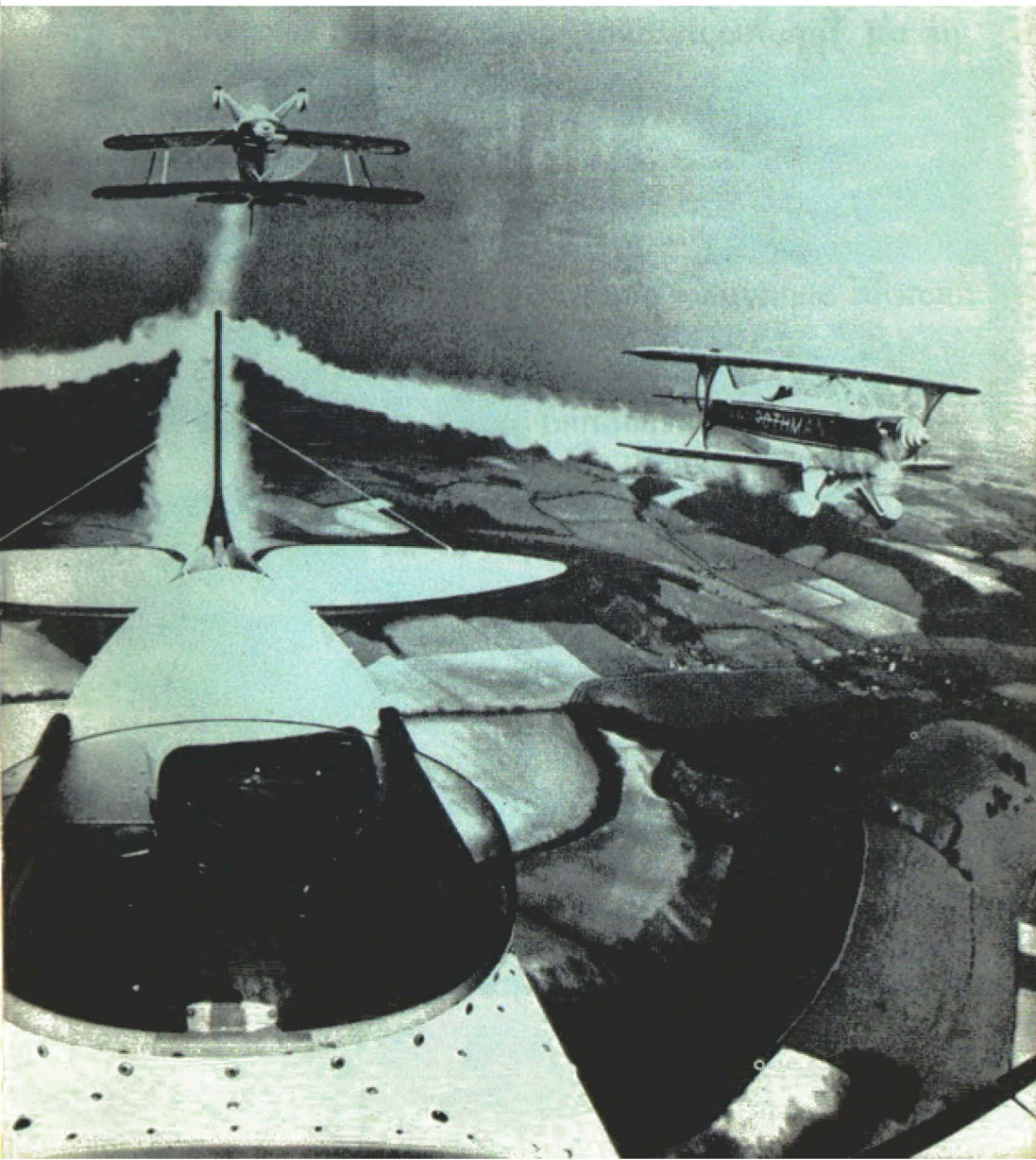


Αθλητική ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

2074

Έτος 1ον - Τεύχος 2ον

SPORT AVIATION





*Φιορινχαία ἐπί μόνον
ἡ κατασκευή μηχανῶν*

*καὶ ἡ Γερμανικὴ Λαϊκὴ Δημοκρατία
μέτὰ τὰς ἔργαλειομηχανὰς πρωτοποριακῆς τεχνολογίας*



ἀποτελεῖ σημαντικὸν συνεργάτην διὰ τὴν ἐκβιομηχάνισιν

- Μελετῶμεν κατασκευαστικὰ μηχανολογικὰ ἔργοστάσια

- Προμηθεύομεν τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτῶν

- Ἐκπαιδεύομεν τὸ ἀναγκαῖον προσωπικόν

- Συμμετέχομεν εἰς τὴν ἰδρυεῖν

- κατασκευαστικῶν μηχανολογικῶν ἔργοστασίων

ΑΠΟΚΛ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΓΚΑΚΗΣ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ - ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ ΔΙΠΛ. Ε.Μ.Π.

ΑΘΗΝΑΙ, ΒΕΡΑΝΖΕΡΟΥ 47, ΤΗΛ. 532-063, TELEX 21-4583 GERA GR.

αθλητική ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

SPORT MAGAZINE

Διμηνιαία
Αεροπορική επιδεώρσις
Αεροπορία-Ανεμοπορία
Αερομοντελισμός =
— Αλεξίπτωτισμός
Έρασιτεχνικά αεροκα-
τασκευαί

Έκδοσις
«ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ»

Φωκίας & Αλιπράντη
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής
ΠΑΝΤ. ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΟΣ

Υπεύθυνοι

Π. Καλογεράκος : Βασ. Σο-
φίας 61 — Πειραιεύς
Τυπογραφείον : Δ. Παπαδο-
πούλου & Σία, Έπικούρου
20. Τηλ. 3212.505.

Χειρόγραφα δημοσιευόμενα ή μη
δεν επιστρέφονται.

ΤΙΜΗ ΤΕΧΟΥΣ ΔΡΧ. 20

ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ:

Έξωτερικού: 10 δολάρια

Έσωτερικού:

Όργανισμοί: 500 δρχ.

Σύλλογοι: 300 δρχ.

Ίδιωται: 120 δρχ.

Φοιτηταί — Μαθηταί —

Πρόσκοποι — Προσωπικόν

Έλληνικής Αεροπορίας: 90 δρχ.

Έτος 1ον - Τεύχος 2ον

Η ΥΠΟΔΟΧΗ Η ΟΠΟΙΑ ΕΠΕΦΥΛΑΧΘΗ στο πρώτο τεύχος της «ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» μάς εξέπληξε. Βεβαίως, δέν ισχυριζόμεθα με αυτό ότι ή κυκλοφορία του περιοδικού μας έφθασε σε μεγάλη ύψη. Όχι, το αυτό δέν συνέβη. Άλλωστε, δέν επιδιώξαμε κάτι τέτοιο. Ό στόχος και ό σκοπός της έκδόσεώς μας δέν ήτο έμπορικός. Μόνη επιδίωξις της Αερολέσχης Πειραιώς ήταν — και είναι — ή καλλιέργεια του αεροπορικού πνεύματος στο εύρύ κοινό και ή εισέτι πύκνωσι των Αερολεσχών με νέους φίλους.

● Η ανταπόκρισις, την οποίαν είχαν τό πρώτο τεύχος του περιοδικού μας ύπηρεξεν όντος πολύ θερμή και ελικρινής. Τά πολυάριθμα τηλεφωνήματα, τηλεγραφήματα και επιστολές πού ελάβαμε αποτελούν την πρώτη μεγάλη ήθικη άμειβή μας διά την άπόφασιν αυτήν νά αποτολμήσουμε μία τέτοια έκδοσις, ή οποία παρά την μικρή της εμφάνισιν έχει τά έξοδά της, άφού φροντίσαμε τόσο τό χαρτί (Ίλλουστρασιόν Εύρώπης), όσο και ή έκτύπωσις της (βφφσσετ) νά είναι λίαν πολυτελής.

● Προς όλους τούς καλούς μας φίλους, οι όποιοι άπό την πρώτην στιγμήν έδειξαν τό ενδιαφέρον τους διά την «ΑΘΛΗΤΙΚΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ», αναφέρουμε — με την σειρά μας — τά έξής:

● Η διατήρησις του περιοδικού προϋποθέτει την κάλυψιν των άπαραιτητών — τουλάχιστον — δαπανών του. Προς το αυτό όλοι όσοι επιθυμούν την τακτική έκδοσί του — ή ακόμη και την πιό συχνή — όφείλουν νά έγγραφούν συνδρομηταί, άποστέλλοντες τό σχετικό δελτίον έγγραφής συνδρομητού, τό όποιον δημοσιεύουμε εις άλλην σελίδα. Η οικονομική έτησία επιβάρυνσι διά τόν καθένα μας δέν είναι μεγάλη. Άντίθετα, όμως, θά είναι πολύ μεγάλη ή άπόδοσις των όλίγων αυτών χρημάτων, τά όποια θά εξασφαλίσουν την ύπαρξιν ενός δημοσιογραφικού όργάνου, τό όποιον θά άποτελή την φωνή όλων μας. Όλων αυτών πού αγάπησαν με πάθος την άθλητικήν αεροπορία, δίχως όφέλη και χωρίς προσωπικές επιδιώξεις ή ανταλλάγματα...

