

Ο ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΟΥΤΗΣ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ



ΤΕΥΧΟΣ 10

Σ' αυτό το τεύχος

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

ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΙΟΣ 1988



ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

hobby
land

Ζ. Κανελλής
ειδη μοντελισμου

Αυτοκινητα Αεροπλανα Βαρκες



KAVAN

ΜΙΚΡΟΜΟΤΟΡ
PICCO

serpent

arrows

Solarfilm

07754854

Μ.Ασίας 6 Ιλίσια. 115-27 ΑΘΗΝΑ

Super προσφορες

| | |
|---|-------------|
| Τηλεκατεύθυνση SIMPROP SUPER STAR 8 4 κανάλια Ήχο σύστημα 3 Servos MM FM 40 | Δρχ. 40.000 |
| Τηλεκατεύθυνση SIMPROP SUPER STAR 12 6 κανάλια με ριζεις. Ήχο σύστημα, 3 Servos MM FM 40 | Δρχ. 58.000 |
| Τηλεκατεύθυνση FUTABA CONQUEST 4 κανάλια Ήχο σύστημα 3 Servos S-12B AM-FM | Δρχ. 45.000 |
| Τηλεκατεύθυνση WEBRA 4 κανάλια 4 Servos Μικροσκοπ Νισσα και φωτοτη FM 40 | Δρχ. 48.000 |

ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

ΕΙΔΗ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ

MODEL One

ΘΩΩΝΟΣ & ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 4
ΜΑΡΟΥΣΙ τηλ. 8021-801

ΓΥΜΝΟ ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΙΚΟ

ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ
ΚΑΙ ΣΤΑΤΙΚΑ
ΜΟΝΤΕΛΑ

ΓΥΜΝΟ ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΙΚΟ

ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ
ΚΑΙ ΣΤΑΤΙΚΑ
ΜΟΝΤΕΛΑ

ΤΑ ΕΙΔΗ ΜΑΣ ΣΤΕΛΝΟΝΤΑΙ
ΜΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ

Γ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΥΔΑΚΗΣ
(ΕΝΑΝΤΙ ΗΛ. ΣΤΑΘΜΟΥ)

προεδρολογίες

Φίλοι αερομοντελιστές,

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

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

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

Ας είναι ελεῶν το χόρτο που τους σκεπάσει κι ας κρατήσουμε μέσα μας ζωντανή την ανάμνησή τους.

Οι δραστηριότητές μας ήταν έντονες στο δίμηνο που πέρασε.

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

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

Οργανώσαμε το σεμινάριο κριτών της F3A. Εγινε με επιτυχία αλλά δυστυχώς χωρίς ευρύτερη συμμετοχή ο πρώτος αγώνας F3A GR που είχε σκοπό την εισοδα νέων αερομοντελιστών στην κατηγορία των ακροβατικών.

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

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

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

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

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

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

Εγινε στα εντευκτήρια της ΕΑΑ προγραμματισμένο σεμινάριο προχωρημένων με μικρή δυστυχώς συμμετοχή. Παρά τα ενδιαφέροντα θέματα που ανέπτυξαν οι κ. Σεβαστός, Κωνσταντικός, Σαφός και Παπαδόπουλος και που τους ευχαριστούμε για την προσφορά τους.

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

Μιά και ξεκινούν το δικό τους περιοδικό τους ευχαριστείτε καλή επιτυχία και καλή δύναμη.

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

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

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

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

ο αερομοντελιστής το δελτίο

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ο πρόεδρος
Γρηγόρης Μανουσακάκης

ΣΑΣ ΘΥΜΙΖΟΥΜΕ

ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ F3A GR ΣΤΙΣ 22/5/88

ΤΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ ΣΤΙΣ 24 - 25 - 26 5 1988 ΣΤΑ ΕΝΤΕΥΚΤΗΡΙΑ ΤΗΣ Ε.Α.Α.

ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΩΝ F3B GR - F3B ΣΤΙΣ 11 ΚΑΙ 12.6.1988

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

Βραδινό Μοντελιστικό Πάρτυ

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

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

το μοντελοδρόμιο της Ε.Α.Α.

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

Δικαίωμα πτήσης του μοντελοδρόμιου έχουν μόνο τα μέλη της Ε.Α.Α. και των άλλων αεροθλητικών σωματείων.

Το μοντελοδρόμιο διέπεται από ειδικό κανονισμό λειτουργίας, που αντιγράφει 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 χωρικού, ορισμένοι από το Δ.Σ. της Ε.Α.Α.

ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΑΝΤΙΟ ΣΤΟΝ ΧΡΗΣΤΟ

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

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

Μέλος της Ε.Α.Α. από πολύ παλιά. Μέλος επίσης του Δ.Σ. την περίοδο 84-85 όταν δημιουργήθηκε το μοντελοδρόμιο Σπάτων. Πιόσις αλήθεια γνωρίζει ότι η παραχώρησή του χάρου ήταν καθαρά προσωπική επιτυχία του. Σίγουρα λίγος. Είναι όμως γεγονός ότι με τις προσωπικές του γνώριμες και μόνο, καταφέραμε να επιτύχουμε την παραχώρηση και στην συνέχεια να δημιουργήσουμε το μοντελοδρόμιο μας που σίγουρα πρέπει να είμαστε περήφανοι γι' αυτό.

Αλλά η δραστηριότητά του δεν σταμάτησε

εδώ. Συμμετείχε ενεργά στις περισσότερες μοντελιστικές δραστηριότητες είτε αερομοντελιστικές είτε νοτιομοντελιστικές, είτε αυτοκινητομοντελιστικές. Παρα πολλά μέλη μας έχουν βοηθηθεί τόσο στον κατασκευαστικό όσο και στον πτητικό τομέα από τον Χρήστο. Με λίγα λόγια ήταν μέλος μας που η παρουσία του και η βοήθειά του ήταν σημαντική. Ακόμα και τελευταία που επαγγελματικές απασχολήσεις τον έφεραν μακριά από την Αθήνα, προσπαθούσε με κάθε τρόπο να διδάξει το χόμπι το οποίο αγαπούσε και για το οποίο εργάστηκε και πρόσφερε.

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

Χρήστο αντίο. Δεν θα σε ξεχάσουμε.



η Ε.Α.Α. και τι προσφέρει

Η Ε.Α.Α. είναι αναγνωρισμένο από το 1962 αεραθλητικό σωματείο αεραμοντελισμού, με συγκεκριμένο και πλούσιο παρελθόν.

Συγκετρώνει σήμερα, μέλη τόσο καταξιωμένα από το χρόνο για το μεράκι τους και την προκφορά 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. Το μοντελοδρόμιο Σπάτων, όπου μπορείτε να πετάτε τα αερομοντέλα σας.
2. Δικαίωμα χρήσης της τεχνικής βιβλιοθήκης και των διεθνών περιοδικών αερομοντελισμού που υπάρχουν στην Ένωση.
3. Τη θεωρητική, τεχνική και πρακτική βοήθεια και συμβολή από τα πιο έμπειρα μέλη μας.
4. Τη συμμετοχή σας σε αγώνες ή άλλες εκδηλώσεις που οργανώνει η Ε.Α.Α.

Αγώνας Pylon - Race 22/5/1988

Στην προσπάθεια να διευρυνθούν οι αγωνιστικές κατηγορίες αερομοντέλων στην Ελλάδα, το Δ.Σ. της Ε.Α.Α. αποφάσισε να οργανώσει ανάμεσα Pylon - Race.

Επειδή δεν υπάρχει πείρα στην οργάνωση από Ε.Α.Α. αλλά ούτε οι αθλητές έχουν την αντίστοιχη πείρα και εξοπλισμό απαραίτητος να μην εφαρμοστούν οι κανονισμοί της FAI αλλά αντίστοιχο δικό μας, ακολουθώντας το παράδειγμα ξένων συναδέλφων.

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

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

Ο αγώνας θα γίνει την Κυριακή 22-5-88 με ώρα έναρξης 10.00 π.μ. και με ώρα προσέλευσης αθλητών 9.00 π.μ. Όσοι ενδιαφέρονται να λάβουν μέρος παρακαλούνται να το δηλώσουν το αργότερο μέχρι την ΤΕΤΑΡΤΗ 18-5-88 στην γραμματεία της Λέσχης. Υποχρεωτικά θα δηλώνονται και οι συχνότητες. Σε περίπτωση λάθους δήλωσης στην συχνότητα την ευθύνη για αλλαγή της συχνότητας έχει ο αθλητής. Καλό είναι λοιπόν έτσι όσοι θα λάβουν μέρος να συμπληρώσουν εγκαίρως την συνημμένη δήλωση συμμετοχής.

