

Ο Αερομοντελιούτης

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ



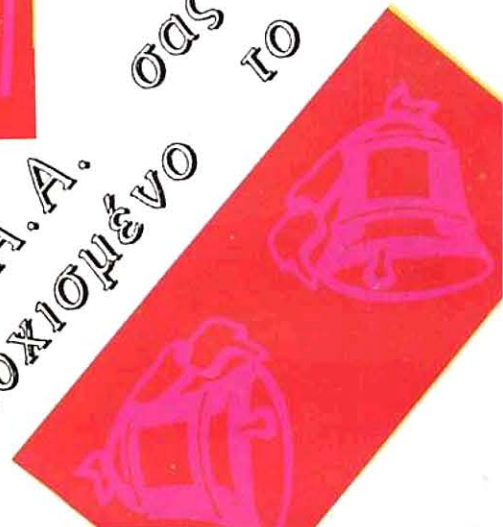
ΤΕΥΧΟΣ 13

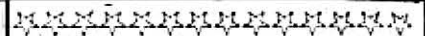
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1988

ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ



Η Ε.Α.Α. σας εύχεται
ΕΥΤΥΧΙΟΜΕΝΟ ΤΟ 1989



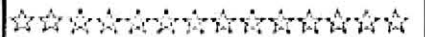


ΚΑΡΧΑΡΙΑΣ

ΤΟ ΠΙΟ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ
ΜΟΝΤΕΛΟ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

ΣΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 11 ΧΡΟΝΙΑ

Αν. πτ. 134 εκ.
Μήκ. στρ. 100 εκ.
Κινητ. 25—40
Ραδιο 4 καν.



ΣΕ ΟΠΟΙΟ ΜΟΝΤΕΛΙΣΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΚΑΙ ΑΝ ΒΡΙΣΚΕΣΘΕ

ΣΙΓΟΥΡΑ ΘΑ ΒΡΗΤΕ ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΘΑ ΣΑΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΕΙ

ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΠΟΙΚΙΛΙΑ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΑΓΟΥΜΕ



*** ΤΙΜΕΣ ***
ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΕΣ

ΤΗ ΔΕΚΑΤΕΥΘΥΝΩΜΕΝΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΥΠΟΡΟΠΛΑΝΑ

Παναγιώτης Σοφός

Κυκλάδων 7 Χαλάνδρι (ΑΘΗΝΑ) Τηλ. 6826055

DREMEL[®] ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ



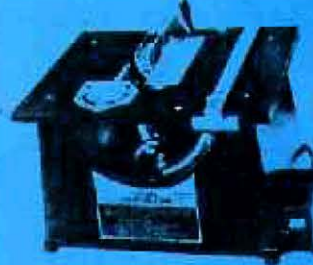
**ΤΑΧΥΤΡΟΧΟΣ
220V-90W**

Ταχύτητα 27.000 στροφές το λεπτό, ζυγίζει 370 γραμ. με ζυγοσταθμισμένο κινητήρα. Γυρνάει, κόβει, τρυφίζει, λαμινεί, χαραρίζει, σκαλίζει, τρέφει, σφραδίζει κάθε είδους υλικό. Χρησιμοποιείται με επιτυχία για μοντελισμό, υπομονοκυκλωμάτα, γλυπτική, οδοντοτεχνική, κιάλια, ποιο, οπλοεισητήρηση, χαρακτική, χρυσόχοη, μακέτες.



**ΣΕΓΑ
ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΙΚΗ 220V**

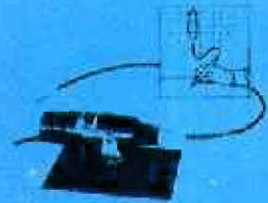
Επιτραπέζια σέγα για κοπή ξύλων, πλαστικών, μαλακών μεταλλών. Έχει δυνατότητα για διακόλιδα ξυλοεισηματα ή ρωτηερικές κοπές. Χρησιμοποιείται στα μοντελισμα, σε μακέτες, σπυραειρα, πλανηδια, οργαηοποια, ζυλογλυπτική.



ΔΙΣΚΟΠΡΩΝΟ ΠΑΓΚΟΥ με δίσκο διαμέτρου 100 χιλ. Κόβει: μάζα 25 χιλ. στις 90° και 20χιλ. στις 45°. Ρύθμιση ακρίβειας για κοπή φάλτα και ροθμωση βάθους κοπής. Κινητήρας: 220 V, 50/60 HZ /1,1 A, 9800 στροφές



ΜΕΙΩΤΗΣ ΣΤΡΟΦΩΝ για όλα τα ηλεκτροεργαλεία DREMEL ή άλλης μάρκας.
α) Επιτραπέζιος
β) Προδρόμης



**ΦΛΕΞΙΜΠΛ
220V-110W**

Ταχύτητα 25.000 στροφές και ζυγοσταθμισμένος κινητήρας, ευκαμκτη λαβή με δύο ρουλεμαν. Χρησιμοποιείται για τις ίδιες δουλειές με τον ταχύτροχο, μόνο που κρατάει πιο ξεκούραστα επί αυτών.



ΒΑΣΗ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΙΚΗ με μάγγουη και με κολάρο συγκρατήρας ταχυτροχού.



ΤΑΙΝΙΟΛΕΙΑΝΤΗΡΑΣ για διασητήκοις. Κινητήρας 220V/1A.

ΔΙΑΘΕΤΟΥΜΕ ΟΛΗ ΤΗ ΣΕΙΡΑ ΤΩΝ ΜΙΚΡΟΗΛΕΚΤΡΟΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ DREMEL

ΕΣΥΝΗΡΕΤΗΣΕΘΕ ΚΑΙ ΜΕ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΙΔΜΑΣ
Αθηνάς 12 - 105 51 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 32.51.581

SAFT. ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝ ΜΕΓΑΛΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ.

Τη στιγμή της δράσης πρέπει να μπορείτε να στηρίξετε στην ενέργειά σας. Πάνω στην δύναμη και την αντοχή σας.

Να γιατί πρέπει πάντα να στηρίζετε στις κλειστές μπαταρίες Νικελίου-Καδμίου SAFT.

Χωρητικότητα: Από 0,04 έως 10 Α h. Δύναμη: Εγγυημένη από την τεχνολογία των υπέρ-λεπτών ηλεκτροδίων. Διάρκεια ζωής: Συνήθως πολύ περισσότερο από 10 χρόνια.

Ως προς την αξιοπιστία να ξέρετε σιγά σιγά ότι μπορούν να λειτουργήσουν χωρίς καμμία συντήρηση, τόσο στους -40°C όσο και μέχρι $+65^{\circ}\text{C}$.

Το αποτέλεσμα είναι να βρίσκει κανείς τις μπαταρίες SAFT σ' ολόκληρο τον κόσμο, να χρησιμοποιούνται από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές, σε διαφορετικούς τομείς όπως στην ηλεκτρονική, στις τηλεπικοινωνίες, στα συστήματα ασφαλείας, στα συστήματα υποστήριξης μνήμης, στα φαρμακά εργαλεία, στα βίντεο κ.ά.

Όποια και αν είναι τα προβλήματα σας για αποθέματα αυτονομίας ενέργειας, η SAFT σας προσφέρει, με 8 γκάμες προϊόντων και περισσότερους από 3.000 κωδικούς. Λύσεις προσαρμοσμένες στις ανάγκες σας και αν χρειάζεται ειδικές κατασκευές για σας.

SAFT. Βάζουμε όλη μας την ενέργεια για να εξασφαλίσουμε τη δική σας.

SAFT.
Τμήμα Φορητών Μπαταριών
Romainville, FRANCE

SAFT
ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

APRIL ADVERTISING



ΓΕΡΜΑΝΟΣ ΑΕΒΕ
ΚΟΔΡΑΤΟΥ 4, ΜΕΤΑΣΟΥΡΓΕΙΟ, 10437 ΑΘΗΝΑ,
ΤΗΛ.: 52.38.485-6 52.38.446, 52.38.448
ΤΛΧ: 223728 GR MN GR



ΚΛΕΙΣΤΕΣ ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ ΝΙΚΕΛΙΟΥ-ΚΑΔΜΙΟΥ



Ο αερομοντελιστής το δελτίο
Διμηνιαίο περιοδικό της Ε.Α.Α.
Τεύχος 13 Διανέμεται δωρεάν

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΕΥΘΥΝΗ: Ένωση
Αερομοντελιστών Αθηνών
Παυσανίου 8, 11635 Αθήνα
Τηλ. 72 44 873

ΣΥΝΤΑΞΗ

Το διοικητικό συμβούλιο της
Ε.Α.Α.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Κώστας Πρωτόπαπας
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΛΗΣ

Σάββας Σάββας
Γιώργος Ιωαννίδης
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ

Σάββας Σάββας

Σε αυτό το τεύχος τα
άρθρα γράφτηκαν από τους

Γερμανό Π.

Ιωαννίδη Γ.

Κατσαρά Ν.

Παπαδόπουλο Α.

Πρωτόπαπα Κ.

Σωρό Π.

ΦΩΤΟΣΥΝΘΕΣΗ-DESKTOP

PUBLISHING-ΑΥΤΟΜΑΤΗ

ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Ψαρέλλης Γιώργος

ΣΤΟΙΧΕΙΟΘΕΣΙΑ

Μοίρα Βάσω

Παππά Σαββίνα

Μπιλαρική Ρούλα

ΜΟΝΤΑΖ

Παππάς Φώτης

Το περιοδικό τυπώθηκε στο
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΓΡΑΦΙΚΩΝ
ΤΕΧΝΩΝ ΑΦΟΙ ΠΑΠΠΑ ΟΕ

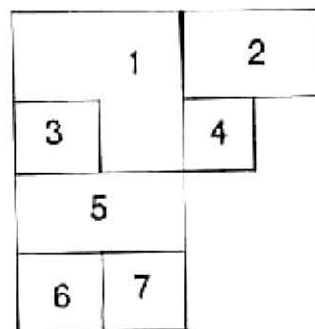
ΥΛΗ: Άρθρα, σκίτσα, φωτογραφίες κ.λ.π. είναι ευπρόσδεκτα από όλους που θέλουν να βοηθήσουν αυτό το δελτίο. Τα άρθρα που δημοσιεύονται είναι πάντα ενυπόγραφα και δεν εκφράζουν αναγκαστικά τις απόψεις του Δ.Σ. της Ε.Α.Α. Καλούνται όλοι όσοι θέλουν να συνεισφέρουν ύλη, να τη στείλουν στην Ε.Α.Α. το αργότερο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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 **Αφιερωμένο Εξαιρετικά**
Ν.Κατσαράς
- 6 **Μπαταρία αυτός ο άγνωστος**
Π.Γερμανός
- 7 **F3A & F3A.GR** Α.Παπαδόπουλος
- 8 **Είμαστε μέλη της Ε.Α.Α.**
Είμαστε όμως; Α.Παπαδόπουλος
- 9 **RELAX ένα μικρό ανεμόπτερο**
Κ.Πρωτόπαπας
- 10 **SPIN** Ν.Κατσαράς
- 11 **PYLON** Ν.Κατσαράς
- 12 **Μικρό εικονογραφημένο λεξικό**
Κ.Πρωτόπαπας
- 14 **F3B & F3B.GR** Ν.Κατσαράς,
Κ.Πρωτόπαπας, Π.Σοφός
- 16 **SCALE** Ν.Κατσαράς
- 18 **CONTROL LINE** Γ.Ιωαννίδης
- 19 **ΙΔΕΕΣ**
- 19 **SCALE εκτός συναγωνισμού**
Α.Παπαδόπουλος
- 20 **ΕΙΔΗΣΙΟΓΡΑΦΙΑ** Π.Σοφός
- 20 **Αγοράζω... Πουλώ...**

ΕΞΩΦΥΛΛΟ

1. Το CL-215 του
Κου Μπούρμπουλα.
2. Το υπέροχο AVRO του
Γ.Κανδηλάκη.
3. Το MUSTANG (PYLON) του
Μαρτίνου.
4. Το ανεμόπτερο του
Γ.Χρυσοαφίδη.
5. Το σχεδόν πραγματικό
COUGAR του Β.Ψαρουδάκη.
6. Το τριπλάνο FOCKER του Κου
Τσώγκου
7. Λεπτομέρεια από το FW 190.



ΑΦΙΕΡΩΜΕΝΟ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ δυό λόγια από τον Πρόεδρο

Φίλοι αερομοντελιστές μέσα από αυτή τη στήλη το Δ.Σ. και εγώ προσωπικά θα θέλαμε να ευχθούμε σε σας και τις οικογένειές σας ένα ευτυχισμένο καινούργιο χρόνο.

Με το τεύχος που κρατάτε στα χέρια σας έχουν περάσει κιόλας δύο χρόνια από την έκδοση του πρώτου "Αερομοντελιστή". Στη Χριστουγεννιάτικη λοιπόν πανηγυρική έκδοση θα ήθελα να επισημάνω δύο από τα φλέγοντα προβλήματα της ένωσής μας.

Το πρώτο έχει άμεση σχέση με την απόκτηση του Πλ. υπολογιστή από την λέσχη μας. Τώρα βρισκόμαστε στην διαδικασία ενημέρωσής του με τα στοιχεία των αρχείων μας. Σύμφωνα θα μπορούσαμε να τον φορτώσουμε και με τα λογιστικά της ΕΑΑ. Την επίσημη αυτή εργασία έχει αναλάβει ο Αντώνης Παπαδόπουλος.

Εκπληκτικό μηχανήμα ο Ηλεκτρονικός Υπολογιστής. Πατάς ένα κουμπί και μέσα σε δευτερόλεπτα σου δίνει ό,τι πληροφορία θέλεις, σε όποια μορφή την θέλεις. Πατήσαμε λοιπόν τις προάλλες ένα κουμπί και ... μείναμε. Το μηχανήμα αυτό μας είπε ότι αν τα 320 περίπου ταμειακώς εντάξει μέλη μας είχαν πληρώσει τις οφειλές τους προς την ΕΑΑ για το 1987 και 1988, θα είχαμε άλλες 250.000 δραχμές στο ταμείο μας, χωρίς το δικαίωμα χρήσης του μοντελοδρομίου το οποίο βέβαια δεν είναι υποχρεωτικό. Προς στιγμή σκέφτηκα να ζητήσω τις οφειλές και των 1000 περίπου μελών που βρίσκονται στα αρχεία μας αλλά δεν άντεξα.

Φίλοι αερομοντελιστές, η ΕΑΑ είναι μακράν το μεγαλύτερο αερομοντελιστικό σωματείο στην Ελλάδα και επιπλέον παρουσιάζει την μεγαλύτερη αθλητική δραστηριότητα από όλα τα αεροαθλητικά σωματεία. Εκτός από τους 7 με 8 εσωτερικούς αγώνες που διοργανώνουμε και εκτελούμε με επιτυχία κάθε χρόνο, δικά μας μέλη αποτελούν το 90% των συμμετοχών των άλλων μοντελιστικών σωματείων. Το μοντελοδρόμιό μας, είναι από τα λίγα στον κόσμο, και αυτό δεν είναι υπερβολή, το δε περιοδικό μας, ο Αερομοντελιστής, κοντεύει να γίνει ένα κανονικό μοντελιστικό περιοδικό.