Τά πρώτα ευχαρητήρια

Ό μικρός — και πολύτιμος χώρος του περιοδικού μας δέν μάς επιτρέπει νά δημοσιεύσουμε όλες τίς επιστολές και τό τηλεγράφημα, τό όποια ελάβαμε με την έκδοσιν του πρώτου περιοδικού μας. Θά δημοσιεύσουμε πολύ λίγα. Καί διά νά κυριολεκτίσουμε, τό πρώτο πού πήραμε. Έτσι, ίσως μάς συγχωρέσουν οι ύπόλοιποι φίλοι μας. Όστόσο, οι εύχαριστίες μας διανέμονται έξ ίσου προς όλους, και είναι πολύ — πολύ θερμές.

Ίδού, τώρα, ώρισμένα δείγματα επιστολών πού ελάβαμεν.

Κύριε Καλογεράκο,

Διά της παρούσης επιθυμώ νά εκφράσω τό συγχαρητήριό μου προς ύμās προσωπικώς και τό

αιεκητικών Συμβουλίων της Αερολέσχης Πειραιώς διά την λίαν άειόλογον έκδοσιν της Περιοδικής Έπιθεωρήσεως «ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ».

Η έκδοσις αυτή άποτελεί ούχι μόνον πρωτοπορίαν άλλό είναι και λίαν έπιφελής διά την άνάπτυξιν, διάδοσιν και άνοδον της αεροθλητικής ιδέας εις τό προσδοκώμενα και έθνικώς άπαιτητά έπίπεδα.

Περαίνων ήθελον εύχθθί εις ύμās εϋδώσιν των εϋγενών σκοπών και ένοράσων ύμών ως και νέας επιτεύξεις εις τόν χώρον της Ίδιωτικής Αεροπορίας και Αεροθλητισμού γενικώτερον.

Έδμόνδος Ι. Λάιτμερ

Ἀγαπητέ κ. Καλογεράκο,

Δεχθίτε παρακαλῶ θερμότητα συγχαρητήρια διὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ Περιοδικοῦ Ἀθλητικῆ Ἀεροπορίας.

Ἡ μεγάλη ἀγάπη διὰ τὴν Ἀεροπορίαν τόσον ὡμῶν ὡς καὶ τῆς Ἀερολέσχης Πειραιῶς, δὲν ἦτο δυνατόν νὰ μὴν οὐκ ὤθησιν καὶ πρὸς ἄλλους το μὲν τόσον ἀναγκαίητος διὰ τὴν διάδοσιν τοῦ Ἀεροπορικοῦ Πνεύματος.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ εὐχαριστῶ τὸ περιοδικὸν διὰ τὰς ἐπὶ τῇ προαγωγῇ μου συγχαρητήριους εὐχάς.

Φωκίων Φωτιόδης Νεγρεπόντης

Ὑποπτεράρχος

Διοικητῆς 142 Πτέρυγος

Ἀεροπορικοῦ Ἐλέγχου

ΔΕΛΤΙΟΝ

ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΟΥ

Παρακαλῶ ὥς με ἐγγράψετε συνδρομητὴν εἰς τὸ περιοδικὸν «Ἀθλητικῆ Ἀεροπορίας». Τὴν ἐτησίαν συνδρομὴν μου ἐκ δρχ. οὐκ ἀποστέλλω διὰ ταχυδρομ. ἐπιταγῆς.

ΟΝΟΜΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΟΥ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ΠΟΛΙΣ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ:

Ὑπογραφή

Ἀγαπητέ μου κ. Καλογεράκο,

Εὐχαριστῶ ἰδιαίτερος διότι, τιμῶντας με, μοῦ ἐστείλατε τὸ περιοδικὸν «ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ» τῆς Ἀερολέσχης Πειραιῶς.

Ἐχόρηκα πάρα πολὺ, διότι πιστεύω, ὅτι τὰ ὡραιοῦν τοῦτο καὶ πραγματικόν Ἀεραθλητικὸν περιοδικόν, ἀνήκει εἰς τὴν ἀκαταμάχητον προσωπικὴν προσπάθειάν σας καὶ εἶναι ἀπολύτως ἔργον ἰδικόν σας.

Εὐχομαι ὁλοψύχως ὥς τοῦτο ἀνδρωθῇ καὶ κατακτήσῃ ὅλους τοὺς ἀσχολουμένους με τὴν διάδοσιν τῆς Ἀεραθλητικῆς ιδέας μετὰ περισσοῦ ζήλου, ὥς καὶ προσελκύσῃ καὶ μὴ ἀσχολουμένους, ἀκόμη δὲ καὶ ἐκείνους αἵτινες γνωρίζουν περὶ τοῦ εὐγενεοῦς τοῦ Ἀεραθλητισμοῦ.

Τίθειμαι εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ἀερολέσχης Πειραιῶς δὲ, τιδίσκατε μοῦ ζητήθῃ, ἰδιαίτερος περὶ Ἀεροναυτιλίας, ὅπως ἀντιδίσκατε ὡς καὶ ἄλλων, ἀπομμένων καὶ γνωστών προβλημάτων εἰς ἐμέ, ἐπὶ τοῦ Ἀεραθλητισμοῦ.

Ἀπὸ σήμερον παρακαλῶ ὥς ἐγγράψετε τὸν ὑπογραφόμενον συνδρομητὴν τῆς «ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» ἀποστέλλοντες ταύτην εἰς τὴν ὡς ὁνω διευθύνειν οἶκον.

Πρὸς τοὺς αὐτοὺς θὰ προσπαθῶ ὥς ἡ Ἐθνικὴ Ἀερολέσχη ἐγγράφῃ διὰ συνδρομῶν, ὅσον τὸ δυνατόν περισσοτέρων, ὥς καὶ θὰ προσπαθῶ διὰ τὴν συνδρομὴν, ἰδιαίτερος, μελῶν τῆς ΕΑΛΕ.

Σὺς εὐχαριστῶ καὶ πάλιν, συγχαίρων ὅσα τὴν ὡραιότατην προσπάθειαν με τὴν εὐχὴν τῆς ἀπολύτου δημοσιότητος τοῦ περιοδικοῦ.

Μεθ' ὑπολήψεως

Θεοδ. Μέλλης

Ἀγαπητέ κ. Καλογεράκο,

Ἡ περιοδικὴ ἐκδοσις τῆς Ἀερολέσχης Πειραιῶς «ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ» ἀποτελεῖ μὴν εἰσέτι ἀνομφισβήτητον ἀπόδειξιν τῶν δυνατοτήτων ἐκείνων οἱ ὅποιοι ὑπηρετοῦν τὴν ἀεροπορικὴν ἰδέαν καὶ ἰδιοτέρως τὸν ἀεραθλητισμὸν με ἀγάπην εὐλικρινὴ καὶ ἀπηλλαγμένην ὑπεροδοῦς.

Πιστεύω ὅτι τὸ ἐπίτευμα τοῦτο ὀφείλεται κατὰ ἓνα μεγάλον ποσοστὸν εἰς ὅπως προσωπικῶς καὶ παρακαλῶ ὥς δεχθῇτε τὸ θερμὸν μου συγχαρητήριον καὶ τὰς εὐχάς μου διὰ τὴν συνέχισιν καὶ περαιτέρω βελτίωσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως ταύτης.

Διὰ τὴν εὐγενὴν χειρονομίαν σας νὰ μοῦ ἀποστείλετε τὸ πρῶτον τεῦχος τῆς «Ἀθλητικῆς ΑΕΡΟ-

ΠΟΡΙΑΣ» οὐκ εὐχαριστῶ θερμῶς.

Με εὐλικρινὴ ἐκτίμησιν

Παναγ. Κουστίνης

(Ὑποπτεράρχος ἐ.ἀ.)

Κύριον Π. Καλογεράκον, Βασ. Σοφίας 61 Πειραιῶς.

Θερμὰ συγχαρητήρια διὰ καταληκτικὸν περιοδικὸν ΣΤΟΠ στὴν διάθεσίν σας γιὰ κάθε δόθῃσα καὶ συμπάρτασι

ΡΟΜΠΕΡ ΚΑΜΕΡ-

ἈΕΙΟτίμη κ. διευθυντά,

Χαιρετίζω τὴν ἐκδοσὶν τοῦ πρώτου ἀφιλοκερδοῦς ἀεραθλητικοῦ περιοδικοῦ, ἐνὸς συγγράματος τοῦ ὁποίου ὅλες οἱ σελίδες διατίθενται γιὰ τὴν ἀεροπορικὴν ἰδέαν, καὶ ὅχι γιὰ τὴν προβολὴν ἢ μείωσιν μεμονωμένων προσώπων.

Ἀπὸ τὸ πρῶτον τεῦχος, τὸ ὅποιον εἶχατε τὴν εὐγενὴ καλωσύνην νὰ μοῦ ἀποστείλετε καὶ οὐκ εὐχαριστῶ γιὰ τὴν τιμὴν αὐτὴν, διεπίστωνα ὅτι μετὰ τὰς 16 σελίδας τοῦ ἐγγίζει περισσότερο τοὺς νεαροὺς φιλόθλους τοῦ ἀεροπλάνου ἀπὸ οἰοδύνητος ἄλλο περιοδικὸν ποὺ προσάθεσε ἀτυχῶς νὰ «ὑπηρετήσῃ» τὴν ἀεροπορικὴν ἰδέαν, διότι δὲν διευθύνεται ἀπὸ ἓνα προσεγχευμένον ἐπιχειρηματίαν, ἀλλὰ ἀπὸ ἓνα ἀεροπόρον, ἀνεμπόρο καὶ ἀερομοντελιστὴν μαζὶ.

Εἶμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω ὅτι ἡ ἰδέα αὐτῆς τῆς ἐκδόσεως ἐγεννήθη πρὶν ἀπὸ πολλὰ ἔτη, κατέστη ὅμως ἐθνικὴ ἐπιταγὴ πρόσφατα, ὅταν οἱ ἐπιχειρηματίες ἤρχισαν νὰ ἀνταλλάσσουν «διοφημίσεις καὶ κουτσουμπολιὰ» μετὰ πνευχρὸ χαρτζιλίκι τῶν νεαρῶν Ἑλληνοπαίδων.

Προσωπικῶς ὑποχρεώσεως δὲν μοῦ ἐπιτρέπουν νὰ προσφέρω, πρὸς τὸ παρόν, τὴν συνεργασίαν μου, πρὸς τὸ περιοδικὸν ΜΑΣ, ὑπόσχομαι ὅμως ὅτι εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον θὰ δώσω τὸ παρόν ἀπὸ τὴν στήλην τοῦ ἀερομοντελισμοῦ, ἔστω καὶ ἂν δὲν εἶμαι δημοσιογράφος.

Μετὰ τιμῆς

Ι. Κωνσταντοκάτος

Ἐκ παραλλήλου ἀποστέλλω ἐπιταγὴν ἐκ δρχ. 240 διὰ ἐτησίαν συνδρομὴν δύο τευχῶν.



ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΝΕΑ

● ΩΣ ΝΕΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ της Υ.Π.Α. διωρίσθη ο κ. Ντέρας και 'Υπ)'τής ο κ. Πνευματικός. 'Αμφότεροι προέρχονται από τις τάξεις της Πολεμικής 'Αεροπορίας εις την οποίαν λίαν ευδοκίμως υπηρέτησαν φθάσαντες μέχρι των ανωτάτων βαθμών. Τό περιοδικόν μας τούς συγχαίρει και εύχεται εις αυτούς καλήν επιτυχίαν εις τό έργον των, και μέ την παράκλησιν όπως δείξουν κατανόησιν και αγάπην στά σοβαρά προβλήματα που παρουσιάζει ο αεροθλητισμός στην χώρα μας.

● Η ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ οικογένεια της χώρας μας συμπαράστέκεται ολόψυχα στους 'Ελληνοκυπρίους αγωνιστάς, στά θύματα και στους πρόσφυγας της τουρκικής θηριωδίας.

'Η αερολέσχη' Πειραιώς απέστειλεν τηλεγραφήματα συμπαράστάσεως και θά αποστείλῃ χρηματικόν ποσόν κατόπιν έράνου των μελών της, και ή 'Αερολέσχη 'Αθηνών συγκεντρώνει χρήματα έξ έ-
 ρανου διά την ένίσχυσιν των θυμάτων της Κύπρου.

● ΩΣ ΕΙΜΕΘΑ εις θέσιν νά γνωρίζομεν τό οικονομικά πολλών αερολεσχών εν οίς οι Πειραιώς και 'Αθηνών, εύρίσκονται εις την ούχί εύχάριστον κατάστασιν ή οποία έν κατακλείδι όπειλεί και αύτην ταύτην την συνέχισιν της λειτουργίας των. Νομίζομεν ότι ή Υ.Π.Α. και τό έπίσημον κράτος πρέπει τό ταχύτερον νά ένδιαφερθούν διά την οικονομικήν ένίσχυσιν των αερολεσχών. 'Εν έναντία περιπτώσει κρούομεν τόν κώδωνα του κινδύνου.

● ΩΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΟΥΜΕΘΑ όκόμη δέν έχει θρεθί λύσις διά τόν έκτελωνισμόν των υλικών αερομοντελισμού. Παρά τας έντατικές ένεργείας της 'Ενώσεως 'Αερομοντελιστών 'Αθηνών και της 'Ενώσεως Μοντελιστών 'Ελλάδος ως και της συνηγορίας των στηλών του περιοδικού μας οι όρμόδιοι των τελωνιακών άρχών δέν πείθονται διά την οικονομότητα της έπ' όφελεία των αερολεσχών τακτο-



Τό πρώτο έραιστεχνικό αεροπλάνο, τύπου Bebe Jodel D-9, κατασκευασμένο από τούς κ.κ. Π. Καλογεράκη και Πλ. Κουρουδακάλη της 'Αερολέσχης Πειραιώς.

ποίησεως του θέματος. Παρακαλούμεν τό 'Υπουργείον Οικονομικών όπως ένδιαφερθή διά τό θέμα τό ταχύτερον.

● ΠΟΛΛΟΙ ΑΠΟ τούς αναγνώστες μας, ζητούν νά παρακαλέσουμε την Δ'σιν της 'Αερ. Βάσεως Τατοίου όπως έπιτρέπη την είσοδον εις τα αεροδρόμια, των φίλων και συνοδών των χειριστών - μελών των αερολεσχών, τη έπιδείξει μόνον του δελτίου ταυτότητας. Καί τοϋτον διότι είναι απαραίκτον νά έρχονται μέχρι τό αεροδρόμιο φίλοι του αεροπλάνου και νά μήν δύνανται νά εισέλθουν και νά πετόξουν μέ τούς φίλους τοις χειριστάς άπογοητευόμενοι έναντι πολλών κατευθύνσεων. 'Εξ άλλου όλοι προποσθούμε νά αναπτύξομεν τό αεροπορικό πνεύμα στην χώρα μας.

● ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΡΙΠΟΛΙΝ ως πληροφορούμεθα, γίνεται κίνησις διά την ίδρυσιν 'Αερολέσχης, τη πρωτοβουλία 'ΑΕ'κών της εκεί έδρευούσης 'Αεροπορικής Βάσεως. Είμεθα εις την διάθεσιν των διά ό,τι θά ήθελαν χρειασθί.

● ΕΙΣ ΧΡΑΝΤΕΚ - Κάρλοε της Τσεχοσλοβακίας έτελέσθησαν οι Παγκόσμιοι άγώνες αερομοντελισμού κατηγορίας Δεσμών (Control - line).

Εις την κατηγορίαν μοντέλων ταχύτητας έπρώτευσαν:

- 1) Ricci ('Ιταλία) 279 Χ.Α.Ω.
- 2) Dusi ('Ιταλία) 279 Χ.Α.Ω.

Τό νέο σπέρ του άέρος. Τό ατομικό ανεμόπτερο ή ανεμόπτερο - αιώρα. Στή φωτογραφία τό νέο μοντέλο VS-24.



3) Schnette (H.Π.Α.) 266 Χ.Α.Ω.

Είς την Γενικήν Βαθμολογίαν:

- 1) ΙΤΑΛΙΑ
- 2) ΕΛΒΕΤΙΑ
- 3) Δ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ
- 4) ΟΥΓΓΑΡΙΑ
- 5) ΓΑΛΛΙΑ

Είς την Κατηγορίαν Ἀκροβατικῶν:

- 1) Gleske (H.Π.Α.) 5373 βαθμ.
- 2) Werwage (H.Π.Α.) 5277 βαθμ.
- 3) Jurcka (Τσεχ.) 5211 βαθμ.

Είς την Γεν. Βαθμολογίαν:

- 1) Η.Π.Α
- 2) ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ
- 3) Ε.Σ.Σ.Δ.
- 4) ΙΤΑΛΙΑ
- 5) ΓΑΛΛΙΑ

Είς την Κατηγορίαν «Team Racing»:

- 1) Ε.Σ.Σ.Δ.
- 2) ΑΥΣΤΡΙΑ
- 3) Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ
- 4) ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ
- 5) Δ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

● Η ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ Ἀθηνῶν ἐπανάλθεν τὰς τακτικὰς πτήσεις της εἰς τὸ ἀεροδρόμιον Τατοῦρου καθ' ἐκάστην Κυριακὴν καὶ Τετάρτην. Σημειοῦται



Μήκος ἀτράκτου 3,60, ἐκπέτασμα πτερύγων 5 μ. Δύο κινητήρᾳ ἀπὸ ἀλυσιδοπρίονο 8 ἵππων ἑκαστο. Ἀεροτομὴ στρωτῆς ροῆς, καὶ ἰσοῦ πῶς πετᾷ τὸ γαλλικὸ «Circus». Ἕνα με-γαλωμένο μοντέλο.

ὅτι πρὸ τῶν Κυριακῶν γεγονότων ἀνεμοπόροι τῆς ΑΝΛΑ ἐξετέλεσαν δύο πτήσεις, ὄντων τῶν 5 ὥρων ἐκάστη διὰ τὸ πτυχίον ὀργυροῦν «C» καὶ πολλὰ ὄντων τῶν 30' διὰ τὸ πτυχίον «C»

Decathlon



BELLANCA

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΙΕΡΡΟΥΤΣΑΚΟΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ 914.942
ΑΛΕΞ. ΠΑΝΤΟΥ 33 9224.526
ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 9235.389
9232.719
ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙΜΟΥΣ ΩΡΑΣ 4814.254

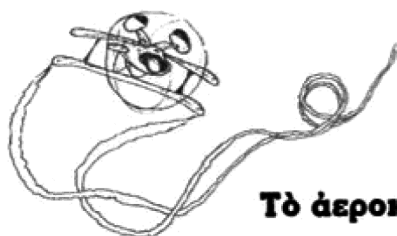


Τώρα καὶ στὴν
Τσαμαδοῦ & Καραϊσκάκου 105
☎ 427.010 - 427.011

Βιβλιοκαρτοπωλεῖον Καλοῦδη
Ἔτος Ἰδρύσεως 1928

- Βιβλία Ἑλληνικὰ & Ξένα - Γραφικὴ Ὑλὴ
 - Εἶδη Σκεδίου - Εἰδικὸν Τμήμα Δώρων.
- Ἕνα νέον σύγκροτο Κατάστημα σὲ 3 ὀρόφους.