Προκήρυξη αγώνων F3B - F3B GR

Η Ένωση Αερομοντελιστών Αθηνών προκηρύσσει για τις 11 και 12.6.88 τους παρακάτω Αγώνες:

Α. Στις 11.6.1988

Αγώνα ανεμόπτερων F3B GR που είναι αγώνας Πανελληνίου Πρωταθλήματος στην κατηγορία αυτή και προβλέπει σαν μαθήσεις μόνον την διάρκεια πτήσεως με μέγιστο χρόνο τα 4' λεπτά και ακρίβεια προσγειώσεως 0,5m ανάρξεως 13μ.μ.

Β. Στις 12.6.1988

Αγώνα ανεμόπτερων F3B ο οποίος θα διεξαχθεί βάσει των κανονισμών της FAI και είναι ο πρώτος αγώνας του Πανελληνίου Πρωταθλήματος F3B.

Ωρα έναρξεως 09.00 π.μ.

Λόγω της μεγάλης διάρκειας του αγώνα παρακαλούνται οι αθλητές να προσέλθουν εγκαίρως για να αποφευχθούν καθυστερήσεις.

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

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

* Κανονισμοί αναλυτικοί διατίθενται στα εγκαταστάσια της ΕΑΑ

στη θεωρία...

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

Σαν παράδειγμα εφαρμογής προτείνω σ' αυτό το τεύχος να σχεδιάσουμε ένα ανεμόπτερο κατηγορίας Σπλό με τα εξής χαρακτηριστικά.

α) να είναι αρκετά μικρό ώστε να μεταφερθεί εύκολα. Κατά συνέπεια AA (άνοιγμα πτερύγων) 15 - 16 dm δηλ. 1,50m - 1,60m.

β) να είναι εύκολο στον χειρισμό ακόμη και από έναν πρωτόπαρο. Κατά συνέπεια του χρειάζονται δύο βασικά κανάλια για πτήση, να έχει μια καλή δεδομένη για σταθερότητα, να έχει αεροτομή με μεγάλη άντωση γλυκόκό σπυλαία στήριξης και να μη χρειάζεται Flaps ή Ailerons. Επίσης να θεωρήσουμε γεννηϊδώρους συντελεστές K και Kr.

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

υλικά να είναι μπόλσα, κοντρα πλακέ και για όσους διαθέτουν την τεχνολογία Foam (φελιζόλα).

ΕΞΕΚΙΝΑΜΕ

1. Επιλογή ανοίγματος «Γλάρος».

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

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

3) Επιλογή ανοίγματος πτέρυγας (AA) 15 - 16 dm

4) Επιλογή διατάματος (Ya).

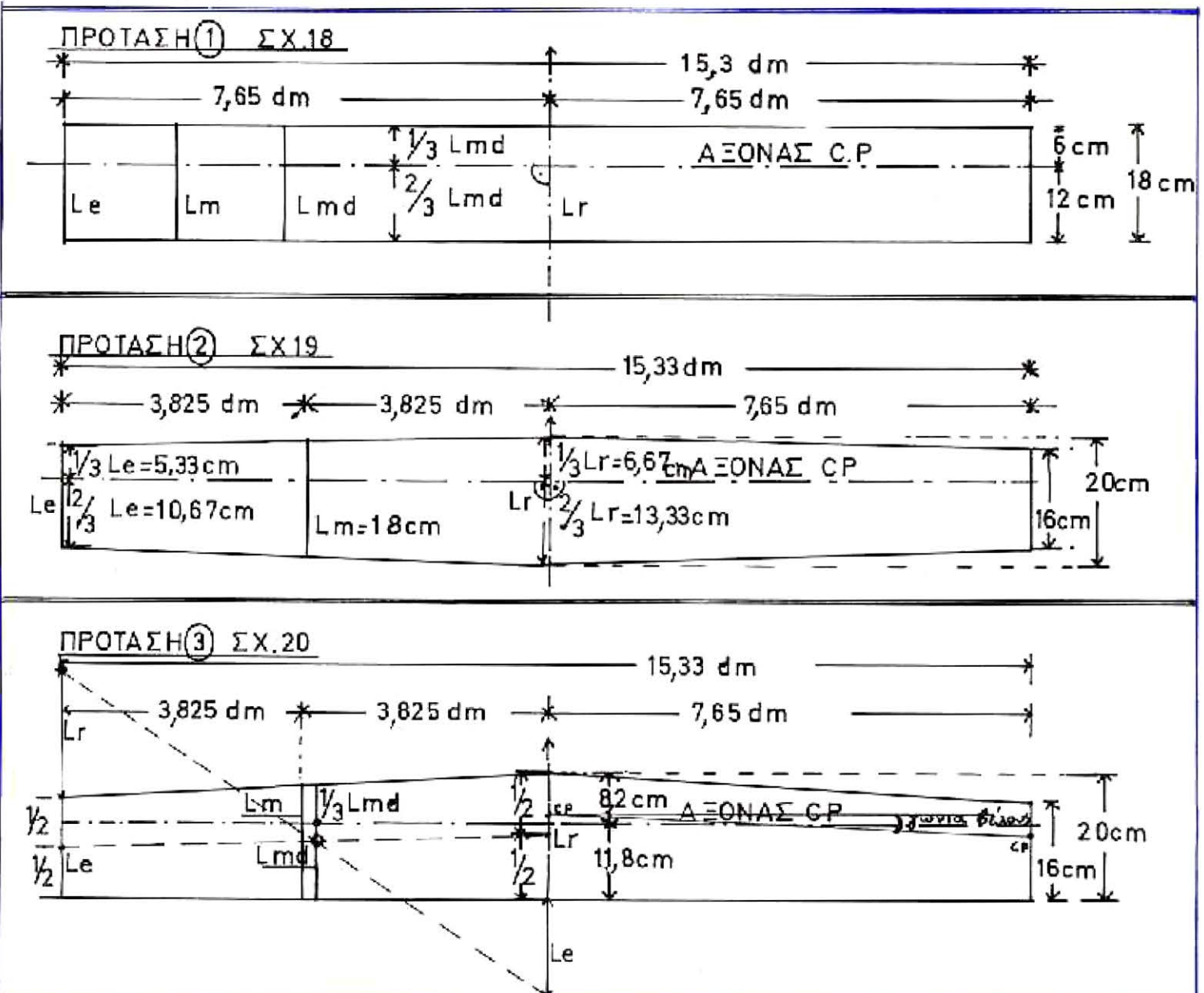
Από έρευνες μελετητών προκύπτει ότι τον μικρότερο βαθμό καθόδου για ανεμόπτερο με άνοιγμα φτερών 2m δηλ. 20 dm τον έχουμε με διάτμημα 10. Για άνοιγμα φτερών 2,5 m διάτμημα γύρω στα 12. Για άνοιγμα φτερών 3 m διάτμημα 13 - 15. Ετσι προτείνω για το ανεμόπτερό μας που θα έχει άνοιγμα φτερών περίπου 1,5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

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

Είναι εύκολο τώρα να βρούμε την Lm αφού ξέρουμε ότι $Lm \times 8,5$ θα είναι περίπου 15 dm. Ετσι έχουμε $Lm = 15 dm / 8,5$ από αυτό συνεπάγεται ότι $Lm = 1,7647$ dm στρογγυλεύουμε στο 1,8 dm δηλ. 18 πόντοι. Με αυτό το δεδομένο πλέον καθορίζουμε το τελικό άνοιγμα πτερύγων από τον τύπο $AA = Ya \times Lm$ δηλ. $AA = 8,5 \times 1,8$ dm όπου $AA = 15,3$ dm δηλ. 1,53 m.

Καθορισμός της επιφάνειας της πτέρυγας (SA)

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



τον τύπο $SA = LmXAA$ δηλ. $SA = 1,8 \text{ dm} \times 15,3 \text{ dm}$ προκύπτει $SA = 27,54 \text{ dm}^2$

7) Καθορισμός διέδρου προπέλας $7^\circ + 7^\circ$ σύνολο 14° απλής διέδρου χωρίς να αποκλείουμε και την διπλή διέδρου.

8) Σύντάσσουμε τώρα τα δεδομένα της πτέρυγας που είναι:

Αεροτομή: NACA 6409 ποιά ΖΑΙΚ

Γωνία προβολής: 4°

CP = 33% της χορδής

AA = 15,3 dm

SA = 27,54 dm²

Lm = 1,8 dm

Ya = 8,5

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

9) Σχεδιάζουμε τώρα υπό κλίμακα την πτέρυγά μας.