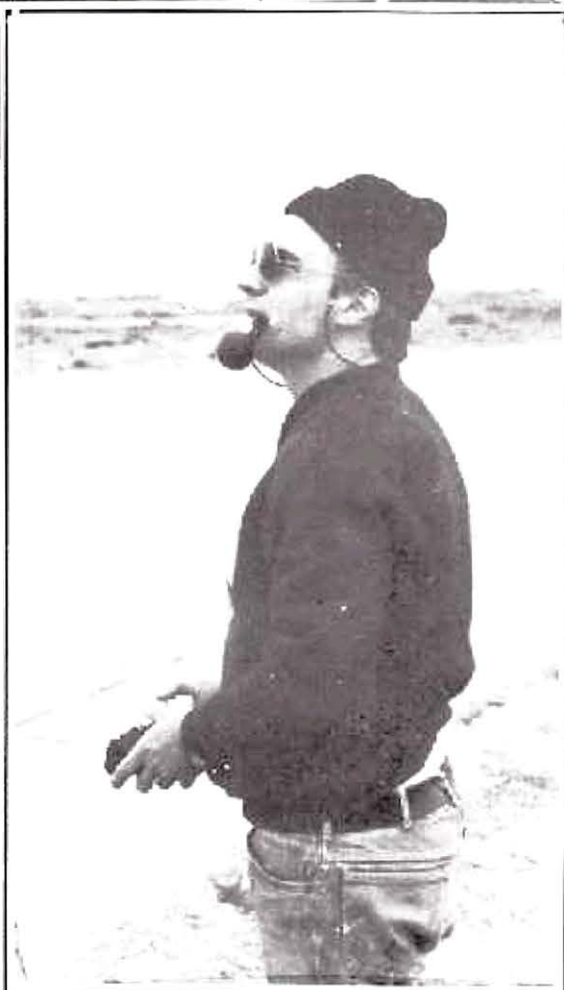
Όλα αυτά για να γίνουν και για να συντηρηθούν απαιτούν χρήματα. Βοηθήστε με την έγκαιρη και τακτική πληρωμή των συνδρομών σας να γίνει η ένωσή μας ακόμα καλύτερη.

Το δεύτερο είναι η έλλειψη κάποιου εκπαιδευτικού προγράμματος για τους νέους μοντελιστές.

Είναι θλιβερό το θέμα που βλέπουμε να έρχεται κάποιος καινούργιος με το πρώτο του μοντέλο, συνήθως κακοφτιαγμένο και τα λίγα του εργαλεία σε μία σακούλα, να τα ακουμπάει σε κάποια γωνία, μακριά από τα πολύ καλύτερα μοντέλα των παλιών και να κάθεται, μόνος άγνωστος μεταξύ αγνώστων, μην ξέροντας από που να αρχίσει. Στην καλύτερη περίπτωση, κάποιος θα ρίξει μία συγκαταβατική ματιά στο κατασκευασμά του και θα του υποδείξει μερικά από τα πιο χοντρά λάθη. Το νέο αυτό μέλος μας έχει πληρώσει 7.500 δρχ. για να περάσει λίγες ώρες βλέποντας εμάς να πετάμε τα μοντέλα μας και να διασκεδάσουμε μεταξύ μας αστειευόμενοι, γελώντας και συζητώντας μοντελιστικά προβλήματα που γι αυτόν ανήκουν στην σφαίρα της επιστημονικής φαντασίας. Το αποτέλεσμα βέβαια είναι να εγγράφουμε περίπου 100 νέα μέλη τον χρόνο από τα οποία είναι ζήτημα αν 5 μένουν στην ΕΑΑ και αυτοί είναι όσοι έχουν κάποιο φίλο μοντελιστή που μπόρεσε να τους βοηθήσει στα πρώτα δύσκολα βήματα. Η ιδανική λύση θα ήταν να είχε η ΕΑΑ κάποιο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, θεωρητικό, κατασκευαστικό και πτητικό. Έχουμε γίνει κατά καιρούς συζητήσεις πάνω σ' αυτό το θέμα και ακούστηκαν πολλές προτάσεις, δυστυχώς χωρίς αποτέλεσμα μέχρι τώρα. Υπάρχουν αρκετές δυσκολίες και ίσως κάποιοτε ξεπεραστούν αλλά μέχρι τότε δεν πρέπει να μείνουμε με σταυρωμένα χέρια. Μπορούμε και πρέπει να κάνουμε κάτι. Βλέποντας κάποιο νέο, πρέπει να τον πλησιάζουμε εμείς, να τον κάνουμε με τον τρόπο μας να αισθανθεί ευπρόσδεκτος στην ΕΑΑ. Πρέπει να δείξουμε ενδιαφέρον για το μοντέλο του, να ακούσουμε τα προβλήματα που είχε στην κατασκευή του και να του προτείνουμε λύσεις, ανάλογες με το επίπεδο της πείρας των γνώσεων και των δυνατοτήτων του. Αν το μοντέλο είναι κατάλληλο για πτήση, εμείς οι ίδιοι ή κάποιος άλλος πιο έμπειρος θα πρέπει να το πετάξει, να το τριμάρει και να το δώσει στον νέο να χειριστεί για λίγο στον αέρα. Όπως πολύ σωστά μου επισήμανε ένα παλαιότερο μέλος μας, όταν ο νέος μοντελιστής δει το κατασκευασμά του να πετάει και πιάσει για λίγο τον πομπό στα χέρια του, κατά 90% κερδίστηκε. Από εδώ και πέρα, ο δρόμος ανοίξει. Μόνος του πια θα αισθάνεται άνετα να έλθει να ζητήσει βοήθεια, να συζητήσει προβλήματα, να γνωριστεί με τον κόσμο και να κάνει τις παρέες του, να διασκεδάει δηλαδή και αυτός και να χαίρεται τον μοντελισμό όπως όλοι μας.

Ας κάνουμε το 89 μια χρονιά υποδοχής των νέων. ✓

Ν. ΚΑΤΣΑΡΑΣ.



ΜΠΑΤΑΡΙΑ ΑΥΤΟΣ Ο ΑΓΝΩΣΤΟΣ

Σήμερα η επαναφορτιζόμενη μπαταρία είναι από τα βασικότερα εξαρτήματα των περισσότερων ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών προϊόντων.

Συνήθως χρησιμοποιούνται δύο τύποι επαναφορτιζόμενων μπαταριών είτε Νικελίου-Καδμίου (Ni-Cd), είτε Μολύβδου (Pb).

Η απόδοσή τους, το βάρος και η τιμή τους διαφέρουν, γι' αυτό και αξίζει να ασχοληθεί κάποιος με τις μπαταρίες λίγο παραπάνω για να κάνει τη σωστή επιλογή.

Και οι δύο μπαταρίες έχουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

ΠΩΣ ΝΑ ΚΑΝΕΤΕ ΤΗ ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΜΠΑΤΑΡΙΑΣ ΣΑΣ

Τα πλεονεκτήματα των μπαταριών Νικελίου-Καδμίου

■ Μια μπαταρία Ni-Cd μπορεί να αποθηκευτεί ακόμα και όταν είναι άδεια, και θα ξαναβρεί την χωρητικότητάς της μετά μερικές χρήσεις.

■ Η εκμετάλλευση της χωρητικότητας μιας μπαταρίας Ni-CD είναι καλύτερη με φορτίσεις υψηλών τάσεων, απ' ό,τι μια παρόμοια μπαταρία Μολύβδου, οπότε ο χρόνος χρήσεως είναι μεγαλύτερος.

■ Η ζωή μιας μπαταρίας Ni-CD είναι μεγάλη. Αντέχει φόρτιση-εκφόρτιση 1.000 κύκλων.

■ Μια μπαταρία Ni-CD είναι πιο ελαφριά από μια αντίστοιχη μπαταρία Μολύβδου.

■ Φορτώνετε γρήγορα, εφ' όσον η θερμοκρασία στοιχείου, τάση και ο χρόνος φόρτισης είναι ρυθμισμένα.

■ Μια μπαταρία Ni-CD δεν παλιώνει.

■ Μια προσωρινή υπερφόρτιση

μιας μπαταρίας Ni-CD δεν συντομεύει τη ζωή της μπαταρίας αισθητά.

Τα μειονεκτήματα των μπαταριών Νικελίου-Καδμίου

■ Μια μπαταρία Ni-CD είναι πιο ακριβή από μια αντίστοιχη μπαταρία Μολύβδου.

■ Χρειάζεται πιο περίπλοκο ηλεκτρονικό σύστημα για μια ταχεία φόρτιση απ' ό,τι μια μπαταρία Μολύβδου. Το ηλεκτρονικό σύστημα συμπεριλαμβάνει ρυθμιστή θερμοκρασίας και πιθανόν διακόπτη ρεύματος.

■ Δεν μπορεί μία μπαταρία Ni-CD να φορτιστεί σε μεγάλες τάσεις σε θερμοκρασίες ψύξεως.

■ Ένα στοιχείο Νικελίου-Καδμίου έχει 1,25V τάση γι' αυτό μία μπαταρία 12V χρειάζεται 10 στοιχεία.

■ Μια μπαταρία Ni-CD έχει το αποτέλεσμα μνήμης. Θυμάται την προηγούμενη κατάσταση φόρτισης. Αν η μπαταρία δεν έχει φορτιστεί πλήρως, δεν θα επαναφορτισθεί σε όλη την χωρητικότητά αν δεν εκφορτιστεί τελείως.

Τα πλεονεκτήματα των μπαταριών Μολύβδου (Pb)

■ Μια μπαταρία Μολύβδου Pb είναι πιο φθηνή από μια μπαταρία Ni-CD με την ίδια χωρητικότητα.

■ Στις μπαταρίες Μολύβδου ένας απλός φορτιστής τάσεως μπορεί να χρησιμοποιηθεί αφού τα ίδια τα στοιχεία μολύβδου περιορίζουν το ρεύμα φορτίσεως κατά την φόρτιση. Αφού τα στοιχεία μολύβδου μπορούν να φορτιστούν σε παράλληλη συνδεσμολογία αναμφιβόλως δεν χρειάζεται κανένας διακόπτης ρεύματος.

■ Η τάση κάθε στοιχείου μολύβδου είναι 2V. Μια μπαταρία

12V χρειάζεται μόνο 6 στοιχεία.

■ Μια μπαταρία μολύβδου μπορεί να φορτιστεί σε χαμηλές θερμοκρασίες ακόμη και λίγο πιο κάτω από το σημείο τήξεως και νερού.

Τα μειονεκτήματα των μπαταριών Μολύβδου

■ Μία άδεια μπαταρία δεν μπορεί ν' αποθηκευτεί για πολύ καιρό.

■ Μία μπαταρία μολύβδου μπορεί να ψυχθεί αν αποθηκευτεί σε συνθήκες πάγου.

■ Μια μπαταρία μολύβδου είναι πιο βαριά από μια μπαταρία Ni-CD.

■ Η δυνατότητα μιας μπαταρίας μολύβδου να δώσει ρεύμα σε μεγάλα φορτία είναι χαμηλότερη από μια αντίστοιχη μπαταρία Ni-CD. Αυτό σημαίνει ότι και η ζωή της είναι λιγότερη.

■ Η φόρτιση μιας μπαταρίας μολύβδου παίρνει πολύ χρόνο.

■ Αν η τάση φόρτισης είναι μεγαλύτερη της κανονικής, τότε μπορεί να έχουμε την δημιουργία αερίων.

■ Μια μπαταρία μολύβδου χρειάζεται αποβολή της θερμοκρασίας κατά την φόρτιση. Δεν μπορεί να φορτιστεί σε ζεστό περιβάλλον όπου η θερμοκρασία φόρτισης είναι η ίδια.

■ Για μία μπαταρία μολύβδου ο αριθμός κύκλων φόρτισης-εκφόρτισης είναι χαμηλότερος από την μπαταρία Ni-CD, οπότε αυτό σημαίνει μικρότερη ζωή.

■ Η συνεχή φόρτιση μπαταρίας μολύβδου μειώνει την ζωή της.

■ Μια μπαταρία μολύβδου μπορεί να βγάλει διαβρωτικό οξύ αν φορτιστεί σε πολύ υψηλές θερμοκρασίες ή αν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή ξεπεραστούν. Αυτό μπορεί να γίνει επίσης αν ένα από τα στοιχεία πάθει βραχυκύκλωμα και τα άλλα στοιχεία πάρουν πολύ υψηλή τάση.

Γιάννης Γερμανός

ΚΟΨΙΜΟ ΠΙΤΤΑΣ

Το παραδοσιακό κόψιμο της πίτας της ΕΑΑ θα γίνει την Κυριακή 22-1-89 στο μονελοδρόμο Σπάτων μεταξύ 12 και 1 μ.μ. Θα ακολουθήσει λαχειοφόρος αγορά για την ενίσχυση του τμήματος της Ένωσης.

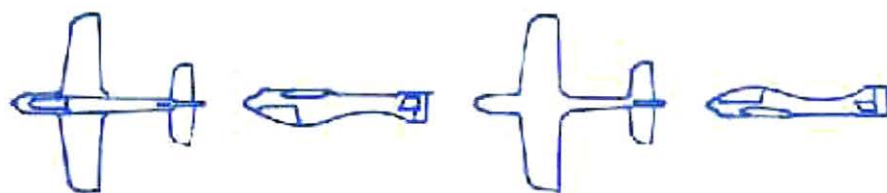
ΚΛΗΣΗ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕΛΩΝ ΕΑΑ ΣΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑ ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

Καλούνται τα τακτικά μέλη της ΕΑΑ στην ετήσια γενική συνέλευση που θα γίνει στα εντευκτήρια της Λέσχης οδός Παυσανίου 8 στις 23-1-89 ημέρα Δευτέρα. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί απαρτία η ημερομηνία θα μεταφερθεί στις 30-1-89. (Δευτέρα).

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Η λέσχη στα πλαίσια του επικείμενου εκπαιδευτικού προγράμματος νέων μελών, καλεί όσους ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν σ' αυτό το πρόγραμμα σαν εκπαιδευτές μίθρσεων να επικοινωνήσουν μέσω της Λέσχης με την επιτροπή εκπαίδευσης. Ακόμη θα ήταν χρήσιμο οι εκπαιδευτές να παρουσιάσουν στην επιτροπή και τις δικές τους απόψεις προκειμένου να ολοκληρωθεί το πρόγραμμα δράσης εκπαίδευσης νέων μελών.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ



F3A

& F3A.GR

Πανελλήνιο Πρωτάθλημα F3AGR. Θεσσαλονίκη - Λάρισα.

↳ **Ρεπορτάζ Α. Παπαδόπουλος**

Ο κλάδος Αερομοντελισμού στην προσπάθειά του να προσελκύσει νέους αερομοντελιστές στους αγώνες, έφτιαξε τους κανονισμούς για τις ελληνικές κατηγορίες (GR). Οι κανονισμοί αυτοί προέρχονται από τους αντίστοιχους της F.A.I. χωρίς όμως να είναι το ίδιο απαιτητικοί. Από την άλλη πλευρά οι νέοι αεροβλητές συνηθίζουν στην ιδέα των αγώνων χωρίς να έχουν μπροστά τους να αντιμετωπίσουν τόσο τους σύνθετους κανονισμούς αλλά και τους έμπειρους αερομοντελιστές που πετούν στις κατηγορίες F.A.I. Ετσι υπάρχει αρκετός συναγωνισμός και κυρίως συμμετοχή το οποίο δείχνει ότι θα υπάρξει και μέλλον.

Ο πρώτος αγώνας λοιπόν έγινε στην Θεσ/νίκη στις 25-9-88. Ο χώρος ήταν το στρατιωτικό αεροδρόμιο του Σέδες στο οποίο πετάνε οι αερομοντελιστές στην Θεσ/νίκη. Έλαβαν μέρος 5 αθλητές. Όλοι είμασταν περίεργοι για να δούμε την απόδοση που θα είχαν οι διάδοχοι των σημερινών αθλητών της F3A. Καιρός θαυμάσιος το ίδιο και η απόδοση των πιό πολλών αθλητών. Είναι σίγουρο ότι θα ξεπηδήσουν δύο με τρεις αθλητές στο μέλλον. Ο χρόνος είναι σίγουρο ότι θα αποδείξει την σωστή απόφαση για την δημιουργία της κατηγορίας αυτής. Έγιναν τρεις γύροι και για την ιστορία τα αποτελέσματα είναι στο 1ο πίνακα.