Γνωρίστε το καὶ ἀσπεί.



ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΗ ΠΤΗΣΙΣ

Τό αεροκρυπτογραφικό σύστημα ARESTI

ΑΕΡΟΚΡΥΠΤΟΓΡΑΦΙΚΟ σύστημα Aresti ή «Κλείς τοῦ Aresti» όπως συχνά καλοῦνται εἶναι ἡ γραπτή διεθνὴς γλῶσσα τῶν πιλότων ἀκροβατικῶν ἀεροπλάνων.

Τό ἀνωτέρω σύστημα πατροναρισμένο ἀπὸ τὴν Διεθνή Ἀεροναυτική Ὁμοσπονδία (F.A.I.) ἰσχύει διεθνῶς καὶ χρησιμοποιεῖται εἰς ὅλους τοὺς ἐπισήμους ἀγῶνας ἀκροβατικῶν ἀεροπλάνων.

Βασικῶς εἶναι ἡ σχηματικὴ παράστασις τῶν διαφόρων ἐλιγμῶν ἀκριβείας καὶ δοθῶ τὸς τὸς χειριστὰς τῶν α) φ ὅσον καὶ τοὺς κριτὰς εἰς τοὺς ἀγῶνας.

Ἐπινοήθηκε ἀπὸ τὸν σμήναρχο Χοσέ Ἀρέστι τῆς Ἰσπανικῆς Ἀεροπορίας καὶ ταυτοχρόνως διδασκὸν χειριστὴ ἀκροβατικῶν.

Ἀπλὰ σύμβολα ἀντιπροσωπεύουν ἀπλοῦς ἐλιγμοὺς ὅπως. Ἀνακυκλώσεις, περιστροφές, στρόφες κ.λ.π.

	Inside Snap Roll
	Outside Snap Roll
	Inside Spin
	Outside Spin
	90 Hammer Head Turn
	Tail Slide (Stick Backward)
	Tail Slide (Stick Forward)
	Loop
	Outside Loop

	Norm Flight
	Inverted Flight
	Knife Edge Flight
	Slow Roll
	Super Slow Roll (More than 15 sec.)
	Inside Barrel Roll
	Outside Barrel Roll
	4 Point Roll
	8 Point Roll
	1/2 Slow Roll

Συνδυασμοὶ τῶν ἀνωτέρω ἀναπαριστοῦν τοὺς πλεον συνθέτους ἐλιγμοὺς.

Ὁ Ἀρέστι διήρσε τοὺς ἐλιγμοὺς εἰς ἐνέα «οικογένειες»

- 1) Γραμμές καὶ γαμμές σὺν γωνίας.
- 2) Ὁριζοντίους στρόφες
- 3) Καθέτους στρόφες
- 4) Περιδονήσεις
- 5) Πλαγιολισθήσεις
- 6) Οὐραίας ὀλισθήσεις
- 7) Ἀνακυκλώσεις
- 8) Περιστροφές
- 9) 1/2 ἀνακυκλώσεις καὶ 1/2 περιστροφές καὶ 1/2 περιστροφές σὺν 1/2 ἀνακυκλώσεις.

Ἐκάστη παράστασις τοῦ συστήματος Ἀρέστι εἶναι ἀριθμημένη ὥστε νὰ ἀναγνωρίζεται στιγμιαίως παραδείγματος. Μία ἀνακύκλωση εἶναι ἡ παράστασις 7.1.1. Ἐπιπροσθέτως ἔχει ἕναν ἀκριβῶς ὑπολογισμένο «συντελεστὴ δυσκολίας» (K). Ἡ παράστασις 7.1.1 (Ἀνακύκλωση) ἔχει συντελεστὴ K = 12.

Εἰς τοὺς ἀγῶνας οἱ κριταὶ βαθμολογοῦν ἀπὸ

ΝΕΑ

'σεροπλάνο



"FANLINER,"

Το ελαφρόν αεροπλάνο της αὔριον
επεδείχθη εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ Ἀνοδέρου

ΟΙ ΕΛΙΚΕΣ πρόκειται νὰ ἐξαφανισθοῦν εἰς τὴν προσεχὴ γενεὴν τῶν ελαφρῶν α)φ, ὅπως ἐξ ἄλλου καὶ οἱ συνήθεις ἐμβολοφόροι κινητήρες. Ὅλα αὐτὰ εἶναι γνῶμες τοῦ Χάμο Φισερ τῆς γερμανικῆς ἀεροναυπηγικῆς ἐταιρείας Rhein - Flugzeugbau. Πρός ἀπόδειξιν τῶν ἀνωτέρω ἢ ὡς ἀνω ἐταιρεία παρουσίασεν εἰς τὴν ἀεροπορικὴν ἔκθεσιν τοῦ Ἀνοδέρου πρὸ ὀλίγων μηνῶν, ἓνα πρωτότυπο τὸ «Fanliner» μὲ κινητὴρ Audi τύπου Βάνκελ ὑδρόψυκτο, διπλῆς ἀναπλέξεως 114 ἵππων, ὅστις περιστρέφει πολυπύργον ἑλικά μικρᾶς διαμέτρου ἐντὸς δακτυλίου.

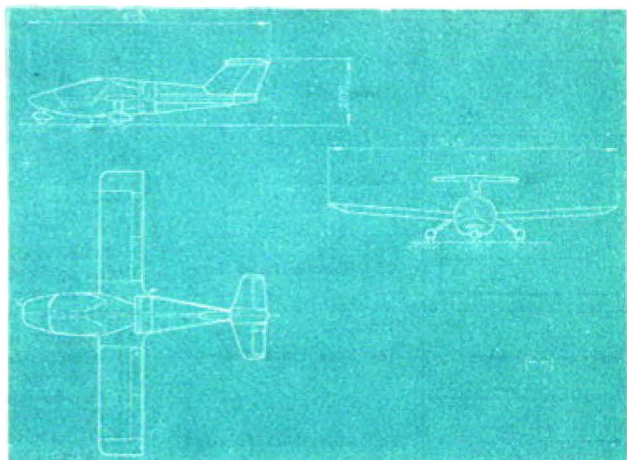
Ἀπὸ ἀπόψεως ἀεροδυναμικῆς σκόφους τὰ πλεονεκτήματα εἶναι πολλὰ, ὅπως ἄτρακτος μικρὰς ἀπιοθηλακούσης, ἀπαράμιλλος ἐμπροσθία θέα τῶν ἐπιβαινόντων καὶ χαμηλὸν σύστημα προσγειώσεως.

Ὅλα τὰ ἀνωτέρω ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὐξάνειν τῆς ταχύτητος ἀπὸ δεδομένην ἰσχύιν καὶ κατ' ἀναλογίαν τὴν ἐπίτευξιν οἰκονομίας.

Εἰς τὸ «Φανλάινερ» ἐπετεύχθη ἀνωτάτη ταχύτης 136 Μ.Α.Ω. ἀπὸ ἰσχύιν 114 ἵππων. Ὁ κινητὴρ Βάνκελ μὲ τίς μεγάλες ταχύτητες περιστροφῆς εἶναι ὁ πλέον κατάλληλος γιὰ τὸ προωθητικὸ τοῦτο σύστημα.

Ἐχόντας ὁ Βάνκελ συμμετρικὸ σχῆμα βοηθᾷ πολὺ στὴν τοποθέτησιν ὅπως καὶ στὴν ὁμαλὴ ροὴ τοῦ ἀέρος.

Οἱ Γερμανοὶ * σχεδιάζουν ἓνα δικινητήριο μὲ τὸ νέο προωθητικὸ σύστημα, πού θὰ προορίζεται ὡς ἐκπαιδευτικὸ τῆς πολεμικῆς ἀεροπορίας, τὸ ὁποῖον θὰ προσφέρῃ πολλὰς ὁμοιότητες μὲ τὰ τζέτ, πλὴν ὅμως θὰ ἔχῃ τὸ ἓνα δέκατο τοῦ κόστους πτήσεως καὶ συντηρήσεως.



τὸ 1 ἕως τὸ 10 ἀναλόγως τῆς τελειότητος τοῦ ἐλιγμοῦ καὶ ἀκολουθῶς ὁ βαθμὸς αὐτὸς πολλαπλασιάζεται μὲ τὸν συντελεστὴν δυσκολίας Κ.

Οὕτω ἔάν, στὴν περίπτωσιν τῆς ἀνακυκλώσεως, ὁ διαγωνιζόμενος λάβῃ βαθμὸν 9 ἢ τελικὴ βαθμολογία θὰ εἶναι $9 \times 12 = 108$.

Τὸ σύστημα Ἀρέστι περιλαμβάνει καὶ συντελε-

στὰς Κ καὶ γιὰ ἄλλα θέματα ὅπως εἶναι ἡ ἁρμονία ὁ ρυθμὸς καὶ ἡ ποικιλία ἐνὸς ἀκροβατικοῦ προγράμματος.

Ὁ σωστὸς προσδιορισμὸς τοῦ χώρου ἐκτελέσεως τοῦ προγράμματος καὶ ἡ χρονικὴ ἀκρίβεια συντελοῦν πολὺ στὴν βαθμολογία ἢ ὁποία ἔχει συντελεστὴ Κ 80.

“ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ..