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

ΠΡΟΤΑΣΗ 1. Όπως στο (σχήμα 18).

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

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

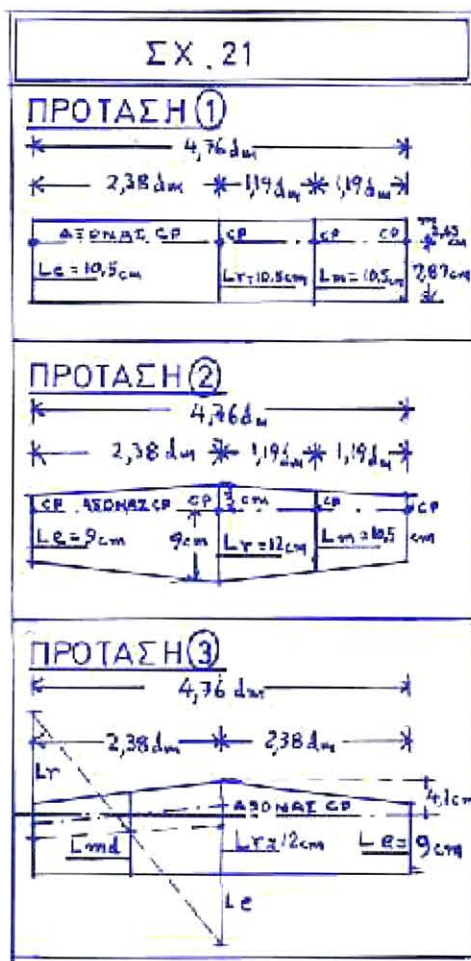
Προσάχ η χορδή στο ακροτελείγιο να μην είναι πολύ μικρή. Νομίζω ότι 1,6 dm δηλ. 16cm είναι καλή.

Έχοντας σαν δεδομένο Le = 1,6 dm εύκολα βρίσκουμε την Lr ως εξής (Lm + Lm) - Le = Lr Αντικαθιστώντας με τα γνωστά μας νούμερα προκύπτει (1,8 + 1,8) - 1,6 = 3,6 - 1,6 = 2 dm δηλ. η Lr θα είναι 2 dm ή 20 cm.

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

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

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



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

11. Επιλογή επιφάνειας Stabilizer (Ss). Για να ορίσουμε την επιφάνεια της ουράς πρέπει να έχουμε μια δεδομένη άτρακτο όπου ξέρουμε πια το μήκος του είναι να λύσουμε τον τύπο του συντελεστή K με άγνωστο το Ss ή να ξεκινήσουμε πρώτα με γνωστή την επιφάνεια του stabilizer και κατόπιν να δημιουργήσουμε εμείς μια άτρακτο που θα της προσδώσουμε το ανάλογο bl. Στο παράδειγμα θα ακολουθήσουμε αυτή τη δεύτερη λύση. Ετσι λοιπόν πρέπει να ξεκινήσουμε τον προσδιορισμό της Ss επιλέγοντας ένα ποσοστό επί τριών % της πτέρυγας. Επειδή είμαστε πρωτόγνωροι προτείνω να πάρουμε μια μέση τιμή της ταμπέλας που καθορίζει τη σχέση SA/Ss για τα ανεμόπτερα Sport. Μια μέση τιμή είναι το 18% δηλ. $Ss = SA \times 18\%$ δηλ. $Ss = 27,54 \text{ dm}^2 \times 18\% = 4,9572 \text{ dm}^2$ στρογγυλεύουμε στα 5 cm².

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

13) Καθορισμός της Lm. Βρίσκουμε την Lm της ουράς με το εξής σκεπτικό: Έχουμε σαν δεδομένα Ya περίπου 4,5 και $Ss = 5 \text{ dm}^2$. Ξέρουμε από το προηγούμενο τεύχος ότι $LmXAA = Ss$. Αλλά AA είναι (LmXYa) έτσι αντικαθιστώντας το AA στην πρώτη εξίσωση έχουμε $LmX(LmXYa) = Ss$ δηλ. $LmX(LmX4,5) = 5 \text{ dm}^2$ $Lm^2 \times 4,5 = 5 \text{ dm}^2 = Lm^2 = 5/4,5 = 1,111 = Lm = 1,111 = Lm = 1,054$. Στρογγυλεύουμε στο 1,05 dm δηλ. 10,5 cm

14. Βρίσκουμε το άνοιγμα του Stabilizer

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

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

Συντάσσουμε τώρα τα δεδομένα του Stabilizer που είναι:

Αεροτομή: επίπεδη συμμετρική 5 - 6 mm (γωνία προβολής: 0°)

Άξονας (CP): Στο 25% της χορδής

AA Stabilizer = 4,76 dm

Επιφάνεια Stabilizer (Ss) = 5 dm²

Lm Stabilizer = 1,05 dm

Ya Stabilizer = 4,533.

17) Σχεδιάζουμε τώρα αποκλίμακα το Stabilizer.

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

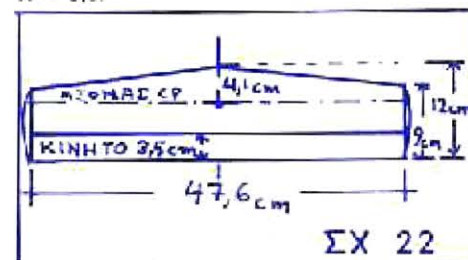
Όσοιδήποτε πρόταση κι αν επιλέξουμε δεν θεωρείται και το σχήμα της κυρίας πτέρυγας. Για το παράδειγμα θα επιλέξω την πρόταση 3 γιατί δημιουργεί ευθύ το χείλος εκφυγής. Όπως φαίνεται στο σχήμα έχει τον άξονα των κέντρων πίεσης στα 4,1 cm από το χείλος πρόσβολής της Lr της ουράς.

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

(LmX33%) δηλ. βάθος κινητού = $1,05 \times 33\% = 0,35 \text{ dm}$ ή 3,5 cm.

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

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



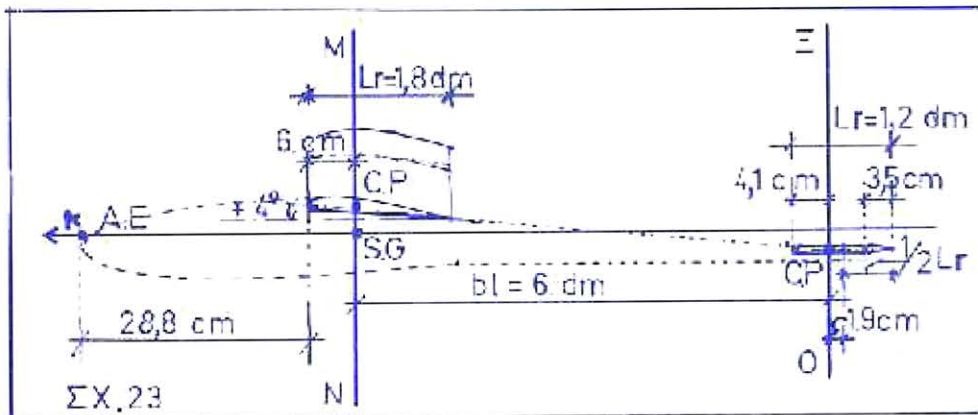
21) Προσδιορισμός του bl (υπενθυμίζουμε: bl είναι η απόσταση μεταξύ κέντρου πίεσης της Lmd πτέρυγας και του κέντρου πίεσης της Lmd ουράς).

Για να προσδιορίσουμε το bl θα πάρουμε τον τύπο K που είναι $K = SsXbl/SAXLm$ και θα λύσουμε ως προς bl

Ετσι έχουμε $bl = KXSAXLm/Ss$ δηλαδή $bl = 0,6 \times 27,54 \text{ dm}^2 \times 1,05 \text{ dm} / 5 \text{ dm}^2 = 5,95$ στρογγυλεύουμε στο 6 dm δηλ. bl = 6 dm ή 60 cm.

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

α) Τραβάμε μια οριζόντια ευθεία. Αυτή την



που είναι:

$$AA = 1,6dm$$

$$Sr = 1,6dm^2$$

$$Lm = 1dm$$

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

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

Προσοχή όπως μετασχηματισμό κι αν κάνουμε η Lm και το ύψος πρέπει να παραμένουν σταθερά. Μόνον έτσι εμβαστέ αλγευροι ότι θα έχουμε την ίδια επιφάνεια και στο μετασχηματισμένο rudder.