Ο δεύτερος γύρος και τελευταίος έγινε στην Λάρισα το διήμερο 29-30/10/-88. Ότι και να πει κανείς για την οργάνωση είναι λίγο. Όσοι ήταν παρόντες στον αγώνα θα θυμούνται για πολύ καιρό αυτή την εκδήλωση. Συγχαρητήρια στους φίλους μας από την Λάρισα οι οποίοι όχι μόνο σε τόσο λίγο διάστημα κατάφεραν και έφτιαξαν το μοντελοδρόμιο τους αλλά και κατάφεραν μόνοι τους και το τονίζω μόνοι τους να παρουσιάσουν τέτοια εκδήλωση. Αναφέρω επίσης την παρουσία για πρώτη φορά σε αγώνες αερομοντελισμού, του υπουργού για θέματα αθλητισμού κ. Στάθη.

Οι αγώνες της κατηγορίας F3AGR δεν μπορούσαν να μην ακολουθήσουν και αυτοί την επιτυχία της όλης οργάνωσης. Οι 5 αθλητές της Θεσ/νίκης έγιναν 9 στην Λάρισα. Φαντάζεστε τι θα γίνει του χρόνου. Οι δύο πρώτοι γύροι έγιναν το Σάββατο και ο τρίτος την Κυριακή. Την έναρξη των αγώνων κύρηξε ο διευθυντής της Γ.Γ.Α κ. Φυτρούλης. Μετά από το τέλος των αγώνων την απόνομή των επάλθων έκανε ο νομάρχης Λαρίσας. Η σειρά κατάληξης είναι όπως στον παραπλεύρωμα πίνακα. Συγχαρητήρια σε όλους και ευχόμαστε όλοι του χρόνου το πρωτάθλημα να είναι καλύτερο και να υπάρξουν και άλλες αερολέσχες που θα ακολουθήσουν το παράδειγμα της Λαρίσας.

Αποτελέσματα Αγώνων F3A GR στη Θεσσαλονίκη

ΑΘΛΗΤΗΣ	ΛΕΣΧΗ	ΒΑΘΜΟΙ
1. Ρεϊζης Σωτ.	Αερ. Θεσ/νίκης	2000
2. Κυριτσόπουλος Β.	Ε.Α.Α.	1783
3. Ιωαννίδης Σ.	Αερ. Θεσ/νίκης	1782
4. Παραστατίδης Χ.	Αερ. Θεσ/νίκης	1711
5. Σπυρόπουλος Ηλ.	Αερ. Λαρίσας	1344

Αποτελέσματα Αγώνων F3A GR στη Λάρισα

ΑΘΛΗΤΗΣ	ΛΕΣΧΗ	ΒΑΘΜΟΙ
1. Ρεϊζης Σωτ.	Αερ. Θεσ/νίκης	2000
2. Κυριτσόπουλος Β.	Ε.Α.Α.	1970
3. Ρόμπης Στ.	Αερ. Θεσ/νίκης	1828
4. Σωτηράκης Αλ.	Ε.Α.Α.	1798
5. Παραστατίδης Χ.	Αερ. Θεσ/νίκης	1636
6. Σπυρόπουλος Ηλ.	Αερ. Λαρίσας	1411
7. Νταμπούρας Δ.	Αερ. Λαρίσας	1219
8. Τζήμας Γ.	Αερ. Βόλου	112
9. Τζέκας Ν.	Αερ. Λαρίσας	101



Αγώνας F3A GR στη Λάρισα: Αναμνηστική φωτογραφία μετά την απονομή. Από αριστερά: Ρόμπης Στ., ο πρόεδρος Λ.Ε.Ρ. Λαρίσας Κος Γιαννακόπουλος, Ρεϊζης Σωτ., Κυριτσόπουλος Β. και ο Νομάρχης Λαρίσας.

Είμαστε μέλη στην Ε.Α.Α Είμαστε όμως;

Οι γραμμές αυτές γράφονται γιατί υπάρχουν μεταξύ μας μέλη που πιθανόν δεν γνωρίζουν μερικά βασικά στοιχεία για την Ε.Α.Α. και την λειτουργία της, τόσο σαν σωματείο, όσο και σαν μέλος της ευρύτερης αεραθλητικής οικογένειας. Και αυτό όχι αναγκαστικά από άγνοια αλλά επειδή δεν βρεθήκε κανείς να τους τα πει ή δεν τα βρήκαν πουθενά γραμμένα. Η Ε.Α.Α. ιδρύθηκε το 1952 και είναι από τα πρώτα σωματεία της Ελλάδας που ασχολούνται αποκλειστικά με ένα μό-νο αεράθλημα. Ωστόσο σαν αεραθλητικό σωματείο, είναι μέλος στην Ε.Α.Α.Ε. (Εθνική Αερολέσχη Ελλάδας), η οποία είναι η ανώτατη αεραθλητική αρχή στην χώρα μας και νόμιμος εκπρόσωπος της F.A.I. (Federation Aeronautique Internationale). Ένας από τους σκοπούς της Ε.Α.Α.Ε είναι και ο συντονισμός της αεραθλητικής δραστηριότητας και ο προγραμ-ματισμός ενεργειών για το μέλλον του αεραθλητισμού. Η Ε.Α.Α.Ε και συγκεκριμένα τα μέλη του Δ.Σ επειδή δεν είναι δυνατόν να είναι γνώστες όλων των προβλημάτων ή αναγκών του κάθε αεραθλήματος αλλά και επειδή δεν είναι δυνατόν να επιλύνει μεμονωμένα σε κάθε σωματείο μέλος της προβλήματα που αφορούν συγκεκριμένο ή συγκεκριμένα αεραθλήματα, ίδρυσε τους κατ' αεράθλημα Κλάδους. Παράλληλα ορισμένα σωματεία ιδρύουν και τις πρώτες αεραθλητικές ομοσπονδίες. Οι ομοσπονδίες ή Κλάδοι έχουν την ιδιότητα σαν καλύτεροι γνώστες των αεραθλημάτων τους να προωθούν τα προβλήματά τους στην Ε.Α.Α.Ε αλλά και να μετέχουν στον γενικότερο προγραμματισμό του αεραθλητισμού. Η Ε.Α.Α. λοιπόν είναι μέλος σε όλα τα παραπάνω και η δράση της έχει σχέση και φυσικά επηρεάζει και επηρεάζεται από την πορεία τους. Σαν σωματείο είχε και έχει την τύχη να διοικείται από άτομα άξια που η αγάπη τους προς αυτήν την έκαναν να είναι αυτή την στιγμή μέσα στα πρώτα αεραθλητικά σωματεία από πλευράς δραστηριότητας αλλά και από πλευράς αριθμού ενεργών μελών. Αυτό κάνει ή πρέπει να κάνει τα

μέλη μας να είναι ακόμα πιο περήφανα αλλά και πιο υπεύθυνα, διότι με την δραστηριότητά τους ανεβάζουν το γόητρο της Ε.Α.Α., του αερομοντελισμού αλλά και του αεραθλητισμού γενικότερα. Η Ε.Α.Α. τα τελευταία χρόνια υπερδιπλασίασε τον αριθμό των ενεργών μελών της, κυρίως λόγω της λειτουργίας του μοντελοδρομίου, που είναι κάτι δικό μας, το φτιάξαμε με τα χέρια μας και πρέπει να το προσέχουμε σαν τα μάτια μας.

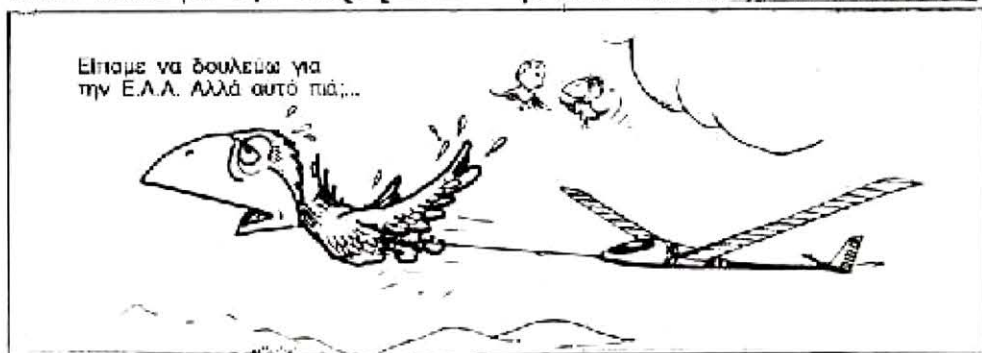
Ωστόσο αυτή η αύξηση των μελών άλλαξε και τον τρόπο διοίκησης αλλά και την γενικότερη οργάνωση του σωματείου. Τα μέλη δεν είναι πλέον 100 που λίγο πολύ ο ένας ήξερε τον άλλο. Ο ρυθμός εγγραφής αυτή την στιγμή είναι 15-20 άτομα περίπου τον μήνα. Το πρώτο πράγμα που ρωτά το κάθε υποψήφιο μέλος "Τι μου προσφέρει η Ε.Α.Α για να γραφτώ;" Η απάντηση μέχρι τώρα ήταν το μοντελοδρόμιο, τα σεμινάρια, τους αγώνες, το δελτίο κ.τ.λ. Στο μέλλον η απάντηση πιστεύω ότι πρέπει να είναι ή μάλλον να ξεκινά από το εξής "Η Ε.Α.Α θα σου προσφέρει λίγο παραπάνω από ότι θα προσφέρεις εσύ στην Ε.Α.Α.". Τι σημαίνει αυτό..

Απλά δεν μπορούμε να ζητάμε ή να κρίνουμε (με την κακή έννοια) όταν εμείς δεν προσφέρουμε. Τι πιο φυσικό. Πώς μπορείς να απαιτείς από άτομα σαν και σένα, που είναι τα μέλη του Δ.Σ. να δουλεύουν για να απολαμβάνεις μόνο εσύ. Να ζητάμε αγώνες και να μην λαμβάνουμε μέρος, να ζητάμε καθαριότητα και να μην φροντίζουμε οι ίδιοι γι αυτήν και αναφέρω τα παραπάνω, γιατί δυστυχώς ό,τι έχει γίνει μέχρι τώρα δεν έχει γίνει με την κοινή προσπάθεια όλων αλλά με την υπερπροσπά-

θεια μερικών. Και βέβαια στις επιτυχίες όλοι θέλωμε μερίδιο, αλλά στις αποτυχίες, ή λανθασμένες αποφάσεις ας πούμε, γιατί αποτυχίες δεν πιστεύω ότι υπάρχουν, τις φορτώνουμε στους λίγους στους οποίους βέβαια οφείλουμε και τις επιτυχίες. Και για να καταλήξω η προσωπική μου γνώμη δεν είναι να σταματήσουμε να έχουμε γνώμη ή να μην μιλάμε αλλά να γίνουμε και μεις, ο καθένας βέβαια όπως μπορεί με τον τρόπο του, μέλη της Ε.Α.Α. Οι υποχρεώσεις μας πρέπει αν καταλάβουμε δεν σταματούν με την πληρωμή των συνδρομών μας. Αυτό είναι το λιγότερο. Το σημαντικότερο είναι η παρουσία μας, η συμμετοχή μας, η ενεργητικότητά μας αλλά και κυρίως η υπευθυνότητά μας. Όχι λόγια αλλά έργα, όχι υποσχέσεις αλλά πράξεις. Και θα στείτε για πότε η Ε.Α.Α θα ξεπεράσει κάθε προσδοκία, αν ο καθένας μας αφιερώσει λίγο από τον ελεύθερο χρόνο του για το καλό του συνόλου, στο οποίο είναι και εκείνος μέσα φυσικά. Και θα δείτε πόσο ευχαριστημένοι θα είστε όταν αισθάνεστε ότι και σεις έχετε βάλει ένα τετραδάκι και πόσο θα πασχίζετε να μην χαλάσει αυτό που φτιάξατε.

Και τελειώνω με μιά τροποποίηση μέρους ενός λόγου του John F. Kennedy που είναι και το νόημα όλων των παραπάνω. "Μην ζητάτε λοιπόν μέλη της Ε.Α.Α. τι μπορεί να κάνει αυτή για σας αλλά τι μπορούμε όλοι μαζί να κάνουμε για το καλό της Ε.Α.Α. και σεις Αερολέσχεις μην ζητάτε τι μπορούν να κάνουν για σας η Ε.Α.Α.Ε ή οι Ομοσπονδίες αλλά τι μπορούμε να κάνουμε όλοι μαζί ενωμένοι για την πρόοδο και ανάπτυξη του αεραθλητισμού γενικά"... Αντώνης Παπαδόπουλος.

Είπαμε να δουλέψω για την Ε.Α.Α. Αλλά αυτό πιά...

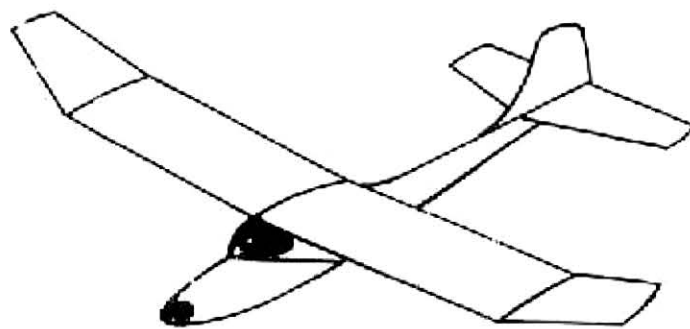


RELAX

Αυτή η σελίδα είναι ένα Χριστουγεννιάτικο δώρο στους μικρούς μας φίλους. Το πήραμε από το *Modelé Magazine* Νο 443, και κατασκευάζεται ολόκληρο από μπάλα πάχους 1,5 χιλ.

Για να το αποτυπώσετε επάνω στην μπάλα σας προτείνουμε να φωτοτυπήσετε το σχέδιο σε ξηρογραφικό μηχάνημα και μετά να σιδερώσετε επάνω στο φίλο της μπάλας την φωτοτυπία. Τα ίχνη της φωτοτυπίας θα αποτυπωθούν περίφημα στο ξύλο. Ύστερα κόβετε το σχέδιο με ένα κοπίδι προσέχοντας τα νερά της μπάλας να είναι όπως το σχέδιο. Περνάτε με γυαλόχαρτο όλες τις επιφάνειες ώστε να στραγγυλεύουν. Κατόπιν κολάτε τις ενισχύσεις στην άτρακτο και βάφεται την καμπίνα. Ύστερα ενώνεται μεταξύ τους τα φτερά τηρώντας τις διέδρους που αναφέρονται στο σχέδιο, και τα κολάτε επάνω στην άτρακτο, ώσπου να στεγνώσει η κόλλα τα συγκρατείτε με καρφίτσες και συγκολλητική ταινία. Το ίδιο κάνετε και για την οριζόντια ουρά. Όταν η κατασκευή τελειώσει προσθέτεται βάραι (μολύβι ή μπουλόνι στο μπροστινό τμήμα) ώσπου το μοντέλο να ισορροπεί στο CG του σχεδίου.

Καλές πτήσεις.



SPIN

Διασκευή από το RCM + E, Οκτώβριος 1988.

Εκτός από τους ακροβάτες μοντελίστες με τα ειδικά σχεδιασμένα μονιέλα τους, το SPIN είναι μια επικίνδυνη κατάσταση για οποιοδήποτε αεροπλάνο.

Λο Ν. Κατσαράς

Ισως η χειρότερη αιτία πτώσης μονιέλων είναι το spin ή περιδόνηση. Βέβαια, παρεμβολές, αστοχίες υλικών, κακή κατασκευή και συντήρηση, άδειες μπαταρίες κλπ., όλα συνεισφέρουν στην ανανέωση του σιλόσι μας, το spin όμως παραμένει η κύρια αιτία.