‘Ελληνική προσπάθεια διὰ πτήσιν με τὴν δότηεια τῆς μυϊκῆς ἰσχύος

ΙΣΩΣ ΝΑ ΜΗΝ ΕΙΝΑΙ πολὺ γνωστὸν σὲ πολλοὺς ἀπὸ ἐοῦς ὅτι παρὰλληλα μετὰ τὰς προσπάθειας ποῦ γίνονται σὲ ὅλον τὸν κόσμον, διὰ πῶσιν τῇ βοηθείᾳ μυϊκῆς ἰσχύος, στὴν χώρα μας ὑπάρχει ἀπὸ 20ετίας ἕνας θερμὸς θιασώτης τῆς ἀεροθλητικῆς ιδέας ὁ Ἀλέξανδρος Αὐδῆς ὁ ὁποῖος αὐτὴν τὴν στιγμήν κατασκευάζει στὸ ἐργαστήριον τοῦ ἑνα ἀεροσκάφους, τὸ «Ἑλληνικὸν Πνεῦμα» ποῦ προορίζεται νὰ δεῖξῃ στοὺς ἑξέτους πειραματιστάς ὅτι καὶ οἱ Ἕλληνες διαθέτουν ἱκανότητες πολλὰς φορές καλύτερες καὶ ἀπὸ αὐτοὺς.

Ὁ Α.Α. ἀπὸ προπολεμικὸν τεχνικὸς στὸ Κ.Ε.Α., ἀνεμοπόρος, καὶ κατασκευαστὴς ἀνεμοπτέρων καὶ μοτοανεμοπτέρων, καταπίδραξε μετὰ τὴν ιδέα πρὸ 20ετίας ὅποτε κατασκεύασε ἕνα ἀεροσκάφος ποῦ ἐκινεῖτο μετὰ τὴν βοήθειαν πεντὰλ τὰ ὁποῖα στὴν συνέχεια μετέδιδαν τὴν κίνησιν εἰς τὴν ἑλίκαν. Θαυμαστὸν στὴν κατασκευὴν τοῦ καὶ στὴν ἐλαφρότητα τὸ μικρὸν α)φ πέταξε δοκιμαστικὰ ἀλλὰ ἔπαυσε λόγω τοῦ ἀκαταλλήλου ἐδάφους ἀπογειώσεως.

Ὅλες αὐτὲς οἱ προσπάθειαι χωρὶς φυσικὰ καμμιὰ βοήθειαν ἀπὸ ὁποιαδήποτε κατεύθυνσιν.

Τὸ «Ἑλληνικὸν Πνεῦμα» εἶναι ἕνα ὑπερελαφρὸν α)φ ὑψηλοπτέρυγον, μετὰ ἑλίκαν ὠθήσεως. Ἡ γενικὴ κατασκευὴ θυμίζει πολὺ κλασικὸν ἀνεμόπτερον. Ἐχει δὲς πολλὰς καινοτομίας.

Καὶ πρῶτα ἀπὸ ὅλα ἔχει ἀντικαταστήσει τὰ πη-

δάλια κλίσεως μετὰ «Spoilers» δηλαδή καταστρεφείας ὀνύσεως, εἰς ἐκδότην ὀνω ἐπιφάνειαν τῆς πτέρυγος ποῦ λειτουργοῦν κεχωρισμένως ἀναλόγως τῆς πτέρυγος τῆς ὁποίας ἐπιθυμοῦμεν τὴν κλίσιν. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ὁπλοστεύεται ἡ κατασκευὴ καὶ ἐξοικονομεῖται βάρος.

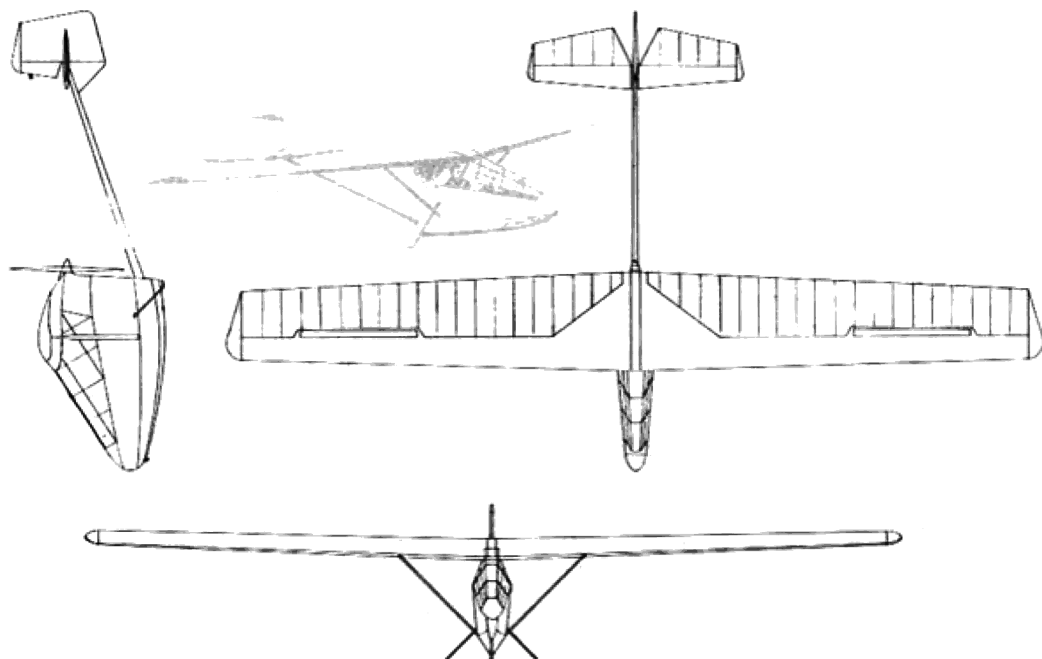
Σύστημα προσγειώσεως δὲν ὑπάρχει ἐκτὸς ἀπὸ ἕνα σκὶ κάτω ἀπὸ τὴν ἄτρακτον καὶ πλαγίως ἐπὶ τῆς ἄτρακτου δύο ραυδοειδεῖς σταθερωτῆρες τροχοδρομήσεως ἀπὸ καλὸν «μπαμπού». Εἶναι καὶ αὐτὸ ἕνα νέο σύστημα ποῦ πρωτοεμφανίζεται στὸ α)φ «Ἑλληνικὸν Πνεῦμα».

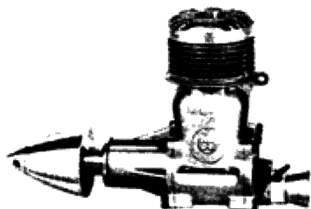
Ἐνα σύστημα πεντὰλ καὶ τροχαλίων μετὰ ἱμάντα μεταδίδει τὴν κίνησιν τῶν ποδιῶν στὴν ἑλίκαν ἢ ὁποῖα εἶναι κατασκευασμένη ἀπὸ εὐλο μπάλα.

Ὁ προορισμὸς τοῦ «Ε.Π.» εἶναι ἡ πτήσις διὰ μυϊκῆς ἰσχύος. Ἀλλὰ δύναται νὰ ἱσταθῇ ὡς ἀνεμόπτερον αὐτοεκτοξευόμενον μετὰ ἕνα σύστημα ἐλαστικῶν σχοινίων τὰ ὁποῖα τεντώνονται ἐκ τῶν πρωτέρων ἀπὸ τὸν χειριστὴ καὶ προσαρμόζονται εἰς τὸ ρύγχος τοῦ α)φ.

Ἀκόμη τὸ «Ε.Π.» μπορεῖ νὰ πετόῃ ὑπὸ μορφὴν ὑπερελαφροῦ ἀεροπλάνου ὅπου προσαρμοσθῇ ἕνα μικρὸ κινητήριον ἐσωτερικῆς καύσεως τῆς τάξεως τῶν 8 — 10 ἵππων.

Εὐχόμεθα καλὴν ἐπιτυχίαν στὸν κατασκευαστὴ Κ. Α. Αὐδῆ.





Τό «στρώσιμο» τῶν κινητῆρων ἀερομοντέλων

Ἕνα ἄρθρο πού θά βοηθήσῃ τοὺς νέους ἀερομοντελιστάς στὴν καλύτερη χρησιμοποίηση καὶ ἀπόδοση τῶν κινητῆρων τῶν.

● Τί εἶναι τὸ στρώσιμο;

Εἶναι ἡ διαδικασία τῆς ἀρχικῆς λειτουργίας ἑνὸς κινητήρα ὥστε ἀπὸ ἓνα συναρμολογημένο σωρὸ μετάλλων νὰ μεταβληθῇ σὲ ἓνα ἀποδοτικό λειτουργοῦν σύνολο. Αὐτὸ σημαίνει ὅτι στὴν ἀρχὴ τῆς ζωῆς τοῦ ὀ κινητήρας πρέπει νὰ λειτουργήσῃ κάτω ἀπὸ εἰδικές συνθήκες μὲ σκοπὸ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ καταστροφὴ ὠρισμένων ζωτικῶν στοιχείων του, ἕως ὅτου αὐτὰ ἔλθουν σὲ ἰδανικὴ κατάσταση λειτουργίας.

● Πόσοι εἶναι οἱ στόχοι μας ὅταν στρώνουμε ἓναν κινητήρα;

Α) Ἐπιθυμοῦμε νὰ λειάνουμε τὶς ἐπιφάνειες, καὶ σὲ ὠρισμένες περιπτώσεις νὰ αὐξηθοῦν οἱ ἀνοχές, δηλ. οἱ ἀποστάσεις τῶν κινουμένων - ἀκινήτων ἐπιφανειῶν ὅπως π.χ. τοῦ ἐμβόλου - χιπνίου.