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

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

Επίσης σε αυτή τη φάση χαράζουμε και το κινητό του rudder που καλό είναι να ξεπερνάει το 50% της ολικής επιφάνειας του. Επίσης η γραμμή των μεντεσέδων για λόγους πρακτικούς θα βοηθήσει αν περνάει από το σημείο που ξεκινάει το κινητρο του stabilizer. Εδώ να πούμε ότι αν η γραμμή των μεντεσέδων του rudder έχει κλίση προς τα πίσω (όπως στο σχήμα) τότε το ανεμόπτερο στις στρώσεις θα σημειώνει ελαφρά το ριγος του, πράγμα που θα το βοηθήσει περισσότερο στην ισορροπία ως προς τον διαμήκη άξονά του.

24) Από εδώ και πέρα αρχίζει η διασκέδαση. Τοποθετούμε το CSL επάνω στον AE (μερικούς πότους πιο πίσω) 10 - 15cm είναι αρκετά και αρχίζουμε να διαμορφώνουμε την πλόγα επιφάνεια του μοντέλου εφαρμόζοντας αυτά που έχουμε πει στην ανασφορά μας στο CSL. Προσοχή πρέπει να δημιουργούμε αρκετό χώρο

ευθεία να την θεωρήσουμε τον άξονα έλξης (AE) του ανεμοπτερου.

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

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

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

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

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

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

ζ) Παίρνουμε σημείο K στο μπροστινό μέρος του AE τόσο ώστε από το χείλος προσβολής της πτέρυγας να απέχει 1,5 - 2 φορές την Lr της πτέρυγας. Για το παράδειγμά μας θα πάρω 1,6 φορές την Lr δηλ. $18dm \times 1,6 = 28,8cm$.

23) Περνάμε τώρα στο rudder.

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

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

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

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

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

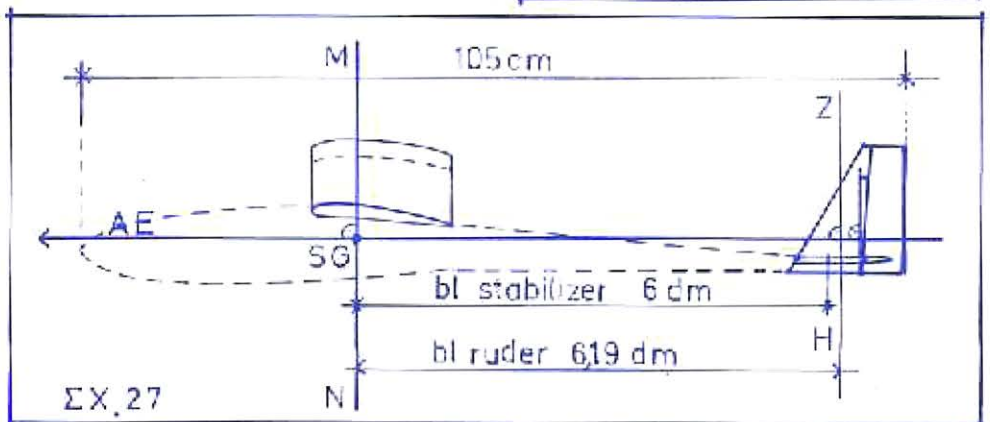
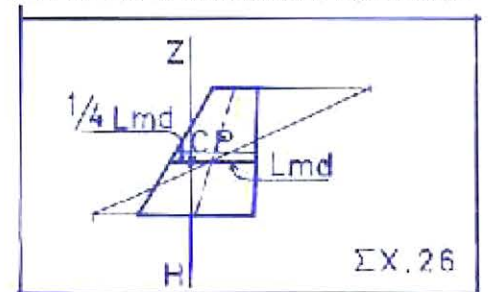
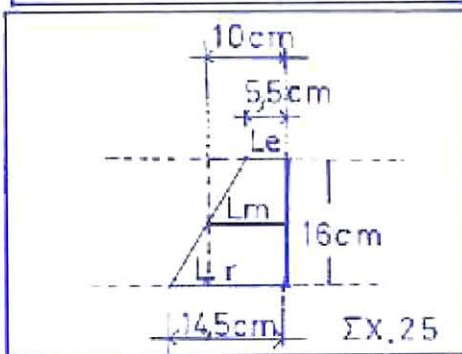
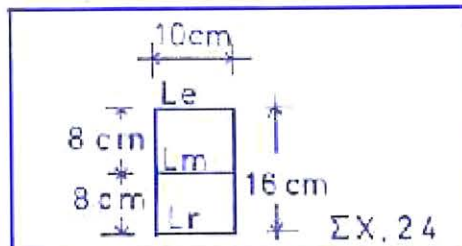
$(Sr \times bl) / (SAX1/2AA)$ και λύνουμε ως προς Sr . Επειδή έχουμε $Sr = Kr \times SAX1/2AA / bl$ αντικαθιστούμε τώρα στον τύπο τα δεδομένα στοιχεία $Sr = 0,047 \times 27,54cm^2 \times 1/2 / 15,3dm / 6,19 dm = Sr = 1,6dm^2$

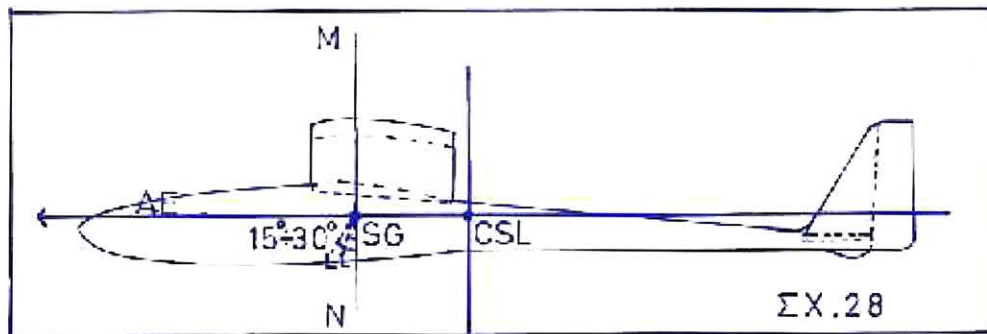
Καθορίζουμε τη μέση χορδή (Lm) του rudder: Ακολουθούμε την ίδια λογική που χρησιμοποιήσαμε για να βρούμε την Lm του stabilizer. Με δεδομένο διάτομα (γ_a) = 1,6 και επιφάνεια $Sr = 1,6dm^2$ έχουμε $Lm^2 = 1,6dm^2 / 1,6dm = Lm^2 = 1dm = Lm = 1dm = Lm = 1dm$ (10cm)

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

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

η) Συντάσσουμε τα δεδομένα του rudder





προκειμένου να βάλουμε τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό με δυνατότητα παρατήκης αρκετού αρουγναριού.

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

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

25) Σχεδιάζουμε το ανεμόπτερό μας και σε κάτωψη. Το ότι δώσαμε διέδρο μείωσε στην κάτωψη το άνοιγμα της πτέρυγας. Γι' αυτό πρέπει να γεμίσουμε χώρο από το τελευταίο τμή των ακροπετρώγων με βάλσα ώστε αυτή την απόσταση διαστάσεως λόγω διέδρου να την

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

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

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

Ολιβία
ΚΩΣΤΑΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ

Η ΕΑΑ στα Σχολεία

Η έκθεση μοντελισμού είχε και μερικά απρόβλεπτα ευεργετήματα.

Κάποια στιγμή μας πλησίασε ένας κύριος ο οποίος έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για τις δραστηριότητες μας. Λογότεν Τάκης Ασημάκης, παλιός αερομοντελιστής και τώρα υπεύθυνος του Ομίλου μοντελισμού της Σχολής Μωραϊτή.

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

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

Αρκετήκαμε σε ένα τηλεκατευθυνόμενο αεροπλάνο, ένα ανεμόπτερο, ένα ημιτελές αεροπλάνο για να φανίστε ο τρόπος κατασκευής και ένα Control Line, προσαρτηθέν από τον συνάδελφο Π. Σαφό. Επίσης του δώσαμε αρκετά διωρησιακά της ΕΑΑ και μερικά τεύχη του Αερομοντελιστή.

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

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

Ν. Κατωράς

Κρητική Φιλοξενία

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

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

Φαντασθήτε την έκπληξη μου όταν ξαφνικά είδα στον δρόμο ένα αυτοκίνητο με ένα μοντέλο στην οχάρα. Κάποιο κόπου πετώνε σκέφτηκα και ευχαίρισα να δώ που. Ρωτώντας βρήκα το μοναδικό μοντελοκατάστημα της πόλης όπου ο ιδιοκτήτης Τάκης Νατάρης και 2-3 άλλοι μοντελιστές ξερνούζαν καταλόγους και είχαν πάσει υγιή μοντελοκουβένια.