Πώς κατακτούμε το spin; Απλό. Ερχόμαστε για προσέλιξη. Εκατόνουμε κινητήρα, πέφτει η ταχύτητα και σιγά σιγά χάνουμε ύψος. Σε κάποιο σημείο στρέφουμε για την τελική. Πάνω στην στρόφι το μονιέλο φυσικά αρχίζει να βυθίζεται πιο γρήγορα. Εισως το τραβήμα, το μονιέλο χάνει τη στήριξη του, σκολάρεται και με την κλίση που έχει μπαίνει σε spin. Ένας άλλος σίγουρος τρόπος είναι στην απογείωση να του δώσουμε μεγάλη και απότομη κλίση. Οι ενδοδειγμένοι τρόποι βέβαια δεν είναι οι παραπάνω αλλά ο ακόλουθος και από μεγάλο ύψος. Ελαττώνουμε ισχύ, αφήνουμε την ταχύτητα να πέσει κρατώντας την μύτη του μονιέλου ψηλά με UP elevator και όταν φτάσουμε στην απόλυτη στήριξη δίνουμε Rudder -και ίσως και aileron στην ίδια κατεύθυνση- κρατώντας πάντα UP elevator. Αν το μονιέλο έχει μεγάλη ειστάθεια ή δεν ελαττώσαμε αρκετά την ταχύτητα, το αποτέλεσμα κατά πόσα πιθανότητα θα είναι μια σπειροειδής βύθιση. Για να διατηρηθούμε στο spin, πρέπει να συνεχίσουμε να κρατάμε UP elevator για να μην αυξηθεί η ταχύτητα και το Rudder για να συνεχίσει η περιστροφή. Αν μετά στο spin δώσουμε κινητήρα, το πιθανότερο αποτέλεσμα θα είναι να αυξηθεί ο ρυθμός περιστροφής και όχι η έξοδος από την περιδόνηση. Η έξοδος από το spin επιτυγχάνεται με αύξηση της ταχύτητας για να βγει το μονιέλο από την κατάσταση απόλυτης στήριξης και σταμάτημα της περιστροφής. Το πρώτο επιτυγχάνεται με λίγο elevator προς τα κάτω και το δεύτερο με κεντραρίσματα του Rudder. Σε ορισμένα μονιέλα είναι πιθανό να χαλαστεί και Rudder αντίθετα προς την περιστροφή.

Το κύριο σημείο όμοιο είναι η αύξηση της ταχύτητας. Όσοι γρήγορα και να πλησιάζει το έδαφος, μόνον elevator προς τα κάτω για να βγει το

μονιέλο από το stall θα του αυξηθεί ταχύτητα. Η ενστικτώδης κίνηση να τραβήξουμε προς τα πάνω δεν θα φέρει άλλο αποτέλεσμα από το να τα διατηρήσει σε stall και ακαβέρνητο. Επίσης, όταν τελικά προλάβουμε εμείς το μονιέλο πριν την Μάνα Γη, μην ξεχνάμε ότι αυτό έχει μικρή εμπρόσθια ταχύτητα και ένα απότομο τράβηγμα του elevator θα το ξαναπολλάξει.

Εκτός από τους ακροβάτες μοντελίστες με τα ειδικά σχεδιασμένα μονιέλα τους, το spin είναι μια επικίνδυνη κατάσταση για οποιοδήποτε αεροπλάνο. Ακόμα και αυτοί το επιτυγχάνουν μόνο από μεγάλο ύψος. Ιδιαίτερα επικρατεί σε περιδόνηση είναι τα scale μονιέλα με τις μη μονιελιστικές αναλογίες τους, μονιέλα με μικρά ακροαπτεράκια που χάνουν εύκολα την στήριξη τους, βαριά μονιέλα για τον ίδιο λόγο και φυσικά πολυκινητήρια μετά από ισόλεια

ενός κινητήρα. Φυσικά οποιοσδήποτε συνδυασμός των παραπάνω κάνει την κατάσταση ακόμα χειρότερη.

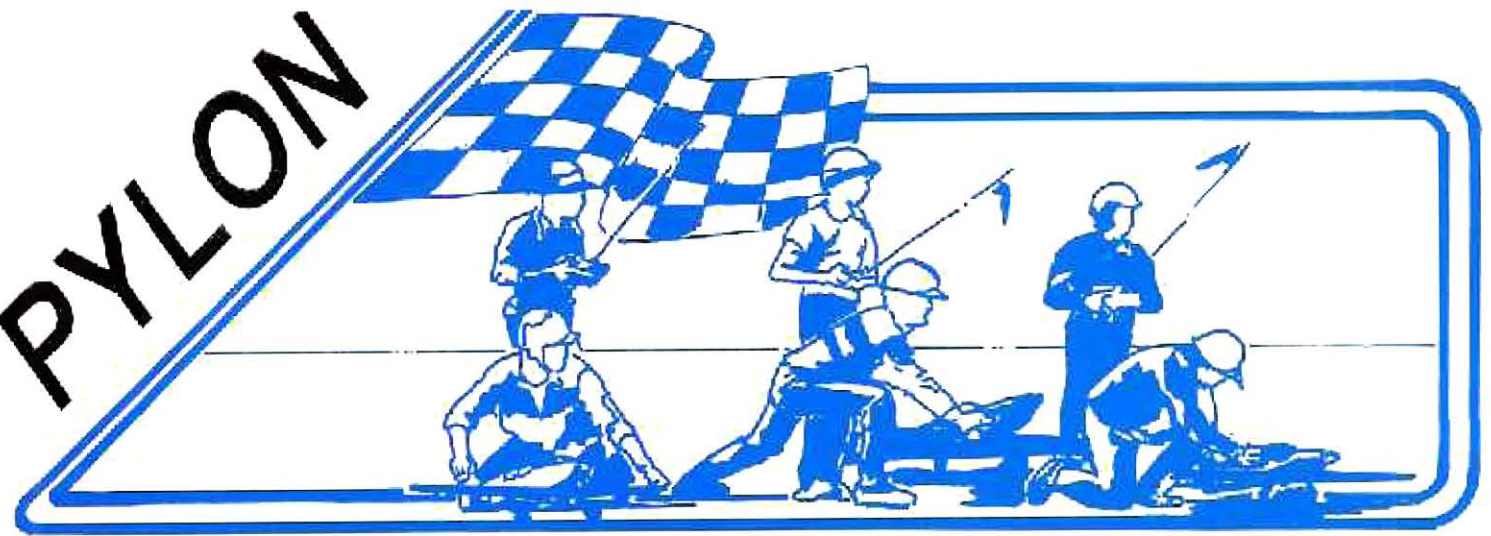
Συναρμίζοντας, μπορούμε να πούμε:

- 1) Μην επιχειρείτε ποτέ spin σε χαμηλό ύψος. Αν, άλλώς μας μπούμε σε spin.
- 2) Elevator κάτω
- 3) Rudder και aileron σε θέση neutral
- 4) Κινητήριες/κινητήρας σε ρελαντί
- 5) Όταν αυξηθεί η ταχύτητα, τα περισσότερα μονιέλα θα πάρουν να περιστρέφονται. Αν όχι, λίγο αντίθετο Rudder.
- 6) Όταν έχουμε ικανοποιητική ταχύτητα, σιγά-σιγά δίνουμε elevator προς τα πάνω.
- 6) Σε ευθεία-οριζόντια, δίνουμε κινητήρα για να συνεχίσουμε να πετάμε και τον πομπό σε κάποιο άλλο για να συνέλθουμε. ■



Και τώρα πως θα το βγάλουμε από το Spin;

PYLON



Αγώνας PYLON RACING 4 Δεκεμβρίου 1988

■ Ρεπορτάζ Ν. Κατσαράς

Με χαρά βλέπουμε ότι ο υψός του Pylon εξαπλώνεται. Οι περυσίνοι κατέβηκαν καλύτερα εξοπλισμένοι και καινούργιοι δοκίμασαν.

Είχαμε εννέα συμμετοχές σ' αυτόν τον αγώνα από τους οποίους ο Γιώργος Τσιούγκος με Quicksy 500, ο Απόστολος Μαρτίνος με Mustang και ο Μ. Μέρλος επίσης με Mustang είχαν εξειδικευμένα μοντέλα PYLON και γρήγορους κινητήρες. Η διαφορά φάνηκε από την ταχύτητα των μοντέλων στις ευθείες και την ευστοχία και άνεση που πήραν τις στροφές.

Ήσαν μέρος οι Στ. Τσατάλογλου, Ν. Βραχιολίδης, Α. Μαρτίνος, Μ. Μέρλος, Π. Παπαδημητρίου, Π. Πετρόπουλος, Γ. Τσιούγκος, Ι. Ζήβας, Π. Κωνσταντινίδης και Γ. Ιωσηφίδης. Τον καλύτερο χρόνο έφερε ο Α. Μαρτίνος στον Β' γύρο των προκριματικών με 2' 15" χωρίς ποινές. Οι μέσοι χρόνοι των Μαρτίνου, Τσιούγκου και Ζήβα που φτάσαν στον τελικό ήταν της τάξης των 2' 30" με 2' 40" επιτάσεις που με εξάσκηση και πείρα σίγουρα θα βελτιωθούν. Στον ημιτελικό γύρο προχώρησαν οι Μαρτίνος, Τσιούγκος, Ζήβας, Βραχιολίδης, Πετρόπουλος και Ιωσηφίδης ενώ στον τελικό έτρεξαν οι Μαρτίνος, Τσιούγκος και Ζήβας.

Και πάλι αποδείχθηκε ότι η αξιοπιστία και η σωστή πτήση μετράνε ίσως περισσότερο από την απόλυτη ταχύτητα, μια και οι Μέρλος και Κωνσταντινίδης με μοντέλα γρήγορα εγκατέλειψαν από προβλήματα στους κινητήρες ενώ ο Γ. Τσιούγκος με καύσιμο χωρίς νίτρο και σιγαστήρα ήταν μόλις 10 με 15 δευτερόλεπτα πιο αργός από τον Α. Μαρτίνο με τον ίδιο κινητήρα, σχεδόν ελεύθερη εξάτμιση και 10% νίτρο. Ο Π. Πετρόπουλος με 25 FSR πέτυχε 2' 58", χρόνο που μπορεί να βελτιώσει με εξάσκηση και λιγότερες ποινές.

Αναλυτικά αποτελέσματα:

Προκριματικοί:

	Α γύρος		Β γύρος	
Μαρτίνος	2' 41"	ποινές 0	2' 18"	ποινές 0
Βραχιολίδης	4' 40"	" 7	4' 18"	" 3
Τσατάλογλου	4' 58"	" 10	4' 34"	" 7
Μέρλος	-	-	-	-
Πετρόπουλος	4' 06"	" 4	3' 42"	" 5
Ιωσηφίδης	-	-	3' 10"	" 3
Κωνσταντινίδης	-	-	-	-
Τσιούγκος	2' 33"	" 4	2' 34"	" 1
Ζήβας	2' 45"	" 1	2' 34"	" 3

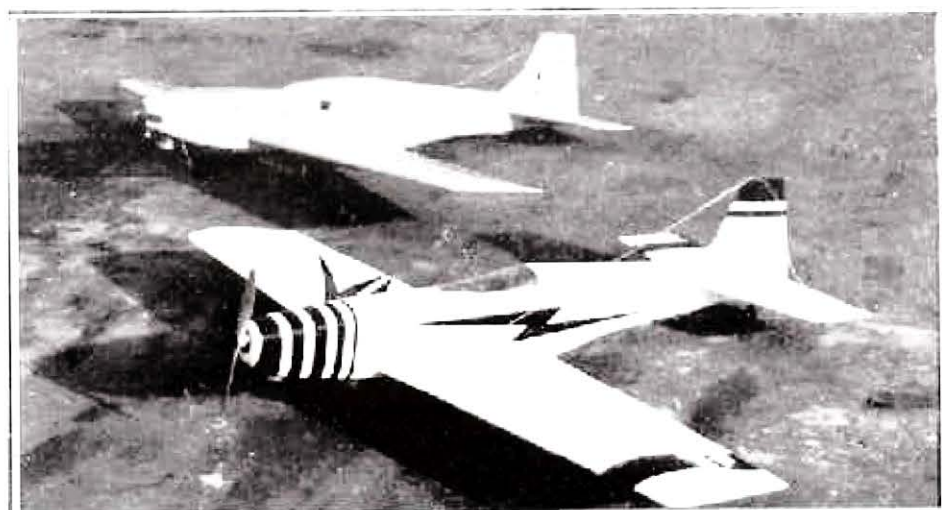
Ημιτελικοί:

	Α γύρος		Β γύρος	
Μαρτίνος	2' 33"	ποινές 0	2' 22"	ποινές 1
Τσιούγκος	2' 46"	" 1	2' 51"	" 3
Βραχιολίδης	3' 47"	" 1	4' 00"	" 7
Ζήβας	3' 00"	" 2	2' 51"	" 2
Πετρόπουλος	2' 58"	" 2	3' 25"	" 5
Ιωσηφίδης	3' 04"	" 2	3' 10"	" 3

Τελικός:

Μαρτίνος	2' 30"	ποινές 0	Ήταν ένας ωραίος αγώνας με συναγωνισμό, φασαρία, αγωνία, εκνευρισμό και κέφι. Ευχαριστούμε τους αθλητές, την κα Keller και τους κυρίους Hoffmann, Φωκά, Βουρδουμή, Αρμυροειά, Keller, Παπαδόπουλο, Αγαθό και Πασσά που βοήθησαν στην διεξαγωγή του.
Τσιούγκος	2' 36"	" 0	
Ζήβας	2' 44"	" 1	

Ηταν ένας ωραίος αγώνας με συναγωνισμό, φασαρία, αγωνία, εκνευρισμό και κέφι. Ευχαριστούμε τους αθλητές, την κα Keller και τους κυρίους Hoffmann, Φωκά, Βουρδουμή, Αρμυροειά, Keller, Παπαδόπουλο, Αγαθό και Πασσά που βοήθησαν στην διεξαγωγή του.



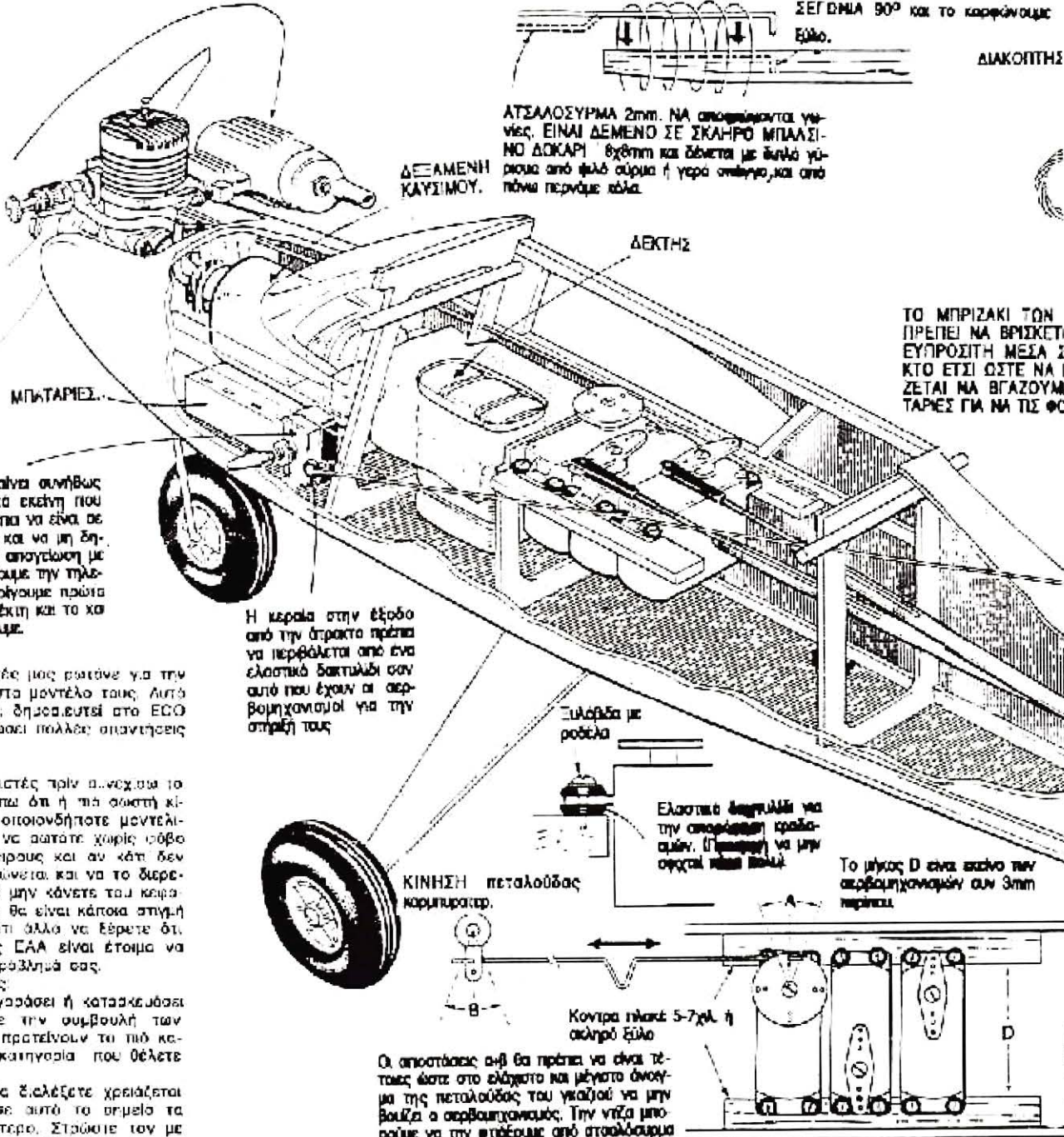
Τα δύο MUSTANG του αγώνα. Σε πρώτο πλάνο του Μαρτίνου και σε δεύτερο του Μέρλου.

