτηση γνώσεων, με τη διερεύνηση όλων των συναφών πεδίων.

2. Διδάσκει ότι ακολουθώντας τις οδηγίες πετυχαίνεις καλύτερα αποτελέσματα.

3. Καλλιεργεί τη συνεχή άσκηση της σκέψης, της δημιουργικής εφευρετικότητας.

4. Βελτιώνει την ικανότητα αντίληψης του γραμμικού σχεδίου και της εργασίας σύμφωνα με αυτό.

5. Διδάσκει το σωστό προγραμματισμό ενεργειών και κυρίως τη σημασία του να σκέπτεσαι πριν ενεργήσεις.

6. Αναπτύσσει την επιδεξιότητα των χεριών και το συντονισμό τους με τα μάτια και το μυαλό.

7. Διευρύνει τα όρια προσοχής και προσήλωσης στην εργασία. Σε κάνει να συνηθίσεις την εργασία. Ελαττώνει τη διάθεση για «κοπάνια». Ζωντανεύει, παρακινεί.

8. Γεφυρώνει την επικοινωνία με τους γύρω του, και το δάσκαλο.

9. Μεγαλώνει τα επίπεδα επιτυχίας σ' αυτούς που δεν είχαν εμπιστοσύνη στον εαυτό τους.

10. Διδάσκει να δέχεσαι τις αποτυχίες όπως και τις επιτυχίες.

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ ΕΝΑ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ TEAM ΕΠΙΔΕΙΞΕΩΝ;

Γιατί δεν έχουμε ένα team ακροβατικό αερομοντέλων; Είναι θέμα χρηματικό; Όχι. Είναι ότι δεν μπορούμε; Όχι. Είναι ότι δεν έχουμε μοντέλα; Όχι. Είναι ότι δεν έχουμε ανθρώπους που μπορούν να συμμετέχουν; Όχι.

Αγαπητοί μου φίλοι αερομοντελιστές μπορεί, οποιoσδήποτε που θέλει και του αρέσει, να δηλώσει συμμετοχή γι' αυτή την πρώτη προσπάθεια οργάνωσης και σίγουρα θα είναι υπερήφανος για τα αποτελέσματα.

Γιατί οι πτήσεις που θα γίνονται θα έχουν έναν σκοπό, την οργανωμένη επίδειξη των πτήσεων των αερομοντέλων.

Τι θα προσφέρεται; Θέαμα, εκδρομές, ασφάλεια πτήσεων, μοντέλα, χρηματικά βραβεία, επιχορηγήσεις, γνωριμίες με άλλα team στο εσωτερικό και εξωτερικό.

Εάν μπορείτε να πετάξετε τα κάτωθι είστε ο κατάλληλος πιλότος.

1. Απογείωση - προσγείωση.
2. Λούπινγκ, ρολ.

Και με αυτά τα λίγα θα σας δείξουμε πως μπορεί η ομάδα να πετάει οργανωμένα. Εάν πάλι αυτά δεν μπορείτε να τα κάνετε, θα σας δείξουμε πρόθυμα τον τρόπο.

Μήπως όμως κι εσείς έχετε σκεφτεί κάτι τέτοιο; Τότε ελάτε να το οργανώσουμε.

Αγαπητοί μου φίλοι, μια καινούργια σαιζόν αρχίζει για τον αερομοντελισμό. Μη λείψετε από το team πτήσεων, σας περιμένουν εκπλήξεις και χαρές.

Για κάθε πληροφορία αποτανθείτε στο team 86, τηλ. 77.50.584 ή στη λέσχη μας στον κ. Κυριτσόπουλο.

Γ. Καρδαράς

Από το Δ.Σ.

ΑΓΩΝΕΣ - ΕΠΙΔΕΙΞΕΙΣ 1986 ΑΛΛΑΓΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

5/10/86	F3B
19/10/86	C/L (CONTROL LINE) - F/F (FREE FLIGHT) - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟ
2/11/86	SCALE και 1/4 SCALE
8-9/11/86	Σύσταση ομάδων για εκδηλώσεις σε αεροδρόμια της Πολεμικής Αεροπορίας

Επιμέρους ανακοινώσεις με λεπτομέρειες των αγώνων και συναντήσεων, θα εκδίδονται έγκαιρα για ενημέρωσή σας.

Φιλικά
από το Δ.Σ. της Ε.Α.Α.

ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΔΕΣΜΙΩΝ, ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ

Σύμφωνα με το πρόγραμμα αγώνων 1986 την Κυριακή 19 Οκτωβρίου έχουν προγραμματιστεί να γίνουν επιδείξεις μοντέλων ελευθέρως και δέσμιας πτήσης και ελικοπτέρων. Οι επιδείξεις αυτές θα έχουν σαν σκοπό, να γνωρίσουν οι νέοι αερομοντελιστές τις δύο πρώτες κατηγορίες που τόσες συγκινήσεις είχαν στο παρελθόν και υτους παλιούς να ξαναζήσουν αυτές τις στιγμές. Για τα ελικοπτερα η επίδειξη αυτή θα είναι η πρώτη ευκαιρία για μια οργανωμένη δημόσια προβολή τους.

Η επίδειξη θα γίνει στο μοντελοδρόμιό μας στα Σπάτα με ώρα έναρξης 10.00.

Συμμετοχές θα γίνονται δεκτές στα γραφεία της Ένωσης μέχρι την Τετάρτη 15-10-86 και μέχρι 8.00 το απόγευμα.

Προσοχή: Η Ε.Α.Α. δεν θα δεχτεί καμιά συμμετοχή μετά την παρέλευση των ανωτέρω προθεσμιών.

Η συμμετοχή στις τρεις κατηγορίες πρέπει να είναι τουλάχιστον 3 (τρεις) κατά κατηγορία ή το λιγότερο 6 (έξι) συνολικά για να γίνουν οι αγώνες.

Υπενθυμίζουμε στα μέλη μας ότι την ώρα διεξαγωγής των αγώνων δεν επιτρέπονται πτήσεις αερομοντέλων άλλων εκτός των αγωνιζόμενων.

Πληροφορίες σχετικά με τους αγώνες ή τους κανονισμούς στα γραφεία της Ένωσης.

ΕΠΙΔΕΙΞΗ SCALE ΚΑΙ 1/4 SCALE

Την Κυριακή 2 Νοεμβρίου, ώρα 10 π.μ., θα γίνει στο μοντελοδρόμιο Ε.Α.Α. η πρώτη επίδειξη αερομοντέλων scale (αερομοντέλα που είναι απομιμήσεις πραγματικών αεροπλάνων Πολεμικής ή Πολιτικής Αεροπορίας). Στην επίδειξη θα μπορούν να συμμετάσχουν όλοι όσοι θέλουν, εφόσον, το αερομοντέλο τους είναι scale.

Η επίδειξη θα έχει δύο σκέλη, τη στατική επίδειξη και την επίδειξη πτήσεως.

Όσοι δεν έχουν ασφάλιση πτήσεων αερομοντέλων θα μπορούν να ασφαρίζονται επιτόπου με (550 δρχ.), την ημέρα της επίδειξης. Οι συμμετέχοντες δεν είναι υποχρεωμένοι να πάρουν μέρος και στα δύο σκέλη. Για τη στατική επίδειξη δεν χρειάζεται ασφάλιση.

Προθεσμία υποβολής συμμετοχής στην επίδειξη μέχρι την Τετάρτη 22. Οκτωβρίου και μέχρι 09.00 μ.μ. στην Ε.Α.Α.

Προσοχή είναι απαραίτητο να δηλώσετε έγκαιρα συμμετοχή γιατί απαιτούνται τουλάχιστον 10 συμμετοχές για να γίνει η επίδειξη.

Το πρόγραμμα της επίδειξης θα σας γνωστοποιηθεί από την Ε.Α.Α. με τη δήλωση συμμετοχής σας.

Την πιο πάνω μέρα κατά τα γνωστά δεν θα επιτρέπονται πτήσεις άλλων αερομοντέλων στο μοντελοδρόμιο.

Υ.Γ.: Το Δ.Σ. ενεργεί για ραδιοφωνική ή/και τηλεοπτική κάλυψη της επίδειξης.

ΣΚΟΥΡΙΑ: Χρήσιμες πληροφορίες

Πολλές φορές βλέποντας να πέφτει η απόδοση του κινητήρα, ο νους μας πηγαίνει αμέσως σε καρβουνιασμένο πιστόνι, κολλημένο ελατήριο, αν πρόκειται και για ABC κινητήρα λέμε «ωχ πάμε για κυλινδροπίστονο» και άλλα διάφορα. Πάμε λοιπόν και αγοράζουμε τα σχετικά, γυρνάμε σπίτι λύνουμε τον κινητήρα και... σκουριά στο στρόφαλο και στα ρουλεμάν. Αν δεν είναι τετράτροχος ο κινητήρας σκέτο δράμα. Και λέμε πως έγινε αφού ο κινητήρας τη θάλασσα δεν τη βλέπει ούτε σε φωτογραφία.