Τους συστήθηκα, κατά το Κρητικό εθίμα άγινα αμέσως ευπρόσδεκτος και μπήκα και εγώ στην συζήτηση. Αν νομίζουμε εμείς εδώ στην Αθήνα ότι έχουμε ελεύθερη ελίκων, πρέπει να δείτε τι τραβάνε αυτοί. Πραγματικά και οι συν έλικες, μπαουζί, ρόδες κ.λπ. πρέπει να τα σκεφθούν να μην ξεμεινούν θα κάνουν εβδομαδιαίες μέχρι να τους έρθουν από Αθήνα. Όσο για μοντελοδρόμιο χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο του Μάλεμα αλλά μόνο από Νοέμβριο μέχρι Μάιο, γιατί μετά έρχονται τα φυσικά και τους απαγορεύουν.

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

ΚΙΚΙ

Ένα ανεμόπτερο για αρχάριους

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

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

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

Κατασκευή

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

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

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

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

Τα πρήλια κατασκευάζονται από φύλλο μπάλα 1,5 χιλ και περιονούνται στις σχισμές του κυρίου τμήματος.

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

Καλές πτήσεις
ΠΑΝ. ΣΟΦΟΣ

Διορθώσεις προηγούμενου τεύχους

Στο πρόγραμμα εκδηλώσεων του προηγούμενου τεύχους μερικές ημερομηνίες δημοσιεύτηκαν λανθασμένες. Εται σας δίνουμε τις σωστές:
FUN FLY στις 2/10/88 αντί 30/9/88
Στην Θεσσαλονίκη το F3A SPORT στις 25/9/88 αντί 25/5/88

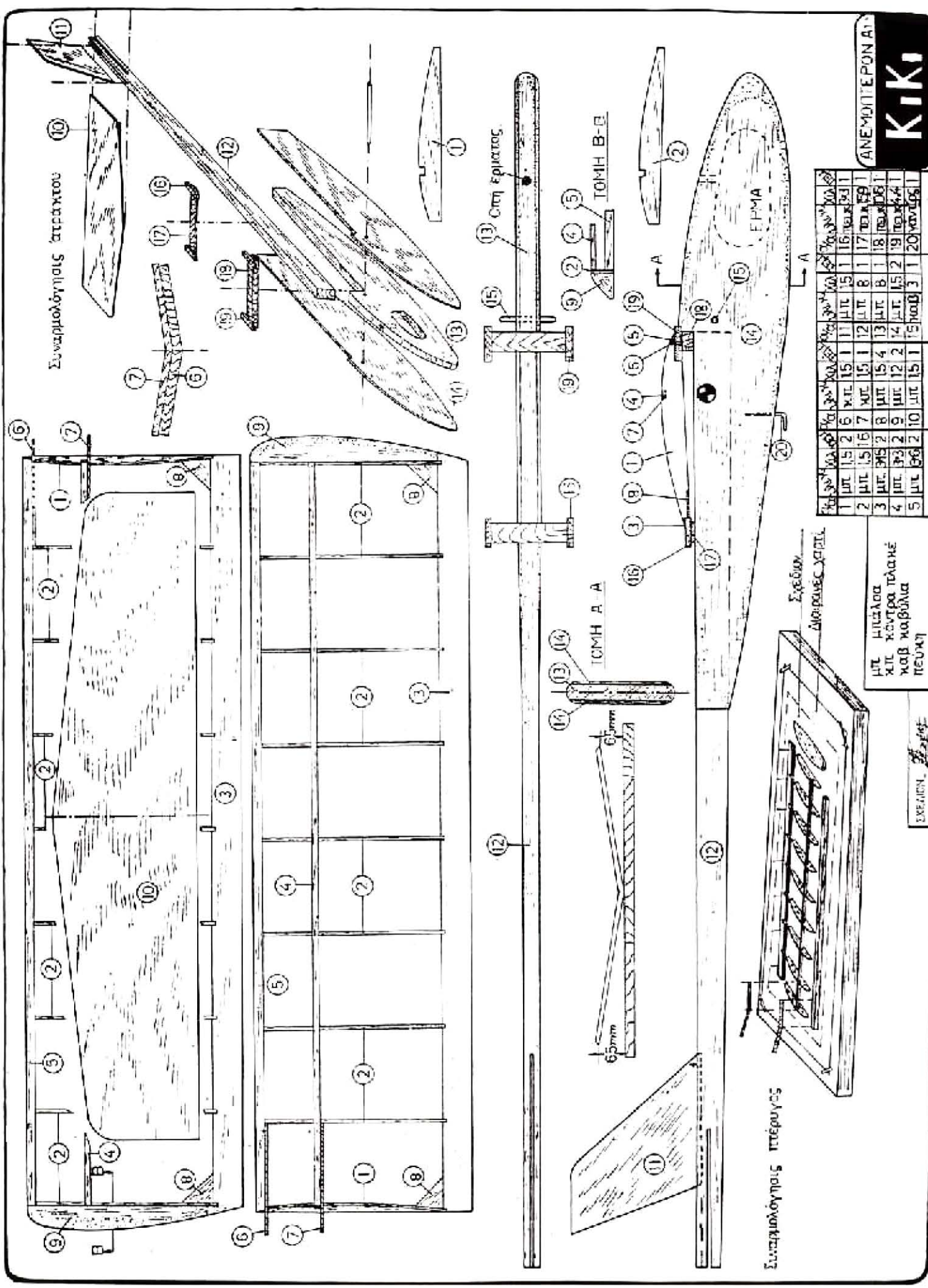
οι δύο προσφέρθηκαν να με αφήσουν να πετάξω. Πήρα για πολύ λίγο και σε μεγάλο ύψος το DALOTEL.

Δυστυχώς σε λίγο άρχισε φιλοβρέχει και έτσι τα μαζέψαμε.

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

Υ.Γ. Οχι, δεν βάζουμε ταίρι στο καύσιμο.

Ν. Κατωράς



Συναρμολόγησης άεράκιου

Συναρμολόγησης

Σχέδιο
Διόρθωσης λάστι

| Κατάσταση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|-----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Μήκος | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Πλάτος | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Εμβαδόν | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |

Με μέτρα
και κόντρα τιάση
καθ κοβίλλα
πλευρά

ΕΡΜΑ

ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

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

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

Συμμετείχαν οι κ. Παπαδόπουλος Κ., Σοφός Π., Βράσιος Θ., Κυρήνη Γ., Κωνσταντουδάκης Γ., Σκουρλής Α., Στεφάνης Δ., Ιωαννίδης Γ., Μαρτίνος Α.

Επίσης ευχαριστούμε τον κ. Καραύλο που προσέφερε την γεννήτριά του, ώστε να λειτουργήσει η μικροφωνική εγκατάσταση και άλλους πολλούς που δούλεψαν για να πετύχει η επίδειξη.

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

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

Επίσης έγιναν πιθήσεις ανεμόπτερον και λαστροκίνητων καθώς και επιδείξεις αυτοκινήτων στην διπλήνη αίθουσα της εκθέσεως από μέλη των Ενώσεων.

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



Αναπολιτάκης Ζαχαρίας
Γιαννιτάκης Αργύρης
Δημιόπουλος Α.
Ζήβας Γιάννης
Καρυτινός Χρήστος
Κατσαράς Νίκος
Κλαυδιανός Νίκος
Κελερ Βριγό
Κόλλιος Κώστας - Βραβείο καλύτερου μοντέλου αγωνιστικής κατηγορίας.
Κουτσός Στέλιος
Κυριακόπουλος Φώτης
Κυριακόπουλος Βασίλης
Κωνσταντακάτος Γιάννης
Μανουσακάκης Γρηγόρης
Μαρτίνος Λάκης
Μέγλος Μίκε
Παπαδόπουλος Αντώνης
Παπαδόπουλος Κώστας
Σκιτζής Κώστας
Σκουρλής Αγγελος - Βραβείο καλύτερου μοντέλου 17A Scale.

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

Μερικά από τα σχόλια.

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

Φ. Πελασάνικος
Υφ. Πολιτισμού

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

Με αγάπη

Βασ. Κοντογεώργος

Πρόεδρος Εθνικής Αερολασχής Ελλάδας

Το τμήμα αερομοντελιστών ήταν άριστο.

Μαθητές Σχολής Ικάρων

Συγχαρητήρια για την προσπάθειά σας.

Ήταν πολύ IN.

Μου άρεσε πολύ.