ΜΙΚΡΟ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟ ΔΕΞΙΚΟ

ΦΤΙΑΧΤΟ ΜΕ ΠΡΟΣΟΧΗ

ΛΥΓΙΖΟΥΜΕ ΤΟ ΑΤΣΑΛΟΣΥΡΜΑ 5 ΣΕΓΩΝΙΑ 90° ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΡΦΩΝΟΥΜΕ ΕΞΩ.

Ο Σηραστήρας βιδώνεται στην εξαγωγή του κινητήρα. Είναι αναγκαίος για ένα καλό ρελαγτί και επίσης για την μείωση του θορύβου. Πολλοί σηραστήρες διαθέτουν βαλβίδα που ενώνεται με σωλήνα αλκάνης και την δεξαμενή των καυσίμων έτσι ώστε η τροφοδοσία να είναι πιο σταθερή.



ΔΙΑΚΟΠΤΗΣ

ΑΤΣΑΛΟΣΥΡΜΑ 2mm. ΝΑ απορροώνεται γυμνά, ΕΙΝΑΙ ΔΕΜΕΝΟ ΣΕ ΣΚΑΗΡΟ ΜΠΑΛΑΣΙΜΟ ΔΟΚΑΡΙ. Θέση και δένεται με διπλό γύρισμα από φιλέ σύρμα ή γυρο σπείρωμα, και από πάνω περνάμε κλώα.

ΤΟ ΜΠΡΙΖΑΚΙ ΤΩΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΕΥΠΡΟΣΙΤΗ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΤΟ ΕΤΣΙ ΩΣΤΕ ΝΑ ΙΣΤΑΙ ΝΑ ΒΓΑΖΟΥΜΕ ΤΑΡΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΤΙΣ ΦΩ

Διακόπτης. Πρέπει να μπαίνει συνήθως στην αντίθετη πλευρά από εκείνη που είναι η εζάρωση. Ακόμη πρέπει να είναι σε εμφανή και προσίτη θέση και να μη δημιουργεί εμπόδιο κατά την απογείωση με το χέρι. Επίσης όταν ανοίγουμε την ηλεκτροδότηση πρέπει να ανοίγουμε πρώτα τον πομπά και μετά τον δέκτη και το κατόπιν όταν την κλείνουμε.

Πολλοί νέοι μοντέλα της μας ρωτάνε για την εγκατάσταση του 'ρόβ' στα μοντέλα τους. Αυτό το απλό σκεύος (που έχει δημοσιευτεί στο ΕΘΟ model). Πιστεύω ότι θα δώσει πολλές απαντήσεις στα ερωτήματά τους.

Φίλοι νέοι αερομοντελιστές πριν ανοίξετε το άρθρο, θα ήθελα να σας πω ότι η πιο σωστή κίνηση για την κατανόηση οποιονδήποτε μοντελιστικού προβλήματος είναι να ασπάζεστε χωρίς ρόβ ή ντεντρί, τους τριβόμενους και αν κάτι δεν σας πείθει να το διασφαλιστεί και να το διαρευνάτε και προς θεού ποτέ μην κάνετε ταμ κερφολιά σας γιατί το λιγότερο θα είναι κάποια στιγμή να απογοητευτείτε. Και κάτι άλλο να έχετε ότι όλα με όλα τα μέλη της ΕΑΑ είναι έτοιμα να αγκαλιάσουν φίλικα κάθε πρόβλημά σας.

Και τώρα στο θέμα μας. Εάν δεν έχετε ήδη αγοράσει ή κατασκευάσει κάποιο μοντέλο ζητήστε την συμβουλή των μελών της ΕΑΑ. Θα σας προτείνουν το πιο κατάλληλο σύμφωνα με την κατηγορία που θέλετε να ασχοληθείτε.

Αν το μοντέλο που θα ελεάζετε χρειάζεται κινήτρα μην λησθήτε σε αυτό το σημείο τα χρήματα, πάρτε τον καλύτερο. Στραώστε τον με υπομονή όπως σας προτείνει ο κατασκευαστής και ταποθετήστε τον να κοιτάει 19-29 δεξιά (όπως κοιτάει το μοντέλο από την ουρά) και κατά τέτοιο όσο προτείνει ο κατασκευαστής. Αυτό για να εξοικονομήσετε την στροφικότητα και την αντίσταση των πτερυγών.

Διαβάστε καλύτερα τμήχη του μοντελιστή θα βρείτε πολλές συμβουλές.

Προσέχετε να στεγανώσετε καλά το μπροσινό τμήχη του μοντέλου (επιόχου δύο σταπλικών ένα, πολύ καλά). Το κερφάρισμα ή τα ρεσπινάδα που χρησιμοποιούμε σαν λιπαντικά πατίζα την μπάδα και τα ξύλα και διαβρώνει το μοντέλο.

Να λιπαρτε με προσοχή και να στεγανώσετε τα μεταβιζόμενα σωληνακία της δεξαμενής καυσίμων αν δεν το κάνετε κινδυνεύετε να το δείτε κομμένο.

Να μην αφήνετε ούτε πολύ μακρύ ούτε πολύ κοντό το σωληνάκι που έχει τον 'φάρ' αυτό πρέπει να κινείται ελεύθερα σβάνοντας στις γωνίες της δεξαμενής καυσίμων. Στο σωληνάκι τροφοδοσίας του καρμπυρατέρ θα παρεμβάλουμε φίλτρα. Προσέχετε ακόμη η τροφοδοσία να ακολουθεί την πιο ευχελεστερη και σύντομη οδό προς το καρμπυρατέρ και προσοχή μην αφήσετε μέσα στην άτρακτο κανένα ανοιχτό σωλήνα.

Η κεφαλή στην έξοδο από την άτρακτο πρέπει να περιβάλλεται από ένα ελαστικό δακτυλίδι σαν αυτό που έχουν οι αεραβιομηχανισμοί για την στήριξη τους.

ΚΙΝΗΣΗ πεταλούδας καρμπυρατέρ.

Συρόβρα με ροδέλα

Ελαστικό δακτυλίδι για την απορόσηση τροχαρίων. (Προσοχή να μην σφραγιστεί ποτέ ποτάμι)

Το μήκος D είναι εκείνο των αεραβιομηχανισμών συν 3mm περίπου

Κοντρα πλάκα 5-7χιλ ή σκληρό ξύλο

Αι απόσταση α-β θα πρέπει να είναι τέτοιας ώστε στο ελάχιστο και μέγιστο άνοιγμα της πεταλούδας του γκαζιού να μην βουίζει ο αεραβιομηχανισμός. Την νιζα μπορούμε να την φτιάξουμε από ατσάλουρμα 2mm και στο μέσο της να κάνουμε ένα V έτσι ώστε να μπορούμε να αυξομειώσουμε το μήκος της προκειμένου να μπορούμε να την ρυθμίσουμε. Αυτό φυσικά στην περίπτωση που δεν θα χρησιμοποιήσουμε ευκαμπτερες νιζες με ρυθμιζόμενα ακρόντζα.

Ακόμη η δεξαμενή καυσίμων πρέπει να μπορεί να βγαίνει εύκολα από την άτρακτο. Και βοηθήστε να αδειάζετε το ντεντρί και να μην αφήνετε κατάλοιπα στη μηχανή μετά από κάθε χρήση.

Και τώρα για το ηλεκτρονικό.

Τυλίχτε τον δέκτη με αφρόλεξ και τοποθετήστε τον σε σημείο που μπροστά του να έχει αρκετό περιθώριο για αφρόλεξ, έτσι ώστε να μειωθεί πολύ η αλληκροση με άλλα τμήματα του μοντέλου σε ένα πιθανό ατύχημα.

Μην βαζετε ποτέ πίσω από τον δέκτη τις μπαταρίες, μπορεί πάνω σε ατύχημα να είναι εκείνες που θα τον χτυπήσουν.

Προσέχετε ώστε ο κρύσταλλος του δέκτη να είναι το τελευταίο τμήμα που μπορεί να χτυπηθεί ή να δονηθεί. Συγκρατήστε τον δέκτη με λάσπη ή με βελκρον.

Και τώρα κάτι για τις νιζες: α) Ελεύθερη κίνηση β) όχι τζόγοι. Ακόμη υπάρχουν εύκαμπτες

νιζες στο εμπόριο και να θυμάστε για τα ακρόντζα, ότι ένα κόλλημα με καλό είναι πάντα πολύ καλύτερο από το σφίξιμο μιας πέννας. Προσπαθήστε πιστεύω ότι η νιζα πρέπει στην μια άκρη (προτιμώ την εξωτερική) να έχει ακρόντζο, στην εσωτερική όμως είναι καλύτερο να στραβώνουμε το ατσάλουρμα σε σχήμα Z και να το περνάμε στον δίσκο του σέρβου.

Επίσης οι νιζες προς Ηυαδία και elevator πρέπει να διασφαρίζονται για να έχουμε σε ευθεία ή ανοιχτή κορυφή (αν είναι εύκαμπτες) ατσάλουρμα 1,5mm-2mm μέσα σε σκληρό σωληνάκι την ένωση των αεραβιομηχανισμών με το Ηορντ.

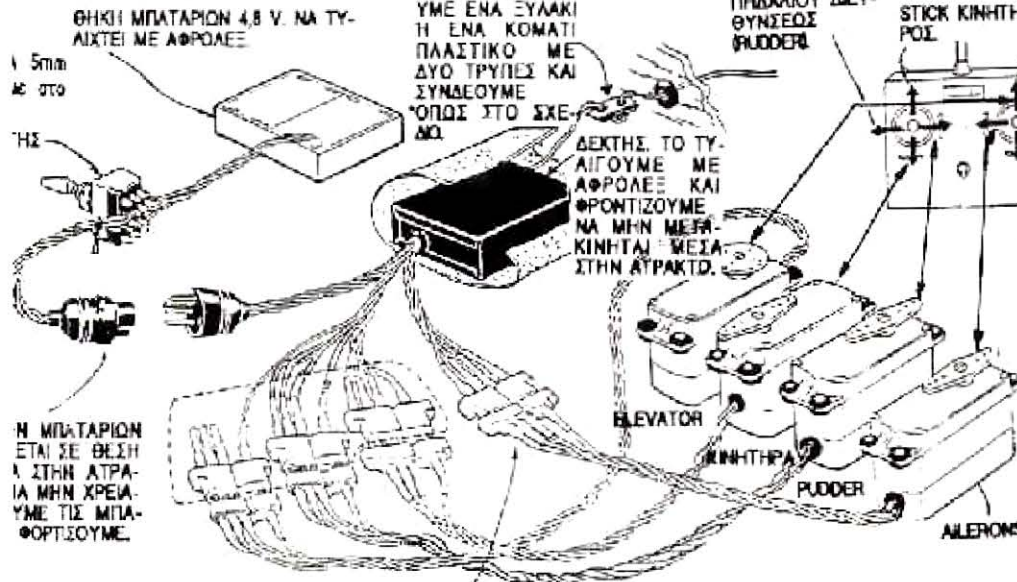
Και τώρα δύο λέξεις για το σέρβου. Δεν το βιδώνουμε ούτε πολύ σφιχτά ούτε χαλαρά.

Με το τέλος της διαδικασίας τους δεν πρέπει να βουίζουν. Ακόμη πρέπει να μπορούν εύκολα να μπαίνουν και να βγαίνουν από το μοντέλο.

Καταλαβαίνουμε εδώ ότι ένα μοντέλο πρέπει

Ι ΚΑΙ ΘΑ ΠΕΤΑΞΕΙΣ.

ΓΙΑ ΝΑ ΕΜΠΙΔΕΥΣΟΥΜΕ ΠΙΘΑΝΟ ΣΥΛΛΙΣΜΟ ΤΗΣ ΚΕΡΑΙΑΣ ΑΠΟ ΤΡΑΒΗΓΜΑ ΦΥΛΙΑΚΝΟΥΜΕ ΕΝΑ ΕΥΛΑΚΙ Η ΕΝΑ ΚΩΜΑΤΙ ΠΛΑΣΤΙΚΟ ΜΕ ΔΥΟ ΤΡΥΠΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΟΥΜΕ *ΟΠΩΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ.



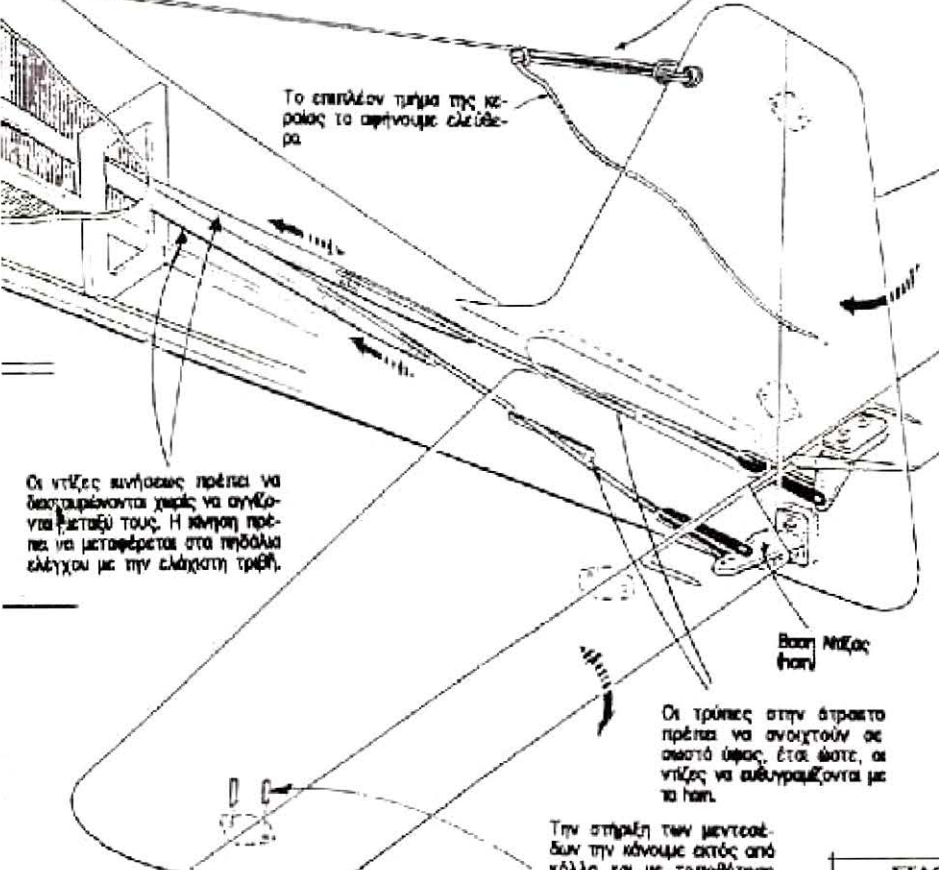
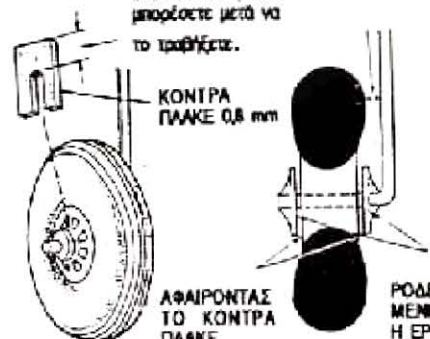
ΜΠΡΙΖΑΚΙΑ ΣΥΝΔΕΣΕΩΣ ΣΕΡΒΟΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΔΕΚΤΟΥ, ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΕΝΔΟΣΜΑΤΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΕΚΤΗ ΑΛΛΑ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΚΑΤΑΝΟΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΕΙΝΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΕΝΑ ΕΞΩ ΑΠΟ ΑΥΤΟΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΕΧΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΑΦΩΝ.