Η λύση όμως στην απορία μας είναι... το καύσιμο. Ωραίο ε; Πώς; Ίσως οι περισσότεροι δεν ξέρετε ότι η μεθανόλη που είναι και το 75-80% του καύσιμου είναι υδρόφιλη, τί σημαίνει αυτό; Απλά το λέει και η λέξη προσελκύει το νερό, το οποίο υπάρχει στην ατμόσφαιρα σε ποσότητες ικανές να σκουριάσουν όλους τους κινητήρες του κόσμου.

Η λύση είναι σχετικά απλή αν μας γίνει συνήθεια. Μετά την τελευταία πτήση, βγάλτε το σωληνάκι του καύσιμου και αφήστε τον κινητήρα να κάψει όλο το καύσιμο που βρίσκεται μέσα του. Μετά βγάλτε το μπουζί και ρίξτε μερικές σταγόνες λάδι συντήρησης, ρίξτε μετά και μερικές σταγόνες από το καμπρυρατέρ και γυρίστε το στρόφαλο μερικές φορές μέχρι να είστε σίγουροι ότι το λάδι πήγε παντού. Αν ο κινητήρας είναι τετράτροχος, ρίξτε και από το σημείο που είναι για να βγαίνουν τα λάδια του κάρτερ. Υπάρχουν μάλιστα και μερικά λάδια συντήρησης που έχουν την ιδιότητα να διώχνουν το νερό. Αυτά είναι και τα καλύτερα.

Την επόμενη φορά που θα χρησιμοποιήσουμε τον κινητήρα, ίσως μας δυσκολέψει λίγο στην αρχή να πάρει μπρος αλλά διαλέγουμε αν θέλουμε τη σκουριά ή όχι.

Και κάτι το οποίο διάβασα τελευταία και το οποίο έχει αρκετό ενδιαφέρον για το θέμα των καυσίμων που χρησιμοποιούμε. Ένδειξη ότι το καύσιμο έχει νερό είναι το σκούρο χρώμα το οποίο παίρνει με τον καιρό. Πώς αφαιρείται όμως; Απλά τοποθετούμε το δοχείο με το καύσιμο στην κατάψυξη του ψυγείου μας, το νερό γίνεται πάγος κάθεται στον πάτο του δοχείου και μετά με την τρόμπα που χρησιμοποιούμε για να γεμίζουμε τα αεροπλάνα μεταφέρουμε το καύσιμο σε άλλο δοχείο. Προσοχή στα δοχεία που χρησιμοποιείτε για φύλαξη του καύσιμου, το ιδανικό είναι γιάλινο, σκούρου χρώματος αλλά και τα πλαστικά μέσα στα οποία το προμηθευόμαστε είναι καλά, φτάνει να κλείνουν ερμητικά. Καλό είναι επίσης, το καύσιμο να φυλάγεται σε μέρος χωρίς πολύ φως και υγρασία και κυρίως με σταθερή όσο το δυνατό θερμοκρασία.

Αν τα παραπάνω σας φάνηκαν χρήσιμα σαν πληροφορίες δεν έχετε παρά να τα κάνετε πράξη. Σίγουρα θα ωφεληθούν τόσο οι κινητήρες σας, όσο και η τσέπη σας.



Εις χαρά, εδώ είναι οι αγώνες ανεμο-
τέρων σήμερα;

11. Αναπτύσσει το ενδιαφέρον για την ομαδική εργασία, την πειθαρχία και την άμιλλα σύμφωνα με την αθλητική ιδέα.

12. Ενεργοποιεί τους αερομοντελιστές για την επαγγελματικής τους αποκατάσταση.

13. Αποδεικνύει την ανάγκη και ασκεί την επιμονή να πετύχεις συγκεκριμένους στόχους.

14. Πλάθει το χαρακτήρα, καλλιεργώντας την υπομονή, την τελειότητα, την ευσυνειδησία, την τιμιότητα, την υπευθυνότητα.

Και κάτι ακόμα. Ποτέ ο πραγματικός αερομοντελιστής δεν άφησε τις σπουδές του εξαιτίας του χόμπυ. Ο νέος έχει ελεύθερο χρόνο. Έχει και ανάγκη να γνωρίσει τον εαυτό του και να ενταχθεί στο κοινωνικό σύνολο. Ο Αερομοντελισμός είναι άριστος δρόμος γι' αυτό.