Εξαιρετική προσπάθεια... Συγχαρητήρια

Έγινε η αρχή αυτό μετράει.

Άριστη και σωστή ιδέα.

Και πολύ το χάρηκα.

Αγώνας F3AGR 18-4-88 - Σπυτα.

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



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

1. Keller Bruno
2. Σιτηράκης Αλέκος
3. Μανουσάκης Γρηγόρης
4. Καταράς Νίκος
5. Τσιούγκας Γιώργος
6. Αναπολιτάκης Ζαχαρίας

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

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

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

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

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

Η σειρά κατάταξης είναι η παρακάτω:

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

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

ΘΕΡΙΝΟ ΩΡΑΡΙΟ ΕΝΤΕΥΚΤΗΡΙΩΝ Ε.Α.Α

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

ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Εσὺ εἶσαι ἡ μεγαλύτερη πιθανότητα ζνός ατυχήματος

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

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

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

Ψάξε για τον μοντελιστή με τα λιγότερα σπασίματα που απολαμβάνει ηουχα και αποδοτικά το χόμπυ του και ζήτα την βοήθειά του.

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ασφάλεια κατασκευών

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

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

Σκέψου πολύ προσεκτικά οποιαδήποτε τροποποίηση.

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

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

Τηλεκατευθύνσεις

1. Διαβάστε προσεκτικά τις οδηγίες χρήσεως του κατασκευαστού.

2. Προ της εγκαταστάσεως φορτίστε τις μπαταρίες.

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

ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ - ΠΤΗΣΕΩΝ

4. Ελέγξτε τα ποδαράκια των κρυστάλλων για ραγιές.

5. Φροντίστε η κεραία να είναι καθαρή.

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

7. Ελέγξτε την εμβέλεια.

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

9. Ελέγξτε την άνετη και ομαλή λειτουργία των αερβό σε αργή κίνηση καθώς και την επίδραση των Τριμ.

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

11. Κουνηστε τα καλώδια και παρατηρήστε για τυχόν ανωμαλίες.

Εγκατάσταση T/K

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

2. Εάν υπάρχουν κολήσεις φροντίστε να είναι μονωμένες.

3. Όλοι οι σύνδεσμοι (πηραίνες κ.λ.π.) που προβλέπουν ασφάλιση να είναι ασφαλισμένοι.

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

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

6. Ελαχιστοποιήστε τους τζόγους στις ντίζες.

7. Ελέγξτε την σωστή κίνηση των επισωπειών ελέγχου.

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

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

Κινητήρες

1. Έχετε πάντοτε κοιλιά Α' βοηθειών διαθέσιμη όταν ασχολείστε με κινητήρες.

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

3. Χρησιμοποιήστε πάντα φίλτρο καυσίμου.

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

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

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

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

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

περιποίηση εμπλοκής τους στην προπέλα.

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

10. Η κεραία του πομπού ή το λαμπί του ή το ρουχα σας να μη πλάγιαζουν την προπέλα. Αποφύγετε να βάζετε στις τσέπες σας αντικείμενα που μπορεί να πέσουν στην προπέλα όταν σκυβείτε.

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

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

13. Πριν βγάτε τον κινητήρα εμπρός ελέγξτε την Τ/Κ.

14. Ξεκινήστε τον κινητήρα σε χαμηλές στροφές.

15. Πριν χρησιμοποιήσετε στάατερ βεβαιωθείτε ότι ο κινητήρας δεν είναι σε κατάσταση υδροστατικής εμπλοκής. Αν ξεκινήτε, με το χέρι φοράτε νάντι ή καλυμμάδα ή χρησιμοποιήστε το ειδικό ρεβδί. Περιστρέψτε την προπέλα, μην την χτυπάτε.

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

17. Έχετε πάντοτε κάποιο πανί πρόχειρο για να σκουπίσετε τα χέρια σας πριν πιναίτε τον πομπού.

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

19. Τα καλώδια είναι δηλητήρια με ωφρευ

τικά αποτελέσματα και απορροφούνται από το δέρμα. Περιορίστε την επαφή σας με αυτά στο ελάχιστο.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ελεγχος ασφάλειας προ πτήσεως Στο Εργαστήριο

Ελέγξτε:

1. Μπαταρίες εν γενει φορτισμένες.
2. Μοντάκι ελέγχου συχνότητων στο κιβώτιό σας.
3. Βεβαιωθείτε ότι γνωρίζετε την συχνότητά σας.
4. Την λειτουργία του συστήματος Τ/Κ.
5. Τις ντιζες για ασφάλεια.
6. Την κατάσταση των λαοτικών προσδέσεως πτερύγων (αν χρησιμοποιείται).
7. Τα περιεχόμενα του κιβωτίου πτήσεως και κυτίου Α βοηθειών.
8. Την ύπαρξη φίλτρου καυσιμών στο Tank.
9. Τους διακόπτες πομπού / δέκτη στην θέση OFF.

- Στο Μοντελοδρόμιο

Ελέγξτε:

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

του χώρου και το σύστημα ελέγχου συχνότητων.

4. Αν είστε αρχάριος βρείτε κάποιον να σας βοηθήσει.

5. Κατά την συναρμολόγηση του μοντέλου αν τα καλώδια του αιδεση Servo έχουν ικριθεί μεταξύ πτερού και ατρακτιού.

6. Αν οι βίδες ή τα λάχιστα προσδέσεως είναι σφικτά και μην παρασφίγγετε τις νύλων βίδες.

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

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

9. Ευβέλεια συστήματος και καλή λειτουργία με κλειστή κεραία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΡ. 1

Α. ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΠΤΗΣΗ

Εσωτερικά:

1. SERVΟ βάσεις, βραχίονες σωστή τοποθετημένοι.
2. Ντιζες ασφαλείας.
3. Δέκτης και μπαταρία τοποθετημένα μέσα σε σωστές ελκώ και ασφαλισμένα.
4. Έλεγχος για χαλαρά αντικείμενα τα οποία μπορούν να εμποδίσουν τη σωστή λειτουργία των SERVOS και των ντιζών.
5. Έλεγχος για διαρροή καυσιμών και χώρου TANK για σωστή κατασκευή και προστασίας από τα καλώδια (FUELPROOFING) Φιτερά:
1. Έλεγχος για σπασίματα και σκευδάματα.
2. Έλεγχος για σωστή και ασφαλή ενίσχυση κεντρικού τμήματος.
3. Έλεγχος συστήματος μεταδόσεως κινήσεως στα ALLERONS.
5. Έλεγχος για σωστές γωνίες και ευθυγράμμιση μετά από την τοποθέτηση των πτερών.

Κινητήρας:

1. Πρώτος νομέας σωστά τοποθετημένος και προστατευμένος από καύσιμα.
2. Έλεγχος βροσης, εξάτμισης, παξιμαδιού προπέλας και SPINNER για ασφάλεια.
3. Έλεγχος προπέλας για ραγίσματα κ.λ.π. και ενημέρωση νέων πιλότων για την αναγκαιότητα αυτού του ελέγχου.
4. Έλεγχος συστήματος τροχοδρόμησης και ρηναίου τροχού.
5. Έλεγχος COWL.
6. Έλεγχος μηχανής για φρονερά λάθη ευθυγραμμίσεως.