ΛΑΣΤΙΧΑΚΙ ΕΛΑΦΡΑ ΤΕΝΤΩΜΕΝΟ ΚΑΙ ΔΕΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΚΕΡΑΙΑ.

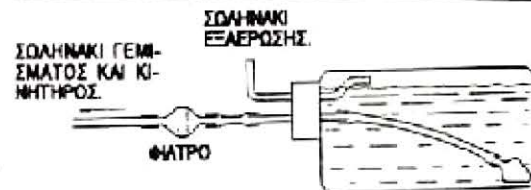
ΤΡΟΠΟΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΡΟΔΑΣ.

ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ 4 mm

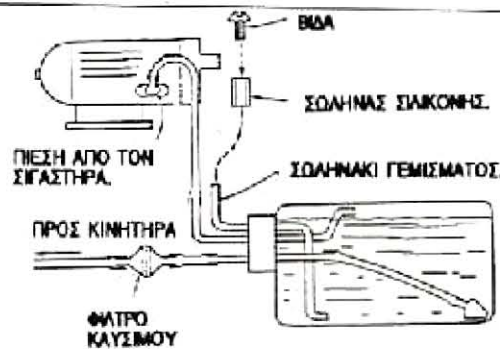
Αφήστε τουλάχιστον 10 mm να να μπορούσατε μετά να το τραβήξετε.



ΤΡΟΠΟΙ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ

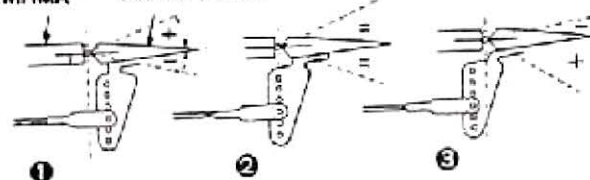


ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΣΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΟΤΑΝ ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕ ΠΙΕΣΗ



ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΣΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΟΤΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕ ΠΙΕΣΗ.

ΣΤΑΘΕΡΟ ΤΜΗΜΑ ΚΙΝΗΤΟ ΤΜΗΜΑ



ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΑ ΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΜΕΡΗ.

να έχει αρκετό εσωτερικό χώρο.

Κα, τελειώνω με τις μπαταρίες.

Να τις περιτυλίξετε με αφρολέξ. Να κρατιώνται γερά μέσα στο μοντέλο ώστε να μην κινούνται, και να είστε σίγουροι ότι πριν πετάξετε είναι καλά φορτισμένες.

Ευχαριστώ για την προσοχή

Κ. Πρωτόπαπας

ΥΓ. Για ότι μοντελιστικό πρόβλημα έχετε τηλεφωνήστε στην λήδα ή ακόμη καλύτερα ελάτε να μας βρείτε θα μας δώσει χαρά να σας βοηθήσουμε.

F3b & F3b GR

ΛΑΡΙΣΣΑ F3B GR Πανελλήνιο Πρωτάθλημα

Ρεκορτάζ: Π. Σοφός

Στις 29 και 30 Οκτωβρίου και παράλληλα με την διεξαγωγή του F3A/GR έγινε στη Λάρισα ο αγώνας του πανελληνίου πρωταθλήματος F3B/GR.

Η κατάταξη είχε ως εξής:

ΑΘΛΗΤΗΣ	ΒΑΘΜΟΙ
1. ΣΟΦΟΣ Δ.	3714
2. ΧΡΥΣΑΦΙΔΗΣ Γ.	2746
3. ΚΑΡΑΛΗΣ Π.	2651
4. ΡΑΠΤΗΣ Γ.	1998
5. ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ Χ.	0

Ο καιρός βοήθησε αρκετά στην διεξαγωγή του αγώνα και αξίζει να σημειωθεί η από πάσης άποψης άριστη οργάνωση της εκδήλωσης. Ο αγώνας συγκέντρωσε το ενδιαφέρον πολλών θεατών κατοίκων της περιοχής.

Μεταξύ των παρευρισκόμενων ήταν και ο υπουργός Αθλητισμού Θ. Στάθης, ο Νομάρχης Λάρισας, ο πρόεδρος της κοινότητας Μελισσοχωρίου, ο οποίος και έχει παραχωρήσει το χώρο του μοντιλοδρομίου και ο πρόεδρος της Αερολέσχης Λάρισας. Μετά τον αγώνα ακολούθησε το παραδοσιακό γεύμα σαν επισφράγισμα του HAPPY END της εκδήλωσης.

Για την όλη προσπάθεια αξίζουν συγχαρητήρια στους οργανωτές, για την παραδειγματική πραγματικά εκδήλωση.

Ευχόμαστε να δούμε παρόμοιες εκδηλώσεις και στο μέλλον.

Σε συνδυασμό με την κατάταξη που είχαν οι αθλητές κατά το F3BGR που έχει γίνει στην Αθήνα η Πανελλήνια κατάταξη F3BGR διαμορφώθηκε ως εξής:

	Βαθμοί	Σωματείο
1. ΧΡΥΣΑΦΙΔΗΣ Γ.	6535	ΧΑΝ
2. ΣΟΦΟΣ Δ.	5720	ΕΑΑ
3. ΒΡΑΣΤΟΣ	3371	ΕΑΑ
4. VILLAREAL Ε.	2987	ΕΑΑ
5. ΑΝΑΠΟΛΙΤΑΚΗΣ	2700	ΕΑΑ
6. ΚΑΡΑΛΗΣ Π.	2651	ΕΑΑ
7. BERCKMAN Χ.	2547	ΘΕΣ
8. ΡΑΠΤΗΣ Π.	1998	ΕΑΑ

Όπως όμως σε κάθε εκδήλωση έτσι και σ' αυτή υπήρξε το "επίθυμο" γεγονός. Ο κ. Καρυτινός νικήθηκε και αρκέστηκε στο να δει την έναρξη στο όνειρό του. Ατυχία Χρήστο στον επόμενο αγώνα καλύτερο ξυπνητήρι!!! ■



F3b GR Λάρισα: Αναμνηστική φωτογραφία μετά την εστονομή. Από αριστερά: Χρυσαφίδης Γ., Σοφός Δ., ο πρόεδρος Λάρισας Κος Παναγιώπουλος, ο κενωτάρχης Μελισσοχωρίου και Π. Καραλής.



F3b GR Λάρισα: Το βραδινό γεύμα. Από αριστερά ο πρόεδρος Λαο. Λαρίσης Κος Παναγιώπουλος, ο κριτ. αθλ. Θ. Στάθης συγχαίρει τον μικρό αθλητή, Α. Σκουρτζής, Α. Σοφός και ο Νομάρχης Λαρίσης.

ΑΘΗΝΑ F3B GR

Τοπικός αγώνας

Ρεπορτάζ: Ν. Κατσαράς

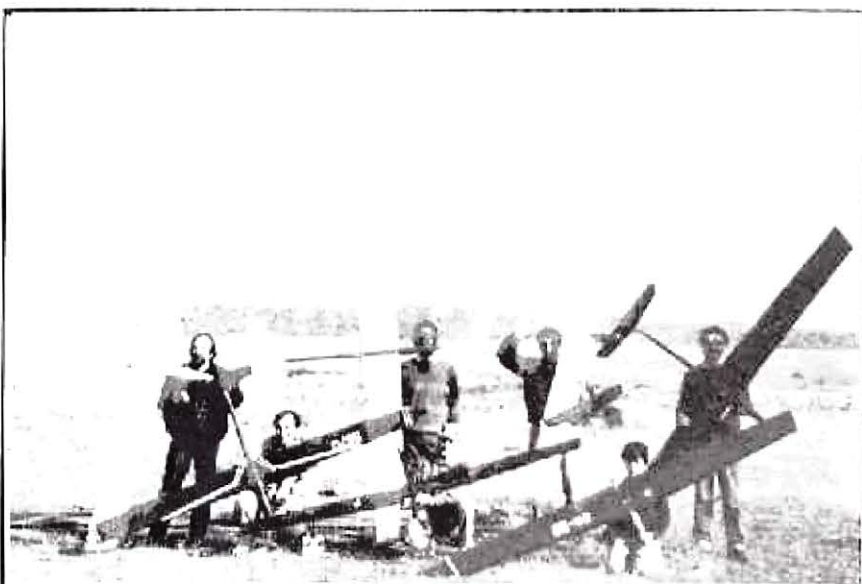
Στις 23 Οκτωβρίου έγινε στο μοντελοδρομίο μας ο προγραμματισμένος για το Φθινόπωρο αγώνας F3B GR.

Όπως προέβλεψε η ΕΜΥ, ξημέρωσε μια άθλια ημέρα με μέτριο βοριά, ψύχρα και βροχή. Παρόλ' αυτά, από τις 12 προβλεπόμενες συμμετοχές, 8 αθλητές παρουσιάστηκαν. Ο μοντελισμός μας είναι βλέπεται υπαίθρια απασχόληση. Χρήσιμη αλιτάρχη έκανε ο Αντώνης Παπαδαντωνάκης. Ο στήθος χάρις στην προσωπική εργασία του μέλους μας Leo Hofman ήταν αψηλαγμένος από χόρτα και τσουκνίδες, και έτσι οι εκτοξεύσεις που έγιναν από δύο λάστιχα ήταν ομαλές και ανεμπόδιστες.

Το κέφι και ο ενθουσιασμός των αθλητών έκανε τον αγώνα ευχάριστο για όλους, παρά τις καιρικές συνθήκες.



F3b GR Αθήνα: Οι μοντελιστές με τα ανερόπτερά τους.
Όρθιοι: Θ. Βράτσος, L. Hofman, E. Villaveal, Γ. Παπαδαντωνάκης, Ζ. Ισταυρίγλου.
Καθιστοί: Χ. Χαρολαμπάκος, Π. Καραλής, Δ. Σοφός



F3b Αθήνα: Οι μοντελιστές με τα ανερόπτερά τους.
Όρθιοι: Π. Σοφός, Γ. Σεβαστός, Γ. Παπαδαντωνάκης, Θ. Βράτσος.
Καθιστοί: Ζ. Ισταυρίγλου, Π. Καραλής, Δ. Σοφός

Πήραν μέρος, κατά σειρά τετρατομοίου, οι παρακάτω:

ΑΘΛΗΤΗΣ	ΒΑΘΜΟΙ
1. Ζαφ. Ισταυρίγλου	3887
2. Θεωδ. Βράτσος	3799
3. Leo Hofman	3419
4. Emilio Villaveal	2980
5. Δημ. Σοφός	2931
6. Παντ. Καραλής	2513
7. Γιώρ. Παπαδαντωνάκης	2027
8. Χαρ. Χαρολαμπάκος	1245

Ιδιαίτερα χαριτζίζουμε την συμμετοχή του νεαρού Δημήτρη Σοφού.

Είναι χαρά όλων μας να βλέπουμε τα παιδιά μας να συμμετάσχουν ενεργά στο χόμπι μας.

Μετά το τέλος του αγώνα, ο νικητής Ζαφ. Ισταυρίγλου μας κέρασε όλους στο καλακείο και πράγματι ένα κονιάκ ήταν ότι έπρεπε εκείνη την ώρα. ■

ΑΘΗΝΑ F3B

Πανελλήνιο Πρωτάθλημα

Ρεπορτάζ: Κ. Πρωτόπαπας

Στις 20-11-88 έγινε στην Αθήνα στο μοντελοδρομίο μας, ο δεύτερος αγώνας του πανελληνίου πρωταθλήματος F3b. Παρακάτω παραθέτω τους αθλητές που πήραν μέρος:

ΑΘΛΗΤΗΣ	ΕΑΑ	ΒΑΘΜΟΙ
1. Σοφός Π.	ΕΑΑ	4383
2. Βράτσος Θ.	ΕΑΑ	3924
3. Παπαδαντωνάκης	ΕΑΑ	2251
4. Καραλής Π.	ΕΑΑ	1804
5. Σεβαστός Γ.	ΕΑΑ	1323
6. Ισταυρίγλου Ζ.	ΕΑΑ	1143

Αλιτάρχης ήταν ο Σ. Πασσάς.

Ο καιρός που είχε τα νεύρα του συνέβαλε κατά πολύ ώστε οι αγώνες να μην έχουν το επίπεδο των αγώνων του Ιουνίου. Ωστόσο πρέπει να επισημάνω και αρκετές ελλείψεις ή παρερμηνίες από πλευράς οργανωτικής επιτροπής αλλά και από πλευράς ορισμένων αθλητών.

Θέλω να πιστεύω ότι τα παραπάνω θα γίνουν αφετηρία συζήτησης μεταξύ των ανθρώπων που ενδιαφέρονται για το F3b ώστε να λιθούν πιθανά προβλήματα και να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο η κατηγορία. Κλείνω το άρθρο μου παραθέτοντας την τελική βαθμολογία του πανελληνίου πρωταθλήματος 1988.

ΑΘΛΗΤΗΣ	ΛΕΣΧΗ	ΒΑΘΜ.
1. Σοφός Π.	ΕΑΑ	10117
2. Βράτσος Θ.	ΕΑΑ	8981
3. Σεβαστός Γ.	ΕΑΑ	5937
4. Ράπτης Γ.	ΕΛΑ	3092
5. Παπαδαντωνάκης	ΕΑΑ	2251
6. Καραλής Π.	ΕΑΑ	1804
7. Κουτσός Σ.	ΕΜΕ	1215
8. Ισταυρίγλου Ζ.	ΕΛΑ	1143
9. Μαρτίνος Α.	ΕΑΑ	960
10. Χρυσάφισης Γ.	Χαν.	835

Ρεπορτάζ Ν. Κατσαράς

Επίδειξη SCALE 13 Νοεμβρίου 1988

Αυτή τη φορά ο καιρός μας έκανε το χατίρι. Μετά την ματαιώση της πρώτης επίδειξης στις αρχές του χρόνου λόγω κακοκαιρίας και τις κακές συνθήκες που επικρατούσαν όλη την εβδομάδα, οι συναρμολογητές για τον καιρό θεοί Δίας και Αίολος (με τον Ποσειδώνα δεν έχουμε σχέσεις) μας λυτήθηκαν.

Οι προσπάθειες για να διαφημισθεί η επίδειξη από την Ε.Τ.2 και τον 98,4 για κάποιο λόγο δεν εκμεταλλεύθηκαν και έτσι δεν είχαμε τόσους επικριτές όσους στο παρελθόν. Παρ' όλα αυτά, οι προσωπικές προσπάθειες του Κώστα Παπαδόπουλου που είχε αναλάβει την διοργάνωση της επίδειξης και

κάτι αφίσες που μοιράστηκαν στα Μοντελιστικά καταστήματα έφεραν αρκετό κόσμο.

Από πλευράς συμμετοχών είχαμε βέβαια τον κύριο Ψαρουδάκη ο οποίος εκτός από τα άγνωστα Focke-Wolf 190 και Neuroi 19, φέτος κατέβασε το πανέμορφο αεριοθούμενο Cougar. Το Cougar δεν έχει πετάξει ακόμα και η ημέρα της επίδειξης δεν είναι κατάλληλη για δοκιμαστικές πτήσεις αλλά όλοι εντυπωσιαστήκαμε από την τελειότητα της κατασκευής και τις λεπτομέρειες του Μοντέλου.