Β) Κυρίως ὅμως προσπαθοῦμε νὰ σταθεροποιήσουμε τὰ μόρια τῶν μετάλλων σὲ μιὰ τελικὴ θέσιν ὥστε νὰ διαστελλώνται καὶ νὰ συστέλλονται πάντοτε ὁμοίωμοφα.

● Τί παρουσιάζει ἓνας καινούργιος κινητήρας;

Ὅσο καλὰ καὶ ἂν εἶναι κατασκευασμένος ἓνας κινητήρας οἱ ἐπιφάνειες τῶν ζωτικῶν στοιχείων του εἶναι ἀνώμαλες σὺν βουνὰ καὶ κοιλάδες, καὶ παραμορφοῦνται ἀπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῶν πιέσεων τῆς καύσεως καὶ τῆς ὑψηλῆς θερμοκρασίας.

Ἐγριεῖς ἐπιφάνειες καὶ παραμόρφωση σημαίνει νύξημένες τριβές, ἐπομένως θὰ αὐξηθῇ καὶ ἡ θερμοκρασία, θὰ διασταλλοῦν περισσότερο τὰ μέταλλα, θὰ ἐλαττωθοῦν οἱ ἀνοχές, θὰ αὐξηθῇ ἡ τριβὴ κ.ο.κ. ἕως ἓνα σημεῖο ὅπου τὸ στρώμα τοῦ λιπαντικοῦ θὰ σπάσῃ καὶ θὰ κολλήσῃ τὸ ἐμβολο στὸ χιπνίον.

● Πῶς μπορούμε νὰ συντομεύσουμε τὸν χρόνον στρώσιματος;

Μποροῦμε νὰ λειάνουμε τὸ ἐμβολο καὶ τὸ χιπνίον μὲ εἰδικὰ σμιρυδαλομή. Εἶναι ἀδύνατο ὅμως μὲ τὸ τέκνασμα αὐτὸ νὰ ἀντικαταστήσουμε τὸ σωστὸ στρώσιμο πού γίνεται ὅταν λειτουργῇ ὁ κινητήρας, γιὰτί ὅπως εἶπα-

με στὴν Β περίπτωση θέλουμε νὰ σταθεροποιήσουμε τὰ μόρια σὲ μιὰ τελικὴ θέσιν.

● Πῶς θὰ κρατήσουμε λοιπὸν τὴν θερμοκρασία λειτουργίας σὲ ἐπιτρεπτά ὅρια;

Ἐφ' ὅσον ἡ θερμοκρασία λειτουργίας ἑνὸς στρωμένου κινητήρα δὲν ἀνέρχεται πολὺ, σημαίνει ὅτι τὸ ποσὸν τῆς προσφερομένης θερμότητας (τριβὲς καὶ ἀνάφλεξη) ἰσοῦται μὲ τὸ ποσὸν τῆς ἀπαγομένης (καύσιμο καὶ ἀέρας). Ἐμεῖς λοιπὸν μπορούμε ἀφ' ἑνὸς μὲν νὰ μειώσουμε τὸ ποσὸν τῆς παραγομένης θερμότητος, ἀφ' ἑτέρου νὰ αὐξήσουμε τὸ ποσὸν τῆς ἀπαγομένης ὡς ἑξῆς:

α) Νὰ δεδαιωθοῦμε ὅτι παρέχεται ἱκανὴ λίπανση, αὐξάνοντας τὸ ποσοστὸ τοῦ λιπαντικοῦ (καστορελαίου) σὲ 25 - 30%.

β) Νὰ ἐλαττώσουμε τὸ φορτίο λειτουργίας τοποθετώντας μικρότερη ἔλικα.

γ) Νὰ δώσουμε πλούσιο μίγμα.

● Γιατί ἡ μεγάλη ἔλικα ὑπερθερμαίνει τὸν κινητήρα;

Στρώνοντας ἓνα κινητήρα μὲ μεγάλη ἔλικα εἶναι σὰν νὰ ὀδηγοῦμε ἓνα καινούργιο αὐτοκίνητο στὴν ἀνηφόρα μὲ τετάρτη ταχύτητα. Οἱ μεγάλες πιέσεις ἐντὸς τοῦ θαλάμου ἐμφανίζονται στίς χαμηλές στροφές.

● Δὲν ὑπάρχει κίνδυνος νὰ ὑπερθερμανθῇ ὁ κινητήρας ὅταν λειτουργῇ σὲ ψηλές στροφές;

Δὲν ὑπάρχει κίνδυνος ἐφ' ὅσον οἱ ψηλές στροφές ἐπιτευχθοῦν μὲ μείωση τοῦ φορτίου καὶ ὄχι μὲ πτωχότερο μίγμα.

● Γιατί νὰ στρώσῃ ὁ κινητήρας στίς ψηλές στροφές;

Ὁ κινητήρας ἐν πτήσει παίρνει περισσότερες στροφές, ἀπὸ ὅτι στὸ ἔδαφος, γιὰτί ἡ ἔλικα πιάνει τὸ ὅχημα λειτουργίας τῆς καὶ μειώνονται τὰ φορτία. Ἐὰν ὁ κινητήρας δὲν ἔκῃ δουλέφει ποτὲ σ' αὐτὴ τὴν ὑψηλὴ περιοχὴ στροφῶν, θὰ ὑπερθερμανθῇ.

● Οἱ ὀδηγίες ὠρισμένων παλαιῶν κινητῶν προτείνουν γιὰ τὸ στρώσιμο ἓνα νοῦμερο μεγαλύτερη ἔλικα. Εἶναι δυνατόν νὰ συμ-



**Περιγραφές πολεμικών αεροπλάνων
που «έγραψαν» αξέχαστες ιστορίες**

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

BREGUET 14

Σχεδιάστηκε από τον Louis Breguet το 1916 και τον ίδιο χρόνο πέταξε με χειριστή τον ίδιο. Πρόκειται για ένα μεγάλο διθέσιο διπλόνο που κατασκευάστηκε ως αναγνωριστικό και βομβαρδιστικό της Γαλλικής Αεροπορίας.

Ο κινητήρας του ήταν ένας Ρενώ 280 ίππων υδρόμυκτος.

Χαρακτηριστικό της κατασκευής ήταν η εύρεια χρήσι ντουραλουμίνιου.

Στην αρχή παρήχθη το Br. 14 A2, το αναγνωριστικό και όργότερα προσετέθη στην παραγωγή το μοντέλο Br 14 B2, το βομβαρδιστικό.

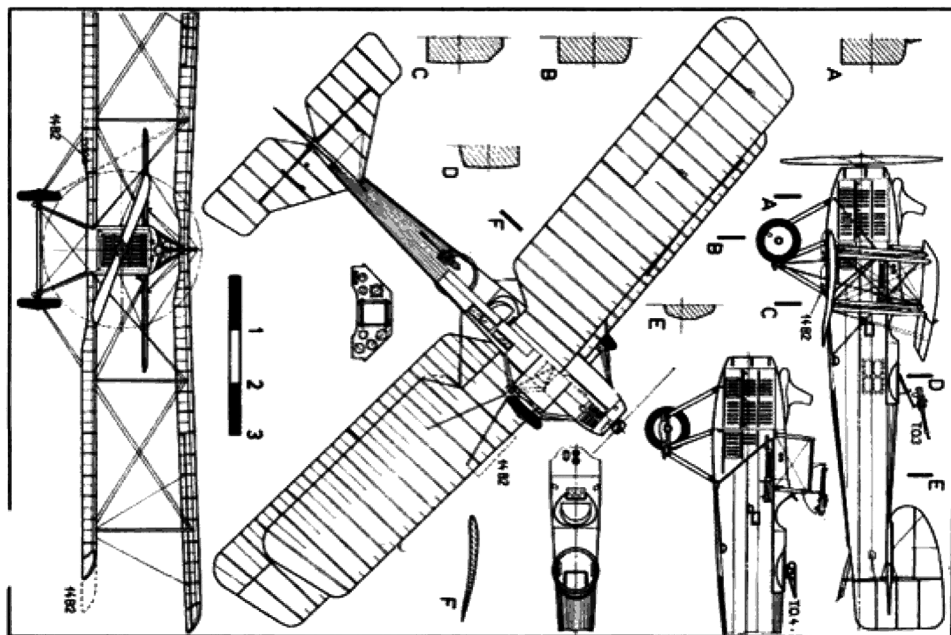
Τελικά η παραγωγή τελείωσε το 1928.

Περίπου 70 γαλλικές μοίρες αναγνωρίσεως και βομβαρδισμού ήταν εξοπλισμένες με Br 14, σε όλα τα μέτωπα κατά τον Α' Παγκ. Πόλεμο.

Το Br 14 εισήλθαν στην Έλληνική Αεροπορία Στρατού τον Νοέμβριο του 1917 στο Σέδες και σχημάτισαν την 532 Μοίρα Αναγνωρίσεως και Βομβαρδισμού με Br 14 B2 και έλαβαν μέρος εις τας επιχειρήσεις του Μακεδονικού μετώπου. Επίσης η μοίρα 533 διέθετε Br A2 αναγνωρίσεως.

Το Br 14 έδρασαν ποικιλοτρόπως και εις την Μ. Ασία εναντίον των Τούρκων.

Εν υπηρεσία παρέμειναν σχεδόν μέχρι και το 1932.