Ουραίο τμήμα

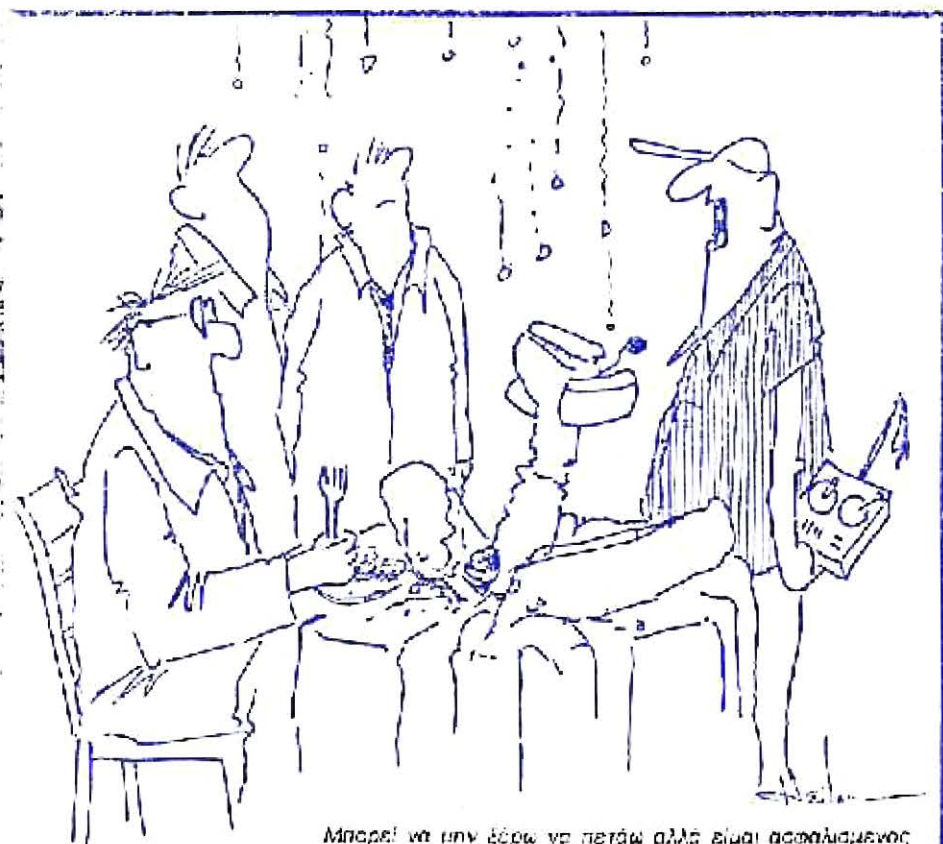
1. Έλεγχος FIN, RUDDER και ακρόντιζο RUDDER για ασφάλεια.
2. Έλεγχος ουραίου τροχού εάν υπάρχει.
3. Έλεγχος STABILIZER, ELEVATOR και ακρόντιζο ELEVATOR για ασφάλεια.

Κέντρο βάρους:

1. Ζυγίστε το μοντέλο με το TANK άδειο.

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΠΤΗΣΕΩΣ

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



Μπορεί να μην ξέρω να πετώ αλλά είμαι ασφαλισμένος

"MAYBE I DON'T KNOW A HECK OF ALOT ABOUT FLYING... BUT I'M LIKE SUPERMAN WHEN IT COMES TO INSURANCE!"

χρηστών

4. Σκεπτήστε την μηχανή σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας.

5. Κάντε έλεγχο της Τ/Κ με τον κινητήρα σε λειτουργία και διαφορές στρώσης από ρεζιν ντί μέχρι φορέα. Προσέξτε ειδικά για τρέουλο στις επιφάνειες ελέγχου.

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

Ελέγξτε να μοντέλα που προσγειώνονται ή κανονικώς χαμηλή διέλευση και ανακοινώστε δυνατά ότι μπαίνετε στο διάδρομο για απογείωση.

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

9. Η κερσίδα να είναι τελειώς ανοιχτή.

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

11. Αν ο κινητήρας αβυσση ελευθερώστε αμέσως τον διόδρομο.

ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ

1. ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΕ ΠΑΝΤΑ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΔΡΟΜΙΟΥ

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

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

4. Αν απογειωνείτε από το χέρι βεβαιωθείτε ότι πιάνετε το μοντέλο από ασφαλή σημεία,

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

5. Δώστε προσοχή στις ανακανώσεις των χειριστών και ενεργήστε ανάλογα.

6. Μην πεταίτε πάνω από τα Ρίτς πάνω από θεατές ή απουδήποτε απαγορεύει ο κανονισμός.

7. Μην χρησιμοποιείτε συνεχώς πλήρη ισχύ δεν χρειάζεται.

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

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

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

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

Σβήστε τον κινητήρα πριν κλείσετε τον πομπό σας.

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

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

Ελέγχοι μετά το τέλος των πτήσεων

Αδειάστε το Tank.

2. Θέσατε τον κινητήρα σε λειτουργία ώστε να σφηνώσει από καύσιμο.

3. Λαδώστε τον με λάδι συντηρήσεως.

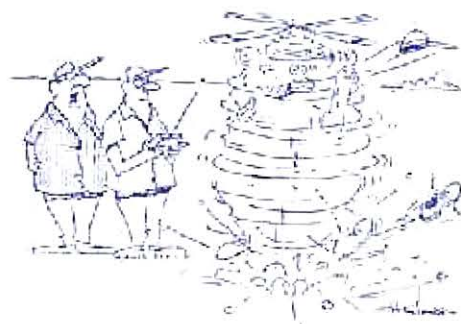
4. Ελέγξτε όλες τις επιφάνειες για πρόσθετους τζόνους ή ενδείξεις εσωτερικής βλάβης.

5. Ελέγξτε τις ασφάλειες στις νιζές βραχιόνες αέριο κ.λπ.

6. Ελέγξτε τον κινητήρα και την βίαση του για χαλάρωση στις βίδες σιπριλής.

7. Ελέγξτε τις μπαταρίες για διάβρωση από λάδια.

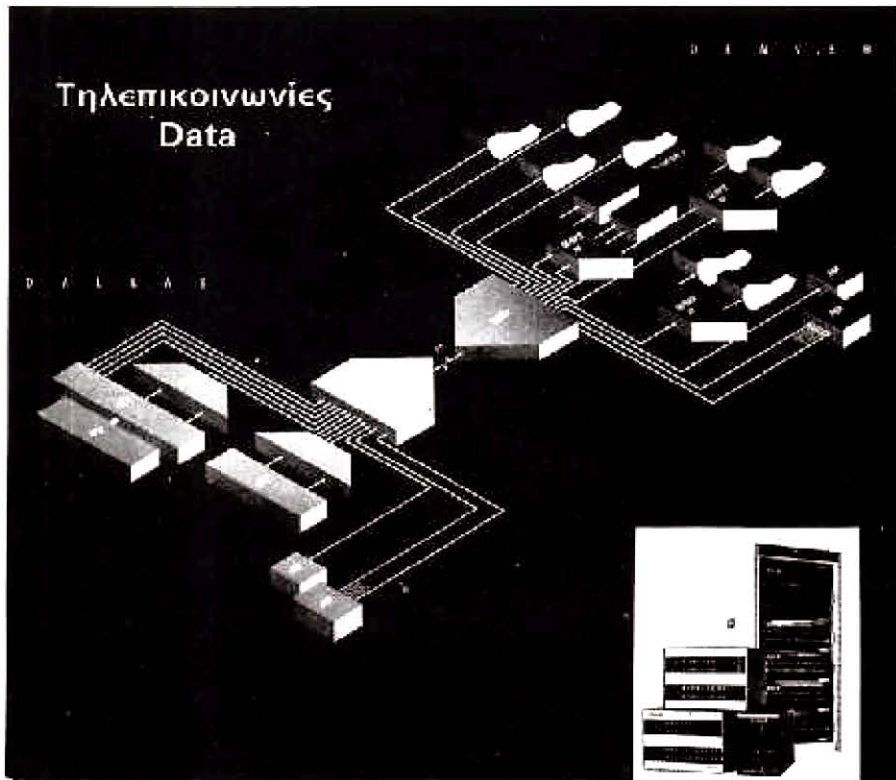
8. Κάντε γενικό έλεγχο του μοντέλου.



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

ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟΔΡΟΜΙΟ ΤΗΣ ΕΑΑ





Τηλεπικοινωνίες
Data

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

Η DATAPLEX είναι ο έμπειρος συνεργάτης σας

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

D **DATAPLEX**
Data Communication Systems

Timeslex

NOKIA
Communication Systems

Μεσοστή 37, Αθήνα 10676

Τηλ.: 729 1193 721 3743

ΤΑΞ: 216212 DPLX GR

AR ATLANTIC RESEARCH CORPORATION
Teleproducts Division

DIGILOG
DATA COMMUNICATION SYSTEMS



Αυτό το χωράφι θα γίνουν σπουδαία Μοντελοδρόμια. Αναρωτημαί πριως να είναι ο ιδιοκτήτης.

Αθήνα 1 Φεβρουαρίου 1988

Προς όλα τα μέλη της ΕΑΑ

Α Ν Α Κ Ο Ι Ν Ω Σ Η

Το Δ.Σ. της ΕΑΑ στην προσπάθεια του για περισσότερη ασφάλεια πτήσεων, αλλά και περιφρούρηση του πολίτη μας χώρα μας από φόβους βάσει του Κανονισμού Μοντελοδρόμιοι Σπότων την εφαρμογή του συστήματος ελέγχου συχνότητας ως εξής:

1. Καθιερώνεται μανταλάκι ενιαίου χρώματος η/ού.

Γαλάζιο χρώματος για τη χρήση του ταμειντένιου διαδρόμου και Κόκκινο για το χωράτινο διάδρομο ανεμοπτερών. Τα μανταλάκια θα φέρουν το όνομα του κατόχου τυπωμένο και θα διατίθενται δωρεάν τα πρώτα δυο και από 100 δραχ. τα επόμενα από τον κ. Σταμούλη.