Νόσταλγιας έδωσαν το semi-scale του Α' πολέμου του Νικόλα Κατσαρά, και το τριπλό Focke του Γιώργου Τσιούγκου που με τις τετράχρονες μηχανές τους και το αργό πέταγμα τους δείχνανε οπτικά και ακουστικά την πρόοδο της αεροπορίας από τότε μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δείγματα του οποίου είχαμε το Stuka του Γ. Τσιούγκου, το F.W.190 του Β. Ψαρουδάκη, το P39 Aircobra και P47 Thunderbolt του Α. Κουρκουτά και το Spitfire του Ε. Φωκά.



Το θρυλικό Cougar του Νταρούδακ



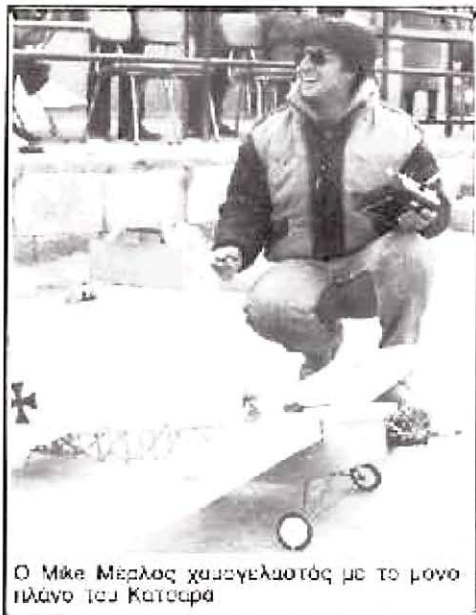
Το μονοπλάνο του Κατσαρά σε πιππη



Μισός αιώνας παρφέρα



Ο Γιάννης Ζήβας με το ελικόπτερό του



Ο Μικε Μερλος χαλαγελαστός με το μονο πλάνο του Κατούρα

Ο τελευταίος βρέθηκε σε άτυχη μέρα αφού από προβλήματα στους κινητήρες προξένησε ζημιές στο Spitfire, στο Tiger Moth και σε ένα δισηνιτήριο που παρουσίασε.

Εντύπωση προκάλεσε το πυροσβεστικό Canadaair CL 212 του Κου Μπούρμουλα. Καλοφτιαγμένο και ρεαλιστικό στην εμφάνιση και την πτήση με τους δύο τετραχρονους κινητήρες του, έδειξε πόσο πιά δημοφιλή είναι τα μοντέλα εκείνα με τα οποία το κοινό έχει κάποια σχέση. Ο Κώστας Παπαδόπουλος ο οποίος πέταξε αρκετά από τα παραπάνω μοντέλα, τελικά βρήκε καιρό να πετάξει και το δικό του Piper Cub, άλλο ένα δημοφιλέστατο αεροπλάνο που στην Ελλάδα χρησιμοποιείται κατά κόρον στην ρυμολκση ανεμοπτερόν.

Την επίδειξη συμπλήρωσαν ο Γιάννης Ζήβας με το ελικόπτερό του και ο Παναγιώτης



Ο Παπαδόπουλος καταφανώς ενθουσιασμένος με τον πιλότο του μικρού Piper Cub.



Ο Κος Ψαρουδάκης δίκαια περήφανος δίπλα στο Cougar του.

Παπαδημητρίου με την καθιερωμένη ρίγη αλεξιπτώτου (του χρόνου, είτε, θα ρίξει σακουλάκι με καραμέλες και όποιος τις προλάβει δικές του, έτσι δεν θα τρέχει να μαζεύει ο ίδιος το αλεξιπτωτο όταν του το πάρνει ο αέρας).

Ευχαριστούμε όλους όσους συμμετείχαν και βοήθησαν και τον Κώστα Παπαδόπουλο για την διοργάνωση της επίδειξης.



Το Cougar από ελπί γανίο



Ο Κος Τσιούγκος κάτω από το βλέμμα του Σταύρου με το τριπλάνο Fockker.



Το ρεαλιστικότετο CI-215 του Κου Μπούρμουλα.



Το FW-190



Το Stuka του Τσιούγκου.



Το πολύ καλό Air Cebra του Κου Κουρκουτά.



Ένα ομαδικό πορτραίτο.

CONTROL LINE ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ Γ. ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ

Φίλοι αερομοντελιστές βρισκόμαστε σε μια εποχή αλματώδους ανάπτυξης της μοντελιστικής τεχνολογίας (υπερ σύγχρονα ραδιοσυστήματα. Πατάς ένα κουμπί και.....Almost ready to fly. Κασιέτες με έτοιμα πτητικά προγράμματα κλπ). Μία στα πολλά υπέρ αυτής της ανάπτυξης μπορούμε να διακρίνουμε και μερικά προβλήματα. Το κυριότερο κατά την γνώμη μου είναι η όλο και περισσότερη φθίνουσα συμμετοχή του παράγοντα άνθρωπος σε κάτι που θα έπρεπε να ταυτίζεται με τον ίδιο δηλ. το μοντέλο και ο τρόπος πτήσης του. Στο παρελθόν τα πράγματα ήταν διαφορετικά και ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας! Πόσοι από εμάς δεν έχουν νοσταλγίσει την παλιά καλή εποχή (Home Made). Αλλά και πόσοι από τους καινούργιους που αγνοούν την μοντελιστική ιστορία δεν θα ήθελαν να αυξήσουν τις μοντελιστικές τους γνώσεις;

Μέσα λοιπόν σ' αυτό το πνεύμα έρχεται αυτή η στήλη να μας ξαναδείξει το δρόμο της Control Line.

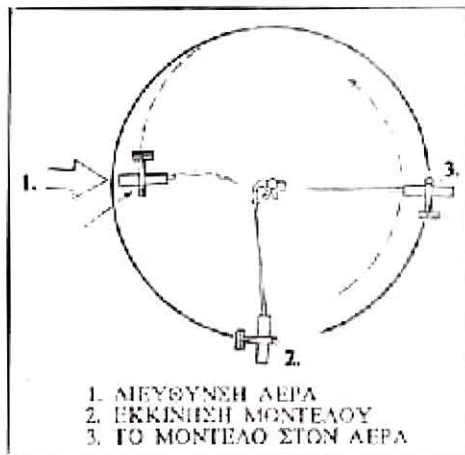
Αυτή η μεγάλη κατηγορία αερομοντέλων, αγωνιστικά τουλάχιστον, έχει προσφέρει κάποιες διακρίσεις στην χώρα μας.

Οι αγωνιστικές κατηγορίες του Control Line κατά F.A.I. είναι: ακροβατικά, ταχύτητα, ταχύτητα ομαδικά, Combat, και scale. Κάθε κατηγορία έχει την δικιά της ομορφιά.

Κατασκευαστικά το μοντέλο μπορεί να κερμαίνεται από απλή profile κατασκευή μέχρι τις χρονοβόρες λεπτομέρειες ενός scale μοντέλου. Από οικονομικής πλευράς δεν έχουμε την τηλεκατεύθυνση η οποία κοστίζει συνήθως πολύ περισσότερο από ολόκληρο το μοντέλο. Γι αυτό το λόγο, προτιμάται για κάποιον που ξεκινάει τον αερομοντελισμό. Οι κινητήρες επίσης δεν έχουν συνήθως κατωματωτέρ με ρύθμιση των στροφών κατά την διάρκεια της πτήσης.

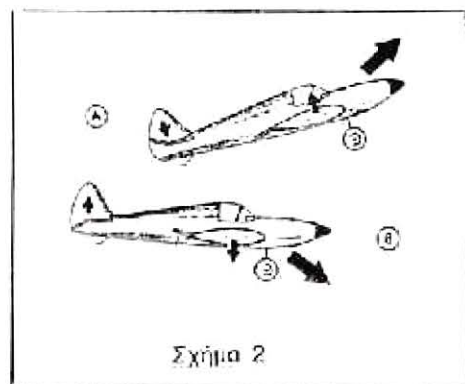
Ας δούμε όμως πώς έχουμε

τον έλεγχο του μοντέλου μας. Στο control line ο αερομοντελιστής βρίσκεται σε άμεση επαφή με το μοντέλο. Μέσω δύο συρμάτων έχουμε τον έλεγχο του πηδαλίου ύψους-βάθους. Το μοντέλο πετάει σε κυκλική τροχιά σχ. 1 και στην θεωρητική επιφάνεια ενός ημισφαιρίου.



1. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΑ
2. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΟΝΤΕΛΟΥ
3. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ

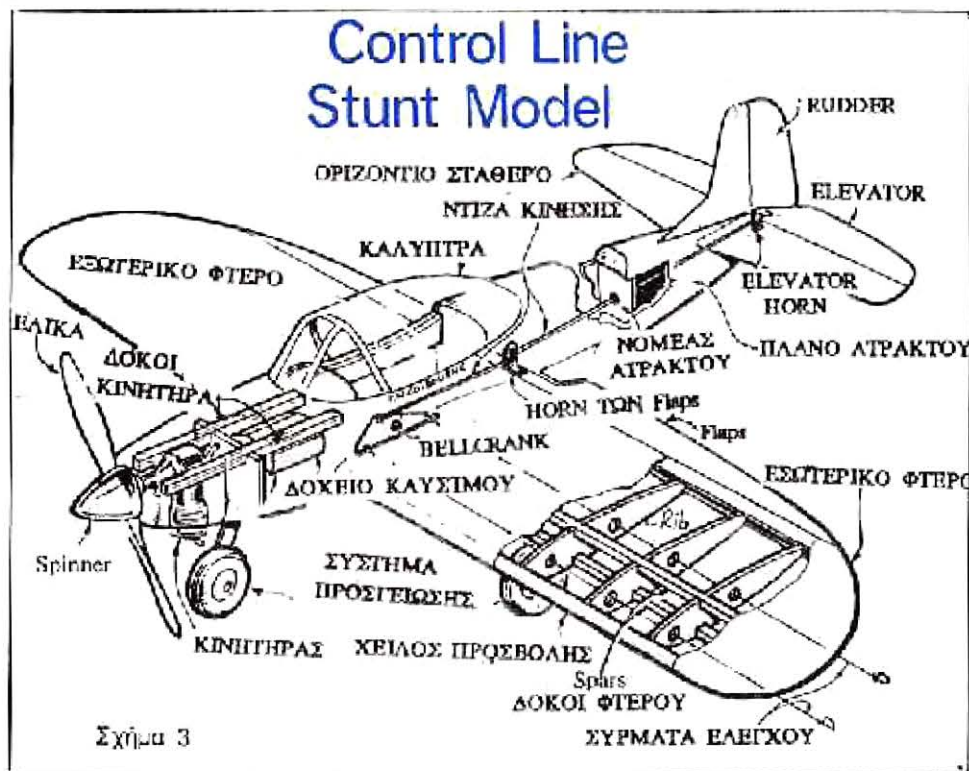
σταθερή κλίση προς τα δεξιά. Αυτό γίνεται διότι το μοντέλο μας πετάει σε κυκλική τροχιά και θέλουμε να έχει την τάση να στρίψει προς τα έξω. Το πόσο κλίση θα πρέπει να του δώσουμε εξαρτάται από το μοντέλο. Συνήθως αναφέρεται στα σχέδια του κάθε κατασκευαστή. Εκτός από το πηδάλιο ύψους βάθους μπορούμε στο μοντέλο μας να έχουμε και



Σχήμα 2

Ο πιλότος μπορεί να κάνει loop, wing over, οκτάγια, τετράγωνα και ότι άλλο μπορεί να φανταστεί. Το Rudder σε όλα τα Control line μοντέλα έχει μια

παρ. Αυτά κάνουν ακριβώς την αντίθετη κίνηση από ότι τα πηδάλια ύψους βάθους σχ. 2. Η χρησιμοποίηση των Flaps είναι απαραίτητη σε ακροβατικά μοντέλα.

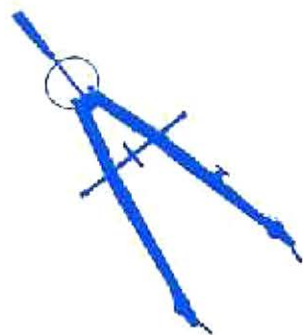


Σχήμα 3

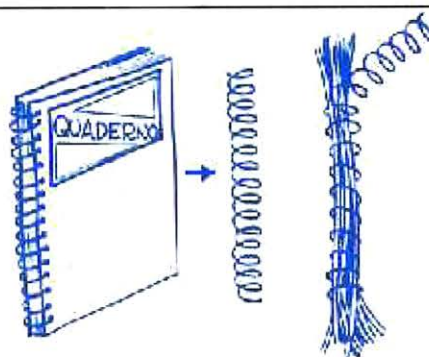
Όταν το elevator καταβάξει κάτω την ουρά του σκάφους τα flaps ανεβάζουν το μπροστινό τμήμα της ατράκτου. Το αντίστροφο γίνεται σε αντίθετες κινήσεις. Ουσιαστικά τα flaps μας βοηθούν ώστε να κάνουμε ποιό ομαλές τις φινιούρες του μοντέλου. Τα βασικά εξαρτήματα που χρησιμοποιεί ένας αερομοντελιστής του Control line είναι η λαβή, τα σύρματα, το καρπούλι που τυλίγουμε τα σύρματα, και ότι χρειάζεται για την εκκίνηση ενός κινητήρα χωρίς Radio (Stunt). Κλείνουμε αυτή την πρώτη επαφή μαζί σας με το σχήμα (3) που παρουσιάζει τα κύρια μέρη ενός μοντέλου Control line και ανανεώνω το ραντεβού μας στον επόμενο αερομοντελιστή.

ΙΔΕΕΣ!!!

Μετάφραση από το ECO MODEL



Για να κόψουμε μονοκότ, μπάλια λεπτού πάχους και άλλα παρόμοια υλικά σε τέλειους κύκλους, τίποτα πιο εύκολο, εάν εφαρμοστεί η ιδέα που δείχνει καθαρότητα ή εικόνα.



Τα ελεύθερα καλώδια μέσα στην άτρακτο που ενώνουν τα servo με τον δέκτη πολλές φορές έχουν γίνει αιτία ατυχημάτων. Είναι εύκολο να ξεπεράσουμε το πρόβλημα χρησιμοποιώντας το μεταλλικό σπιδράλ από ένα παλιό τετράδιο και να εγκλωβίσουμε μέσα σ' αυτό τα καλώδιά μας.

SCALE εκτός συναγωνισμού

Μια αθόρυβη παρουσία



Ο Γιώργος με το μοντέλο του ANVO. (προσέξτε το μέγεθός του).

Έχετε οι περισσότεροι ακούσει ή διαβάσει για τις συμμετοχές μας σε διάφορους αγώνες του εξωτερικού. Οι αγώνες αυτοί είναι αγώνες επίσημων κατηγοριών F.A.I. Ξέρετε όμως ότι υπάρχει αερομοντελιστής που έχει βγει πρώτος σε αγώνες διεθνείς, αλλά έχει μείνει άγνωστος στους πολλούς, επειδή η κατηγορία που διάλεξε και του αρέσει δεν είναι από εκείνες στις οποίες η F.A.I. διοργανώνει τακτικά παγκόσμια πρωταθλήματα; Ο αερομοντελιστής αυτός είναι μέλος της αερολέσχης Θεσσαλονίκης και ονομάζεται Γιώργος Κανδυλάκης. Η κατηγορία των μοντέλων που φτιάχνει είναι τα λαστιχοκίνητα υπό κλίμακα.

