

αθλητική

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

SPORT AVIATION



Edit by Hlsat.

7 ΤΕΥΧΟΣ

ἄλλως οἱ ταξιδιωτὲς
πρέπει νὰ εἶναι
εὐχαριστημένοι ●●

ΣΑΙΕΠΗΡ

...Μαγεύει τὰ παιδιά καὶ
ξεκουράζει τοὺς γονεῖς.
Θά σᾶς περιποιηθῇ καὶ
θά σᾶς φροντίσῃ, τὸ
γλυκὸ αὐτὸ κορίτσι,
δημιουργώντας μιὰ
ζεστή φιλικὴ ἀτμόσφαιρα.
Πετάει πάνω ἀπ'τὴν μισή
ὕψηλιο, καὶ πάνω ἀπ' ὅλα,
εἶναι ἡ καρδιά τῶν
Ἀερογραμμῶν
τῆς
Σιγκα-
πούρης.



**SINGAPORE
AIRLINES**

A great way to fly

**SINGAPORE AIRLINES (SIA)**

ATHENS 118, 5 METROPOLEOS STREET. PHONES 3240 223 - 3247 500.

τρεις μαθηματικές μηχανές

για τεχνικούς και
φοιτητές

ANITA 202 SR

Έχει 8 πράσινα φωτεινά ψηφία,
1 μνήμη, και υπολογίζει αυτόματα,
μέσω πλήκτρο: συνεχείς άλγεβρικές
πράξεις, λογαρίθμους (δεκαδικούς και
νεπερίους), ήμιτονα, συνημίτονα,
εφαπτόμενες γωνιών (σε βαθμούς,
μοίρες και ακτίνια - RAD'S) X^y ,
οποιαδήποτε ρίζα αριθμού (x),
αντιλογαρίθμους (E^x και 10^x), π
(3,1415926) - και κάνει οποιοδήποτε
σύνθετη πράξη, καταργώντας
ταύς ειδικούς και τριγωνομετρικούς
πίνακες. Φυσικά, κάνει και τις γνωστές
4 πράξεις.



ANITA 841

4 πράξεων - τριγωνομετρικοί
αριθμοί - λογάριθμοι -
αντιλογαρίθμοι - αντίστροφες
κλπ. Λειτουργεί με ρεύμα
και μπαταρία.



ANITA 831

4 πράξεων - με τετραγωνική
ρίζα και μνήμη - σταθερό συντε-
λεστή 8 ψηφία ικανότητα.
Λειτουργεί με ρεύμα και
μπαταρία.



ΚΟΡΑΗΣ Α.Ε.

ΑΘΗΝΑ: ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΣΤΑΣΙΩΝ 50 7ης ΟΡΟΦΗΣ - ΤΗΛ. 3233.716 717
ΒΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΤΕΛΕΜΕΧ 90 (ΒΑΓΓΩΝΟΣ) - ΤΗΛ. 276.498

πρόσκις
υπολογιστικές
μηχανές!

ZENITH



MSM

Φτιάξαμε τό τέλειο
ρολόϊ, όμορφο.

ΣΙΜΠΕΛ ΑΕ. ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ 6. ΤΗΛ. 3245801,2

Διημενιαία
αεροπορική επιθεώρησης

★

Αεροπορία • Ανεμοπο-
ρία • Αερομοντελισμός
• Αλεξιπτωτισμός • Έ-
ρρασιτεχν. κατασκευα

Έκδοσις
«ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ»
Βασ. Σοφίας 61 — Πειραιεύς

Διευθυντής
ΠΑΝΤ. ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΟΣ*
ΤΗΛ 41.78.432

★

Υπεύθυνοι
Π. Καλογεράκος: Βασ. Σοφίας
61 — Πειραιεύς
Τυπογραφείον: Δ. Παπαδοπού-
λου & Σία, Έπικούρου 20. Τηλ
3212.505

★

Χειρόγραφα δημοσιεύμενα ή μή
δέν επιστρέφονται.

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ ΔΡΧ. 20

ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ:

Έξωτερικού: 10 δολάρια

Έσωτερικού:

Όργανισμοί: 500 δρχ.

Σύλλογοι: 300 δρχ.

Ιδιώται: 120 δρχ.