2. Για τη διευκόλυνση των εφόπων χωρών αλλά και της ΕΑΑ γενικότερα, όσον αφορά τον έλεγχο των ατόμων που κάνουν χρήση του μοντελοδρόμιου στο εξής, όπως θέλει να πετάξει και εφόσον είναι ταμειακώς εντάξει, θα λαμβάνει από τον κ. Σταμούλη ενδεικτικό αριθμημένο καρτελάκι, που θα φέρει εμφανώς, επίσης θα γράφεται το όνομά του στον αναρτημένο πίνακα χειριστών. Μετά το τέλος των πτησιών του θα επιστρέψει το καρτελάκι προ της αναχώρησης στον κ. Σταμούλη.

Το παραπάνω δεν γίνεται για να δυσκολέψουν τη ζωή στο μοντελοδρόμιο αλλά για να σας εξασφαλίσουν πιο ευχάριστη και ασφαλέστερη χρήση, δεδομένου ότι παρατηρήθηκε τελευταία, σπαζία στον έλεγχο συχνότητας και στη χρήση του μοντελοδρόμιου.

Η πλήρης εφαρμογή των παραπάνω αρχίζει από την 20.2.1988.

Οι εφόπτες χωρού δεν θα επιτρέπουν σε κανένα να πετάξει, αν δεν έχει το σωστό μανταλάκι και δεν φορά το καρτελάκι που σημαίνει ότι έχει δικαίωμα χρήσης.

Παρακαλούνται όλα τα μέλη για την ακριβή εφαρμογή του κανονισμού και υπεινθουζουμε ότι θα πρέπει να τακτοποιήσετε τις οικονομικές σας υποχρεώσεις προς την ΕΑΑ εγκαίρως.



ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΤΕΥΧΟΣ ΕΚΤΥΠΩΘΗΚΕ
ΣΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ
Κ' ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑΣ
ΑΦΟΙ Ν. ΠΑΠΠΑ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ 80 ΕΞΑΡΧΕΙΑ Τηλ. 36 13 801

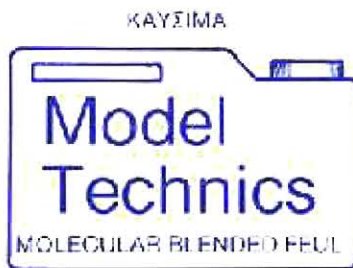
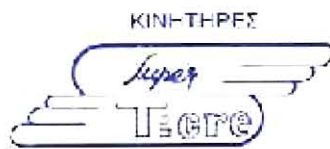
αγοράζω... πουλάω...



ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Ένα Ανεμοπλάνο Δικάναλο Αιολος χρώματος Γκρι Μεταλλικό ετοιμα για πτήση, χωρίς όμως Τηλεκ. Αξίας 1' 000, μόνο 7' 000
Γιώργος Σαουνάτσος Τηλ. 65.19.329 Αρτέμιδος 37 Παπάγου.





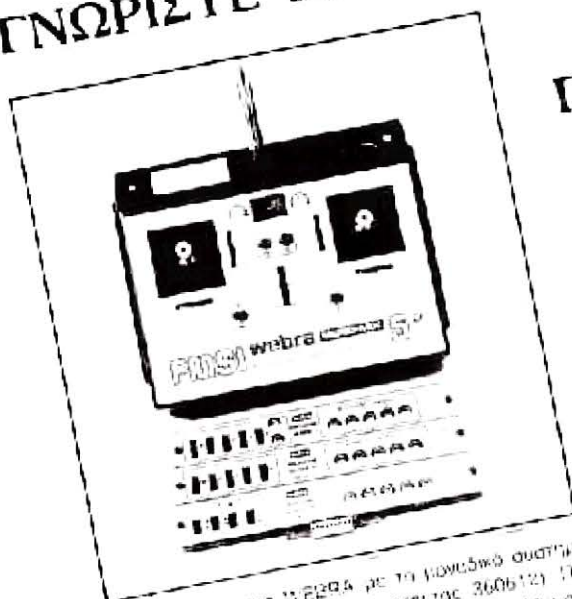
*ηση - Ευκαιρίες - Εξυπηρέτηση - Ευκαιρίες - Εξυ
 ες - Εξυπηρέτηση - Ευκαιρίες S. Koutsos*

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



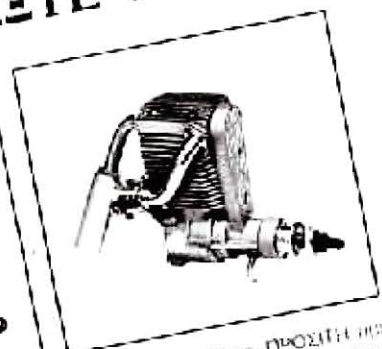
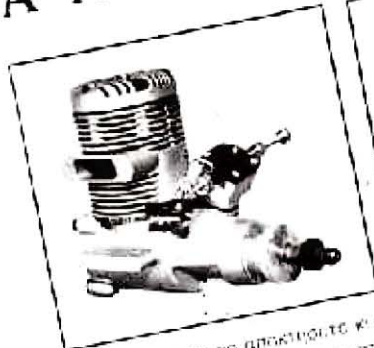
Β. Γεωργίου & Παράσχοι 7, Χαλάνδρι, 6834783

ΓΝΩΡΙΣΤΕ ΚΑΛΑ...



Τηλεκατεύθυνση WEBRA με το μοναδικό σύστημα
 εκπομπής FM/SUBSONIC (από 300612) Πι-
 λατέτε με απόλυτο ασφαλισμό και κανένα το hobby από
 ελάττωτο. Προσφέρονται σε μεγάλα πακέτα μοντε-
 λων και εξοπλισμό πωλούνται στις ΑΡΘΙΚΟΤΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΓΙΑ ΝΑ ΔΙΑΛΕΞΤΕ ΚΑΛΥΤΕΡΑ



Τώρα μπορείτε να προμηθευτείτε κι εσείς, σε μια ΑΡΘΙΚΗ και ΠΡΟΣΙΤΗ τιμή
 ένα άπλετο ή τετρακρότο κωπηλάτη WEBRA από την κλασική συλλογή
 των κωπηλάτων WEBRA από 1,5-35 cm εύχρηστο, δυνατό, αντάξι
 και απόλυτο επιπέδωσης για ασφαλισμό και πρωτότυπες δοκιμές
 κωπηλάτη αυτοαυτοκινήτων και βάρκας

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ - ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - ΑΕΡΟΣΥΡΑΡ - ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑ
 ΣΚΕΥΩΝ - ΣΥΛΕΙΑ ΒΑΛΣΑ και ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΕ - ΚΟΛΛΕΣ ΑΙΦΑΓΙΚΕΣ και ΚΥΛ-
 ΙΝΔΑΚΡΥΑΙΚΕΣ ΣΤΙΓΜΗΣ - ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΚΑΛΥΨΕΩΣ ΣΧΕΔΙΑ - ΕΡΓΑΛΕΙΑ - ΜΠΑ-
 ΛΙ - ΠΙΣΤΙΛΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ και το ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΟ ΠΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΚΑΤΙ ΕΙΔΙΚΟ
 ΜΟΝΟ ΕΜΕΙΣ ΘΑ ΣΑΣ ΤΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΟΥΜΕ

HERMES

MODELTECHNIC

ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΠΙΟ ΦΕΡΝΑ ΟΣΟ ΠΟΥΘΕΝΑ.

ΦΙΛΥΡΑΣ 1 ΧΑΛΑΝΔΡΙ ΤΗΛ. 68.16.339.



ΜΟΝΟΙ ΜΑΣ ... ΕΧΕΤΑΙ ΟΥΚ ΕΙΝΑΙ
 ΜΟΝΟΙ ΜΑΣ ... ΕΧΕΤΑΙ ΟΣΚΕΥΑΖΟΥΜΕ
 ΑΡΑ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΚΑΙ ΠΙΣΥΔΑΡΙ



ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

Παναγιώτης Σοφός

ΚΥΚΛΑΔΩΝ 7 - ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΑΘΗΝΑ) Τηλ : 6826055

Μακρυγιάννης hobby

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

ΟΙ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΤΟΥ ΜΗΝΑ:

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

σε όλες τις παραπάνω τιμές συμπεριλαμβάνεται ο ΦΠΑ.

ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ ΑΕΒΕ

3 ειδικά καταστήματα

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

κάθε μήνα
 νέες προσφορές