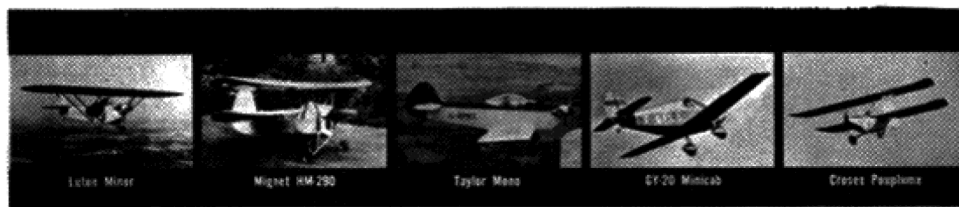


βουλεύουν λάθος:

Αυτοί οι κινητήρες είχαν μικρές ανοχές, και η άρχικη εκκίνηση ήταν προβληματική ιδίως για τον άρχαριο. Με την μεγάλη έλικα είχαμε και μεγάλες αδράνειες και διευκολύνουν την εκκίνηση. Εάν μάς τύχη ένας τέτοιος κινητήρας δεν θα ολοκληρώσουμε το

στρώσιμο με την μεγάλη έλικα. Μόλις «ξεκολλήσω» λίγο, θα διδώσουμε την μικρή έλικα, και θα ακολουθήσουμε την σωστή διαδικασία στρώσιματος.

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΑΤΟΣ



Έρασιτεχνικά κατασκευαί ελαφρῶν αεροσκαφῶν

ΑΙ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ αυτές έχουν σκοπό νά εισάγουν και νά αναπτύξουν τὸ πνεῦμα τῶν έρασιτεχνῶν αεροπορικῶν κατασκευῶν στή χώρα μας. Περιέχουν συμπυκνωμένη και ταξινομημένη ὕλη και ἐμπειρία μας ἀπὸ τὴν μελέτη τῶν ἀντιστοίχων ζένων ἐκδόσεων και ἀπὸ τὴν ἰδική μας κατασκευαστική δραστηριότητα. Εἶναι δὲ προσηρμωμένες στὴν ἑλληνική πραγματικότητα, δυνατότητες και δεδομένα.

Φιλοδοξοῦμε νά ἐνθαρρύνουμε και νά προσανατολίσουμε τοὺς έρασιτέχνες κατασκευαστὲς και τοὺς λάτρεις τῆς αεροπορίας, στὸν τομέα τῆς κατασκευῆς έρασιτεχνικῶν ελαφρῶν αεροσκαφῶν. Ἀντίθετα πρὸς τὴς ἐπικρατοῦσες προκαταλήψεις και τὴν ἀγνοία ἐπὶ τοῦ θέματος, ἡ κατασκευὴ ἑνὸς αεροσκάφους ἀπὸ ἓναν έρασιτέχνη δὲν διαφέρει και

πολὺ ἀπὸ τὴν κατασκευὴ μιᾶς θάρκας, μιᾶς διθλοσθήκης ἢ ἑνὸς ντουλαπιοῦ. Ἀπαιτεῖται μόνον ἐπιδεξιότης, ἐργατικότητα, ἐργαστήριο, ἐργαλεῖα, ὠριμένες αεροπορικὲς γνώσεις και κυρίως πνεῦμα πρωτοτυπίας και ἀποφασιστικότητας.

Εὐελπιστοῦμε, ὅτι οἱ ἀπόγονοι τοῦ Δαιδάλου και τοῦ Ἴκαρου θὰ φανοῦν ἀντάξιοι τῆς παραδόσεως και ὅτι σύντομα θὰ μποροῦν νά συναγωνισθοῦν τοὺς Ἀμερικανοὺς και Εὐρωπαίους συναδέλφους τους, οἱ ὁποῖοι μὲ τὴς χιλιάδες τῶν έρασιτεχνικῶν αεροσκαφῶν τους συναγωνίζονται ἐπικίνδυνα τὴν αεροναυτική διομχανία και κυριαρχοῦν σὲ κάθε ἀεραθλητική και αεροπορική ἐκδήλωση.

ΓΕΝΙΚΑ

Οἱ τύποι και ἡ σχεδίασι τῶν ελαφρῶν αεροσκαφῶν (ἀ)φ ἓν συντομία) ὑπαγορεύεται ἀπὸ τὸν σκοπὸ, γιὰ τὸν ὁποῖον θὰ χρησιμοποιηθοῦν. Ἄλλη μορφή και ἄλλη μελέτη ἀπαιτεῖ τὸ ἀκροβατικό (ἀ)φ ὁγῶνων ἀπὸ τὸ ἀργὸ και εὐσταθὲς (α)φ, ποὺ πετᾷ κάθε Κυριακή και ἑορτὴ γιὰ λόγους ἀναψυχῆς. Ἡ ποικιλία αὐτὴ τῶν σκοπῶν ἔχει διαμορφώσει ποικιλία μορφῶν (α)φ, ποὺ περιγράφονται κατωτέρω:

1. ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

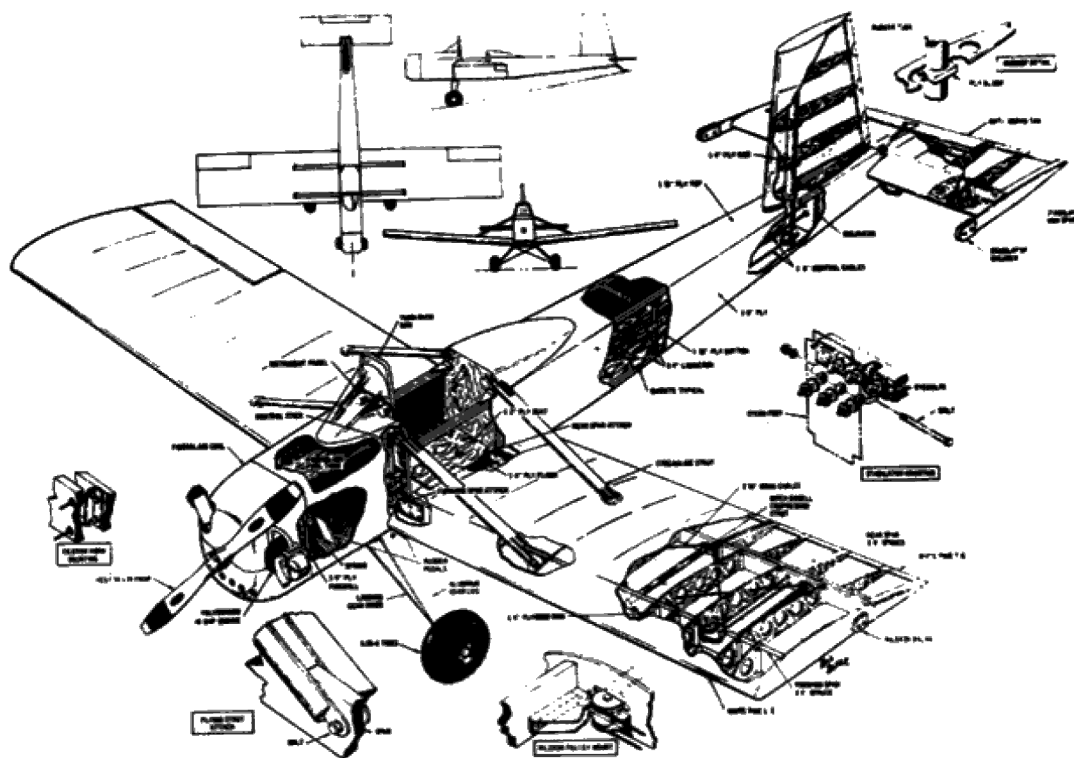
α) Χαμηλοπτέρυγο: Ἡ ἄτρακτος ἐπικαθῆται τῶν πτερύγων, ποὺ ἀπαραίτητως σχηματίζουν μεταξὺ τους διέδρο γωνία γιὰ λόγους εὐσταθείας. Μεγάλη ὁρατότης και ἀπλότης κατασκευῆς.

β) Ὑψηλοπτέρυγο: Οἱ πτέρυγες ἐκφύονται ἀπὸ τὸ πάνω μέρος τῆς ἀτράκτου. Πολυπλοκώτερη κατασκευὴ, μεγάλη εὐστάθεια και ὁρατότης ἐδάφους.

γ) Παρασόλ: Ἡ πτέρυγα θρίσκεται ὑπεράνω τῆς ἀτράκτου και συνδέεται μὲ

Ἀεροσκάφος «Br. 14» τῆς στρατιωτικῆς αεροπορίας (1929), εἰς τὸ αεροδρόμιον Μίκρα. Χειριστὴς ὁ μεγάλος φίλος τοῦ ἀεραθλητισμοῦ κ. Δημ. Γονατᾶς, ἀνθυπολοχαγὸς τὴν ἐποχὴν ἐκείνη.





αυτήν διά στυλιδίων. Εύαερο, εύσταθές, μεγάλη ορατότης.

δ) Μεσοπτέρυγο: Ἡ πτέρυξ ἐκφύεται ἀπὸ τὸ μέσον τῆς ἀτράκτου. Συνήθως, σὲ ἀγωνιστικά α)φ.

ε) Cunard (Κανάρντ): Οἱ ἐπιφάνειες ἀνόδου - καθόδου θρίσκονται ἐμπροσθεν τῶν πτερύγων π.χ. μελλοντικά ὑπερηχητικά, ὁ «ἱπτάμενος» τῶν ἀδελφῶν Ράιτ.

στ) Διπλάνο - τριπλάνο: Μεγάλη φέρουσα ἐπιφάνεια μὲ μικρὸ ἐκπέτασμα. Στερεὰ κατασκευὴ, κακὴ ἀεροδυναμικὴ μορφή.