Φοιτητάι — Μαθητάι —

Πρόσκοποι — Προσωπικόν

Έλληνικής Αεροπορίας: 90 δρχ

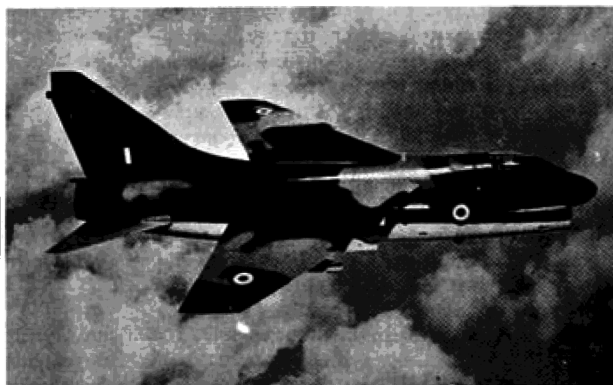
Είς τήν Γιουγκοσλαβίαν

Η ΜΕΤΑΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ αντιπροσωπεύ-
ας είς τήν φίλην Γιουγκοσλαβίαν έδωκεν μίαν ακόμη
εύκαιρίαν διαπιστώσεως τών άμοιβαίων αισθημάτων
δύο γειτόνων Βαλκανικών χωρών, αισθημάτων απορρεόντων
άπό μακράν παράδοσιν συνεργασίας και συμμαχίας έναντίον
άπάντων τών είς τά Βαλκάνια εισβολέων, είτε έξ 'Ασίας είτε
έξ Εύρώπης ήλθον αυτοί.

Ή αντιπροσωπεύα μας διά τών έπαφών της, τόσον μέ τās
αεραθλητικάς άρχάς, όσον και μέ τούς νέους αεραθλητάς και
μή, διεπίστωσε εύχαρίστως τό ύψηλόν έθνικόν φρόνιμα του
Γιουγκοσλαβικού λαού, ό όποίος έν στενή συνεργασία μέ τās
ένόπλους δυνάμεις, είναι άποφασισμένος νά διατηρήση τήν ά-
νεξαρτησίαν του και νά άποφύγη τήν τύχην, τήν όποίαν έπε-
φύλαξαν οί άνατολικοί είς τήν Ούγγαρίαν και Τσεχοσλοβα-
κίαν, ή οί δυτικοί είς τήν Κύπρον.

Ό Έλληνικός αεραθλητισμός έχει και σήμερα νά ώφελη-
θ ή πολλά έκ τών έπαφών του μέ τόν τής Γιουγκοσλαβίας, έπα-
φάς έγκαινιασθείσας πρό είκοσαετίας, ότε έξεπαιδεύθησαν έ-
κει πολλά έκ τών άρίστων στελεχών τής άνεμοπορίας μας.

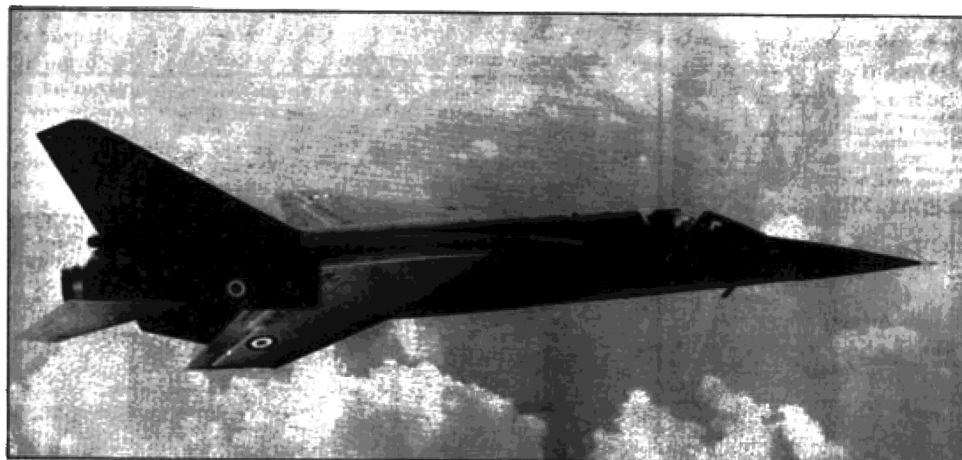
Γενικώς δυνάμεθα νά είπωμεν ότι πρέπει νά αισθανώμεθα
ιδιαίτεράν εύχαρίστησιν επιβεβαιώσαντες ότι έχωμεν είς τήν
Γιουγκοσλαβίαν 40 εκατομμύρια φίλους.



Ή πρώτη φωτογραφία του LTV — 7H CORSAIR II, μέ τά
έλληνικά σήματα σέ δοκιμαστική πτήσι πάνω άπό τό Τέξας.
Τό εικονιζόμενο ά) φ μαζί μέ μερικά άλλα παρεδώθησαν ήδη
στην έλληνική αεροπορία. Στο προηγούμενο τεύχος μας δώσα-
με μίαν έκτεταμένη περιγραφή του Α—7. Συμπληρώνουμε ότι
τό Α—7 Η (HELLENIC) συνδυάζει τά πλεονεκτήματα του
Α—7Ε και του Α—7D κυρίως στά ήλεκτρονικά αεροναυπλίας
και όπλισμού. Έξ άλλου μέχρι στιγμής ή Έλλάς είναι ή μόνη
Χώρα, πλην τών Η.Π.Α., πού έξοπλίζεται μέ Α—7.