Και είναι σίγουρο ότι αν ασχοληθεί σοβαρά με τον αερομοντελισμό στον ελεύθερο χρόνο, δεν θα περνάει τις ώρες του καβάλα σ' ένα μηχανάκι, ή μέσα στα UFO, ή ακόμα χειρότερα να τη βρίσκει με μια απαγορευμένη ουσία.

Γ. Κωνσταντακάτος

Αντώνης Παπαδόπουλος

ΤΙΜΟΚΑΤΑΛΟΓΟΣ

ΜΟΝΤΕΛΑ *	ΕΚΠ. ΠΤΕΡΥΓΩΝ (MM)	ΒΑΡΟΣ (KG)	ΜΗΧΑΝΗ (cc)	dM ²	ΤΙΜΗ (ΔΡΧ.)
ΙΚΑΡΟΣ (εκπ/κό)	1.500	1.820	3,5		8.000
DIABOLO SCALE					
RC-1-X	2.120	6-7	20-50	189	15.000
DIABOLO SCALE	No 2 RC-1-X 2.320	7-8	35-100	195	19.000
YAK 55 SCALE	RC-1-X 2.280	8,5-10	35-100	270	23.000
CRANFIELD	RC-1-X 2.020	4,5	15-25	153	15.000
QUASAR	F3A spezial 1.780	3,85	10		14.000

* Όλα τα μοντέλα είναι 100% εποξικά και οι πτέρυγες FOAM.

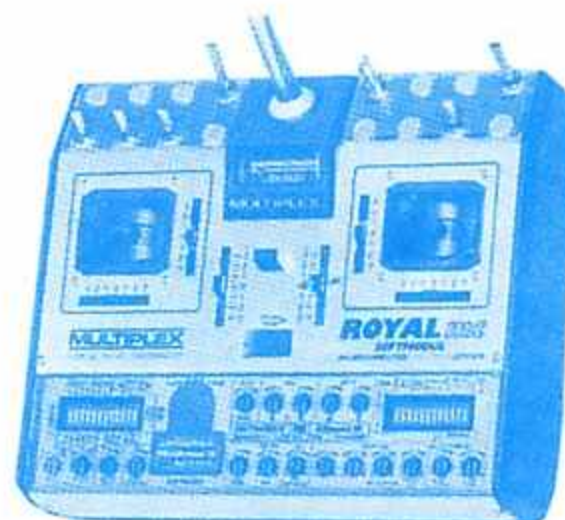
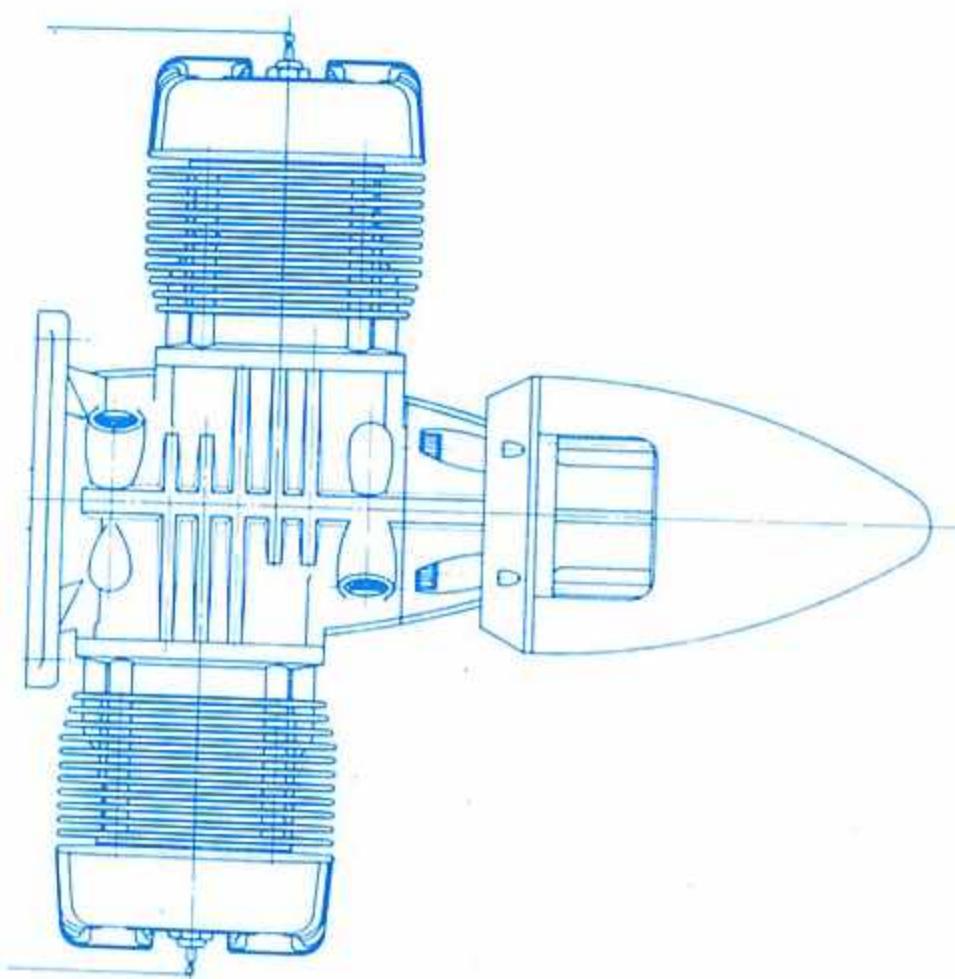

ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Europa-SPRINT FM 4-9 κανάλια δρχ. 32.000	SERVO από 1,7 kg δρχ. 4.800
--	-----------------------------

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

20 cc βεν. 28.000 δρχ.	54 cc βεν. 41.000 δρχ.
22 cc μεθ. 36.000 δρχ.	70 cc βεν. 2 κύλινδροι Ελληνικοί 86.000 δρχ.
35 cc βεν. 38.000 δρχ.	81 cc βεν. 56.000 δρχ.
44 cc μεθ. 2 κύλινδροι 90.000 δρχ.	90 cc βεν. 2 κύλινδροι Ελληνικοί 94.000 δρχ.
47 cc βεν. 40.000 δρχ.	

Υπάρχουν μεταχειρισμένοι κινητήρες από 35 cc που μπορούμε να εγγυηθούμε για περαιτέρω λειτουργία περίπου 200 ωρών, με τιμές που αρχίζουν από 10.000 δρχ.



Σχολή Αερομοντελιστών
 Για τους νέους αερομοντελιστές λειτουργεί σχολή αερομοντελιστών με τα τελευταία μοντέλα μας π.χ. DIABOLO + YAK 55 και αναλαμβάνουμε να σας μάθουμε να πετάτε χωρίς να επιβαρύνεστε με υλικές ζημιές. Τηλεφωνήστε στο 77.50.586 για πληροφορίες.

Διαλέξαμε τις καλύτερες μάρκες της αγοράς και σας τις προσφέρουμε.



από τα 3 καταστήματά μας:

Κ+Γ Ν. Μακρυγιάννης Ο.Ε

Αθήνα: Φειδίου 6 τηλ: 3604.391

Πειραιάς: Πλατ. Κοραή (Δημ. Θέατρο) τηλ: 4176.191

Ηράκλειο Κρήτης: Ζαχαράτου 13 τηλ: 244172

μοντέλισμός • τηλεκατευθυνόμενα • παιχνίδια • hobby

νέα διεύθυνση
νέος άνετος χώρος

Οι προσφορές του μήνα:

- | | | |
|------------------------------|--|-------------------|
| 1. FBPK-4
(Futaba) | Σετ μετατροπής συστήματος τηλ/σης σε φορτιζόμενο.
Περιλαμβάνει μπαταρίες NicaD για Πομπό, Δέκτη καθώς και φορτωτής Futaba: | ΔΡΧ. 6280 |
| 2. Cessna 150
Kit M 605 | Πολυεστερικό προκατασκευασμένο εκπαιδευτικό αερομοντέλο. Εκπέτασμα 1,20μ, Κινητήρας 15-25, τηλ/ση 2-4 κανάλια.
Δίχρωμο - πλήρες Kit. | ΔΡΧ: 7.600 |
| 3. VAMPIR
Kit M 608 | Πολυεστερικό προκατασκευασμένο ακροβατικό αερομοντέλο.
Εκπέτασμα 1,30μ, Κινητήρας 30-40, Τηλ/ση 4-5 κανάλια.
Δίχρωμο - πλήρες Kit. | ΔΡΧ: 8.900 |
| 4. Κινητήρας Tiger
20 R/C | Κινητήρας Thunder Tiger με ράδιο, καρμπιρατέρ και εξάτμιση: | ΔΡΧ: 7550 |

Μακρυγιάννης