Ο Γιώργος σε πείσμα των καιρών που θέλει τον αερομοντελισμό να είναι τηλεκατευθυνση διάλεξε την κατηγορία

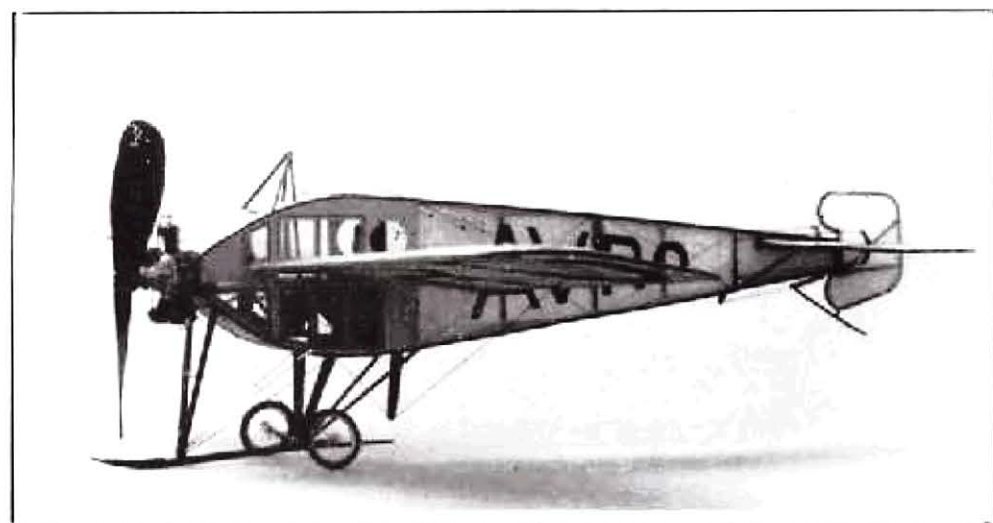
αυτή και κατάφερε να τελειοποιηθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε να συμμετέχει σε αγώνες στο εξωτερικό Παγκόσμιους ή Πανευρωπαϊκούς και να βγαίνει πρώτος. Ναι πρώτος, χωρίς καμία βοήθεια εκτός της προσωπικής του αγάπης.

Έχει λάβει μέρος δύο φορές σε αγώνες. Ο αγώνας χωρίζεται σε δύο σκέλη. Το στατικό και το πτητικό. Στο στατικό το οποίο εξετάζει πόσο το μοντέλο είναι πιστό αντίγραφο και φυσικά πόσο καλά είναι φτιαγμένο και τις δύο φορές βγήκε πρώτος. Την δεύτερη δεν βγήκε πρώτος και στην γενική κατάσταση που είναι συνδυασμός και των δύο σκελών.

Στις φωτογραφίες βλέπτε το αεροπλάνο με το οποίο έλαβε μέρος στους αγώνες των Βρυξελλών και πήρε την πρωτιά.

Συγχαρητήρια λοιπόν στον Γιώργο για την προσπάθειά του και ευχόμαστε το παράδειγμά του να το ακολουθήσουν και άλλοι.

■ Α. Παταδόπουλος



Θα μπορούσε να ήταν το πραγματικό

ΕΙΔΙΣΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΔΩ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΥ

Επίδειξη στην Τρίπολη.

Ρεπορτάζ Π.Σοφός

Στις 6/11/88, μιά όμορφη ηλιόλουστη μέρα έγινε επίδειξη αεροπλάνων της Π.Α. με οργανωτική πρωτοβουλία της αεροπορικής μονάδας Τρίπολης. Οι θεατές που είχαν ενημερωθεί από το "Ράδιο Τρίπολη" είδαν από κοντά τα NORATLAS - DC3 - T33 - F104 - T47 - F84, F84RF και άλλα στατικά μοντέλα της μονάδας.

Στη συνέχεια έγινε πτήση αερομοντέλλων με συμμετοχές μελών της ΕΑΑ αλλά και κατοίκων της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα πέταξαν:

Σοφός Π., Καραλής Π., Σκουρλής Α. Ακόμη συμμετείχαν και οι: Πίκης Γ., Γιάσος Δ., Θεοδόσης Α. από το Άργος

Όπως ήταν φυσικό οι πτήσεις των αερομοντέλλων έκλεψαν την παράσταση καθότι εντυπωσίασαν τους παρευρισκόμενους θεατές - μικρούς και μεγάλους. Ιδιαίτερη εντύπωση προκάλεσε η πτήση των ανερόπτερων με PIGGY BACK καιά το οποίο το ρυμουλκό "κουβαλάει" στη ράχη του το ανερόπτερο και το αποδεσμεύει σε κάποιο ύψος.

Το μεσημέρι δόθηκε γεύμα, όπου παρευρέθηκαν ο Διοικητής της 124 ΠΒΕ και Αξ/και με τις συζύγους τους. Ήταν μια ωραία πρωτοβουλία της 124 ΠΒΕ και ευχή μας είναι η επανάληψη στο μέλλον παρόμοιων εκδηλώσεων και από άλλες μονάδες για τη διάδοση της αεροπορικής ιδέας και του μοντελισμού.

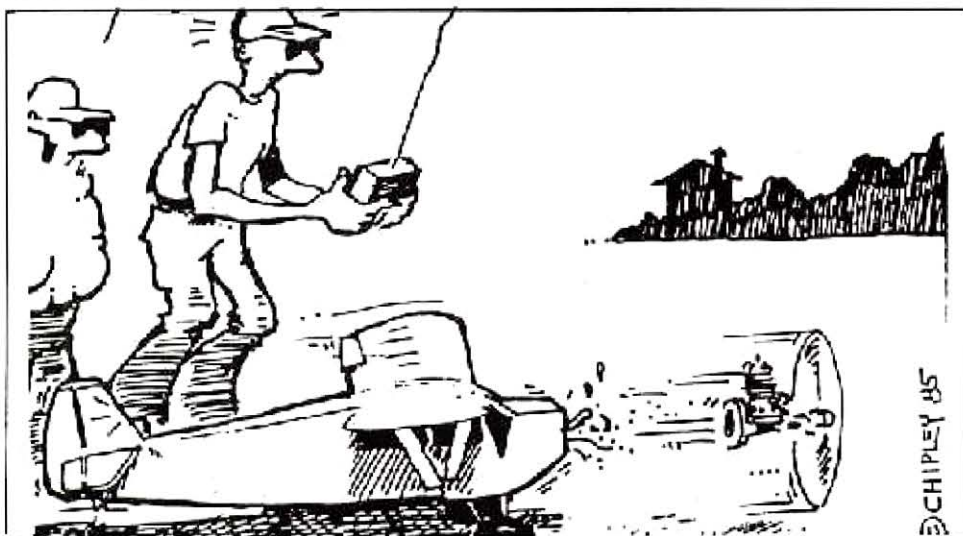
Επίδειξη Αερομοντέλων στη Λαμία

Ρεπορτάζ Π.Σοφός

Στις 13/11/88 σε αεροδρόμιο της Π.Α. που χρησιμοποιείται το καλοκαίρι από τα ψακασικά GRUMMAN και που βρίσκεται 2 χιλιόμετρα από την πόλη της Λαμίας, έγινε επίδειξη αερομοντέλλων για την ανάπτυξη της Αερολέσχης Φθιώτιδας. Η οργάνωση της εκδήλωσης ήταν έργο των: Δημήτρη Ανάγνου (επαγγελματίας μοντελισμού) και της αγωνιστικής λέσχης Αυτοκινήτων της Λαμίας. Υπήρξαν 8 συμμετοχές συνολικά και ανάμεσα σ' αυτές πολλά μέλη της ΕΑΑ.

Αναλυτικότερα πέταξαν οι: Σκουρλής Αγγ., Σοφός Δ. (11 χρόνων), Καραλής Π., Πουλαράκης Τ., Χαλαραμπάκης Χ., Σοφός Π.

Εντύπωση προκάλεσε η πτήση του Δημήτρη Ανάγνου που δημιούργησε πολύ "θέαμα" παιώνιας αιχλής, φέιγ θολάν και καραμέλες με αλεξίπτωτο. Συγχαρητήρια και στον Πιχρονο ΔΙΟΝΥΣΗ για την συμμετοχή του. Αξίζει να σημειωθεί η αθρόα προσέλευση θεατών οι οποίοι υπολογίζονται γύρω στις 3000. Ελπίζουμε η εκδήλωση να βοηθήσει στη διάδοση του αερομοντελισμού και στην ανάπτυξη της Αερολέσχης Φθιώτιδας.



αγοράζω... πουλάω...

* Πωλείται σε τμή ευκαιρίας μοντέλο ROBBE PROGO διαστάσεων 1,60 cm επί 1,20 cm άτρακτος και τηλεκατεύθυνση 5 καναλιών.

Πληροφορίες 8951.322 κ. Οικονόμου

* ΠΩΛΕΙΤΑΙ

BINTZI ΕΚΤΟΞΕΥΣΗΣ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΩΝ F3B ΔΡΧ. 25.000

Πληροφορίες Γρηγ. Μανουσακάκης τηλ. 77.77.504 μετά τις 6:00 μ.μ.

* ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Τηλεκατεύθυνση MULTIPLEX ROYAL MC PCM/PPM μοντέλο 1987, με 7 κανάλια, DUAL, RATES, MIXER, 2 SERVO PROFI καινούργια, 2 δέκτες, 1 μπαταρία 1200 MAH καινούργια, διακόπτης κλπ. ΔΡΧ. 85.000

Πληροφορίες κ. Αρη Αγοσθό

τηλ. 98.27.047

* ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

1. CONQUEST 5 καναλιών FM-72.910 με τρία servo και δέκτη με επαναφορτιζόμενες και φορτιστή σύνολο 42.000 ΔΡΧ.

2. FUTABA 7 κανάλια χρυσό FM-53.100 δέκτης 4 servo, επαναφορτιζόμενη 65.000 ΔΡΧ.

3. FUTABA PCM 8κάναλη FM-72.910 4 servo, στρόφομετρο, επαναφορτιζόμενες 100.000 ΔΡΧ.

Πληροφορίες Κος Μέρλος

τηλ. 8281.461 8-10 μ.μ.

* O.S. MAX-21VF-BR ABC ΟΛΟΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΣΤΟ ΚΟΥΤΙ ΤΗΣ.

Πληρ. ΣΑΒΒΑΣ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΗΣ

τηλ. 80.41.787 (βραδυνές ώρες)

* ΠΩΛΕΙΤΑΙ

α. Ελικόπτερο COBRA μήκος 1,85m.

β. Μηχανή 60άρα

γ. Τηλεκατεύθυνση FUTABA 7κάναλη

δ. Φορτωτής μπαταρίας μίξας 12

Volt

Πληροφορίες Κος Γιάννη Τραγουστή

τηλ. 7510.431 5-10 μ.μ.

* ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Πωλείται τηλεκατεύθυνση 2 καναλιών A.M. FUTABA FPT 2 GS με εγκατάσταση επαναφορτιζόμενης μπαταρίας

+ 2 SERVO. Ακόμη τηλεκατεύθυνση ACOMS AP 435 4 κανάλια (δυνατότητα επέκτασης σε 5) συχνότητα A.M. 35200 + 3 SERVO + επαναφορτιζόμενες μπαταρίες

Πληροφορίες Γιώργο Ιωαννίδη

τηλ. 6410.239 6-9 μ.μ.

* ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Ελικόπτερο HIPOBO SHUTTLE & έξτρα στρόφιο. Κινητήρας OS 0,50. Τηλεκατεύθυνση SANWA Digital Proresional Modul 7H με 5 servo & φορτωτή.

Γυροκόπιο PCN Full Pilot Authority Starter 12V με μπαταρία & φορτωτή

Ηλεκτρονικός Bower Panel με ηλεκτρική αντλία

Πληροφορίες: Ντίνος Χαρτοφυλακίδης

Τηλ. 9350-454

hobby Μακρυγιάννης

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

ΟΙ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΤΟΥ ΜΗΝΑ:

• ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ 0S 15 stunt	10.382 →	6.500
• ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ 0S 20 R/C	14.480 →	9.900
• ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ 15 R/C Thunder Tiger	7.598 →	4.500
• ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ 0S 61 FS ΤΕΤΡΑΧΡΟΝΟΣ	45.300 →	36.000
• ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ΤΕΤΡΑΧΡΟΝΟΣ 0S 40 FS & 40 FS-M	38.800 →	26.000
• ΤΗΛ/ΣΗ 8 ΚΑΝΑΛΗ FUTABA PCM (FP8AP)	153.700 →	109.000

ΝΕΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΤΟΙΜΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ (ARF)

• Thunder Tiger: Olympic	23.400 Δρχ.
• Πλήρη Kit: Chimpunk 25	34.900 Δρχ.
• Cherokee 25	32.950 Δρχ.

ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ ΑΕΒΕ

3 ειδικά καταστήματα

1. ΑΘΗΝΑ: Φειδίου 6 (όπισθεν κινφου Rex Τηλ. 3604391

2. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Πλατ. Κοραή (Δημ. Θεατρο) Τηλ. 4176191

ΝΕΟ 3. ΜΑΡΟΥΣΙ: Λ. Κηφισίας 10-12 Τηλ. 6846258

κάθε μήνα
νέες προσφορές

ΕΞΕΝΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

Η εταιρία **ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ ΑΕΒΕ**

συγχαίρει

τους αθλητές αερομοντελισμού

1. **ΡΕΪΖΗ Σ.** (αερολέσχη Θεσ/κης)
2. **ΚΥΡΙΤΣΟΠΟΥΛΟ Β.** (Ε.Α.Α.)

για τις επιδόσεις τους, κατά την αγωνιστική εκδήλωση της Αερολέσχης Λαρίσης την 30-10-88 που κατέλαβαν

την 1η & 2η θέση αντίστοιχα

χρησιμοποιώντας και οι δύο κινητήρες

OPS 60 SUPER (Longstroke)

γεγονός που αποδεικνύει και την μακρά αγωνιστική παράδοση και επιδόσεις των κινητήρων OPS τους οποίους αντιπροσωπεύουμε στην Ελλάδα.

Το γιγαντιαίο αεροπλανοφόρο (Supercarrier) U.S.S. «GEORGETOWN» αποπλέει από την ναυτική Βάση Σαν Μιγκέλ για περιπολία ανοικτής θαλάσσης. Αφήνοντας ίχνη πλάτους ενός μίλιου στην θάλασσα, ο αστραφτερός κολοσσός είναι μια πλωτή πολιτεία με ύψος 16 οροφών, με μήκος όσο 4 γήπεδα ποδοσφαίρου, με πλήρωμα 5630 ανθρώπους και φορτωμένο με 100 από τα πιο γρήγορα και θανατηφόρα αεροπλάνα του κόσμου.

Ξαφνικά ένα Ρωσικό MIG κάνει την εμφάνιση του στο ραντάρ.

Η ένταση αυξάνεται, τα σύρματα που κρατούν τα πανίσχυρα «τζέτς» λύνονται και ο υποσμηναγός D. «ANZAC» SAMPSON απογινώνεται με τους μετακαυστήρες στο φουλ και τους πυραύλους του έτοιμους να σκορπίσουν τον όλεθρο...

ΤΩΡΑ ΑΡΧΙΖΕΙ Η ΑΛΗΘΙΝΗ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ!!!



ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ:

ΜΠΙΛΛΥ ΓΚΡΑΧΑΜ

ΣΕΝΑΡΙΟ:

ΣΤΗΒΕΝ ΝΤΕ ΣΟΥΖΑ

ΠΑΡΑΓΩΓΗ:

ΡΙΤΣΑΡΝΤ ΜΑΥΝΑΡΝΤ

ΠΡΩΤΑΓΟΝΙΣΤΟΥΝ:

ΡΟΜΠΕΡΤ ΧΟΥΚΣ • ΡΙΤΣΑΡΝΤ ΤΖΕΚΕΛ

ΚΕΝ ΟΛΑΝΤ • ΓΟΥΕΝΤΥ ΜΑΛΙΚ

ΑΛΕΞ ΧΑΪΝΤ ΓΟΥΑΪΝΤ • ΣΕΚ ΒΕΡΡΕΛ

**ΠΑΡΑΓΩΓΗ
1988**

SUPERCARRIER

INDIGO

**FRIES
ENTERTAINMENT**

© 1988 FRIES ENTERTAINMENT INC All Rights Reserved