ζ) Ὑδροπλάνο: Μὲ πλωτήρες (1 ἢ 2) καὶ ἀεράκατος.

η) Ἰπταμένη πτέρυξ: Ἄνευ ἀτκτου καὶ οὐραίου πτερώματος.

II. ΣΤΡΟΦΕΙΟΠΤΕΡΑ

α) Αὐτόγυρο: Πτητικὴ συσκευὴ πρῶτης ἀποδομένη συνήθως δι' ἑλίκος ἀποκτὰ τὴν κύττητα καὶ ἐλεύθερα στρεφόμενο ἐν ζόντιο στροφεῖο (ἑλὶξ ἑλικόπτερον) παρέχει τὴν ἀπαιτούμενη ἀντῶσι.

β) Ἑλικόπτερο: Ὅριζόντιο (περίπου) στροφεῖο στρεφόμενο ἀπὸ ἰσχυρότατο κινητήρα, παρέχει ἀντῶσι καὶ πρόωσι. Βοηθητικὴ κατακόρυφος ἑλὶξ ἰσορροπεῖ τὴν ροπή τοῦ κινητήρος.

γ) Gyroglider (Στροφεῖοπτερο ἀνεμοπορίας): Εἶναι ἡ ἀπλούστερη πτητικὴ συσκευὴ. Ἀποτελεῖται ἀπὸ ἓνα πλαίσιο πὺν στηρίζει τὸ κάθισμα τοῦ πιλότου καὶ ἓνα ὀριζόντιο στροφεῖο. Ἀφιέμενο ἀπὸ ὠρισμένο ὕψος πέφτει ὁμαλῶς διὰ τῆς περιστροφῆς τοῦ στροφεῖου. Δύναται, ἐπίσης, νὰ ρυμουλκηθῇ ὡς αἰετός.

III. ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ. ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΜΥΓΙ-ΚΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ.

α) Πρωτογενὴ ἀνεμόπτερα (Primary): Ἀπλὲς κατασκευὲς χαμηλῶν ἐπιδόσεων καὶ χαμηλοῦ κόστους.

β) Ἀνεμόπτερα ἐπιδόσεων: Ὑψηλῆς ποιότητος κατασκευὲς ὕψηλων ἐπιδόσεων.

γ) Μοτοανεμόπτερα: Προσθήκη μικροῦ κινητήρος σὲ ἀνεμόπτερο μετατρέπει τοῦτο σὲ μοτοανεμόπτερο.



VP—1: Μονοθέσιο ξύλινο έρασιτε-
χνικής κατασκευής. Άπλο και φθη-
νό. Κινητήρ VW 1600 κ.έκ.

δ) 'Αεροσκάφη μυϊκής δυνάμεως: 'Α-
νεπιτυχή αποτελέσματα της προσπάθει-
ας του ανθρώπου να απογειωθεί και να
πετάξει διά της ισχύος που παρέχουν σε
έλικα οι πόδες τῆ βοηθεία συστήματος
μεταδόσεως πεντάλ ποδηλάτου - άλύσε-
ως - όδοντωτών τροχών.

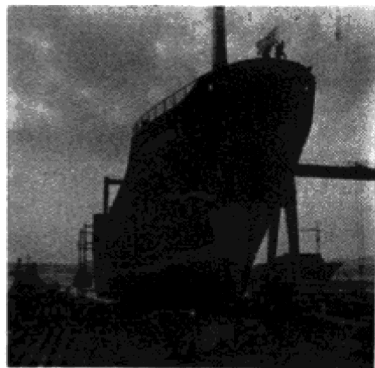
ε) Hang - gliders (ή άνεμόπτερα αιώ-
ρες): 'Υπερελαφρά άνεμόπτερα που ύ-
ποβαστάζει ό πιλότος και τρέχοντας σε
μιά πλαγιά απογειοῦται αιωρούμενος από
τό άνεμόπτερο που κυβερνά με την με-
τακίνησι του σώματός του. Είναι πολύ έν-
διαφέρον είδος άεροσκάφους για τό ό-
ποιο έπιφυλασσόμεθα να μιλήσουμε έκ-
τενώς σε προσεχές τεῦχος.

● Συνεχίζεται



ΗΝΩΜΕΝΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΙΤΕΑΣ Α.Ν.Β.Ε.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ - ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ
ΠΛΟΙΩΝ ΥΨΗΛΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΜΕΧΡΙ
8.000 T.D.W. - ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ - ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ

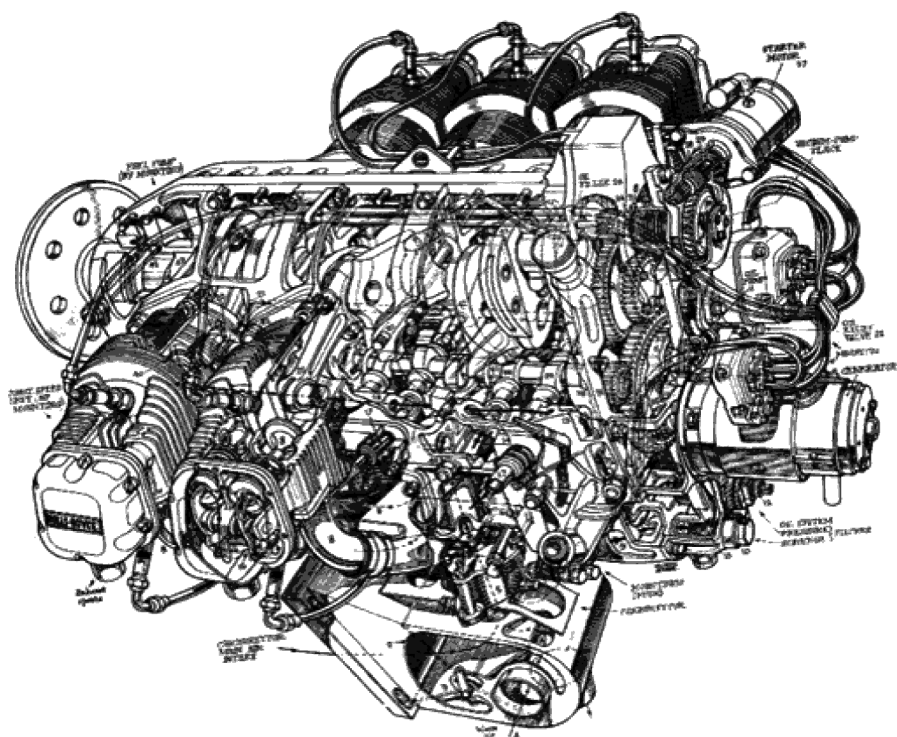


ΓΡΑΦΕΙΑ: ΠΟΛΥΔΕΥΚΟΥΣ 34 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 41 70.135 -
- TELEX 2845 PIGA GR; - ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. : UNISHIPYARDS PIRAEUS



ROLLS-ROYCE

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΓΚΑΚΗΣ
ΒΕΡΑΝΖΕΡΟΥ 47 - ΑΘΗΝΑΙ
ΤΗΛΕΦ. 532.063 - TELEX 21.4563



**groupe
aérospatiale**
aviation générale

RALLYE

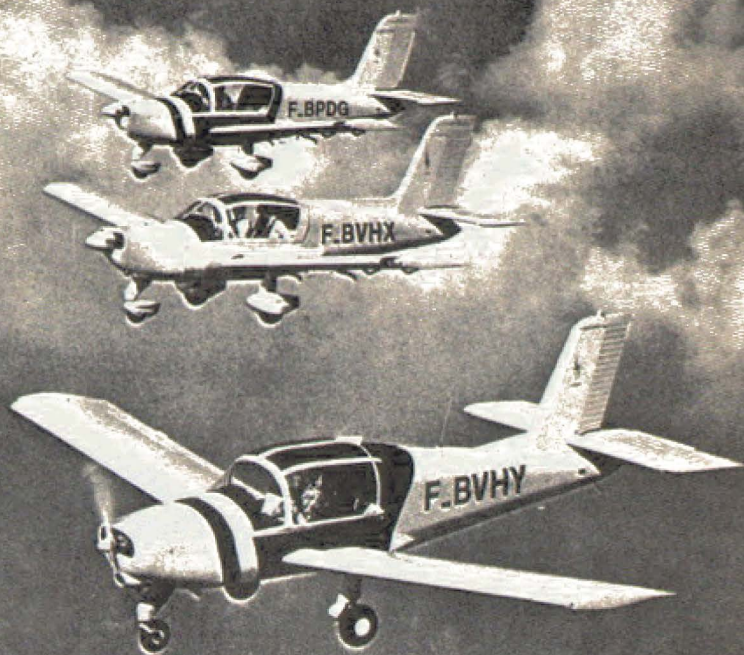
΄Ασφάλεια

΄Αντοχή

Ευελιξία

Οικονομία

Η ΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟΝ ΤΗΝ ΕΣΥΝ-
ΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ - ΚΥΠΡΟΥ
AEROSPATIALE (S.N.I.A.S.) - BOGATA ΓΑΛΛΙΑ
ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ



ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ΒΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΙ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ



VAXAIR

ΑΛΙΠΡΑΝΤΗ & ΦΩΚΑΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 18 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 478.625 - 48.19.250 - 478.419 - 89.46.357

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ: 4812.492 ΤΗΛ/ΜΑΤΑ: "VAXAIR", ΠΕΙΡΑΙΑ - TELEX: 212053 VAXR GR