“Εφθασαν τὰ πρῶτα «Μιράζ»



● ΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ MIRAGE F—1 διὰ τῶν ὁποίων ἐξοπλίζεται ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία, ἤρχισαν νὰ καταφθάνουν εἰς τὴν Ἑλλάδα, μεταφερόμενα ἀπὸ τὴν Γαλλία ἀπὸ Ἑλληνας χειριστὰς, οἱ ὁποῖοι, ὁμοῦ μετὰ τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ ἐπεράτωσαν ἤδη ἐπιτυχῶς τὴν ἐκπαίδευσίν των. Τὰ πρῶτα αεροσκάφη προσεγγίσαντες εἰς πολεμικὴν θάσιν τῆς Ἀεροπορίας κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς ἐβδομάδος καί, ἔκτοτε, συνεχίζονται αἱ ἀφίξεις των. Διὰ τῶν νέων αὐτῶν συγχρόνων ὑπερηχητικῶν αεροσκαφῶν ἐνισχύεται σημαντικώτατα ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία καὶ ἐπαυξάνονται αἱ ἐπιχειρησιακαὶ δυνατότητές της διὰ τὴν ἀποτελεσματικωτέραν συμβολὴν της εἰς τὴν ἐθνικὴν μας ἀμυναν.

● ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ Βαλκανικοὶ ἀεραθλητικοὶ ἀνῶνες εἶναι γεγονὸς. Ἡ Ἑλλὰς, ἐκτὸς ἀπὸ 4 παρατηρητὰς, ποὺ ἔσπευε, ἔλαμψε διὰ τῆς ἀεροπορικῆς ἀπουσίας της.

Τὰ αἰτία εἶναι πολλὰ καὶ ποικίλα καὶ ἀσφαλῶς ἡ ἀξιολόγησί τους δὲν εἶναι δουλειὰ τοῦ περιοδικοῦ μας, ἀλλὰ ἄλλων ἀρμοδίων. Πιστεύομε, πάντως, ὅτι ἡ Χώρα μας ἦτο δυνατόν νὰ συμμετάσχη, ἔστω σὲ ὀρισμένα ἀθλήματα. Σημασία δὲν ἔχει ἡ νίκη, ἀλλὰ τὸ ἀγωνίζεσθαι καὶ

ἢ ἐξ αὐτοῦ προερχομένη πείρα διεθνῶν ἀγώνων. Ἄς ἐλπίσουμε ὅτι τὴν ἐπομένη φορὰ θὰ συμμετάσχη καὶ ἡ Ἑλλάδα πλήρως, ἐφ' ὅσον ἀπὸ τώρα — τὸ τονίζομε — ληφθοῦν τὰ ἀπαραίτητα μέτρα πρὸς τοῦτο.

Πλήρες ρεπορτάζ τῶν ἀγώνων δίνουμε σὲ ἄλλες σελίδες.

● ΑΠΟ ΤΗΝ Σχολὴ Ἀεροπορίας τῆς Ἀερολέσχης Πειραιῶς ἀπεφοίτησαν καὶ ἔλαβαν πτυχίον ὑπὸ τῆς Τ.Π.Α. οἱ κ.κ. Ρ. Κάμμερ, Ἀ. Κακουράτος Σ. Ἀσπιώτης καὶ Ν. Μαρίνος.

● ΤΟ ΤΜΗΜΑ ἀερομοντελισμοῦ τῆς Ἀερολέσχης Πειραιῶς καλεῖ δσοὺς ἐπιθυμοῦν νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ τὸν ἀερομοντελισμὸ, νὰ προσέλθουν στὰ γραφεῖα τῆς Α.Λ.Π. 7 — 830 μ.μ. πλὴν Σαββάτου.

● Ο ΦΙΛΟΣ καὶ συνεργάτης μας κ. Ἰωάν. Κωνσταντακάτος, μὲ τὸν κ. Κόλλια ἔλαβαν μέρος στοὺς Πανερωπαϊκοὺς ἀγῶνες ἀερομοντελισμοῦ (κυκλικῆς πτήσεως, ἀκροβατικῶν — ταχύτητος) καταλαβόντες τιμητικὰς θέσεις. Σχετικὸ ρεπορτάζ θὰ ἔχουμε ἀπ' τὸν ἴδιον τὸν κ. Κωνσταντακάτο.

● ΣΤΙΣ 23 ΙΟΥΛΙΟΥ έ.έ. προσγειώθηκε στο Έλληνικό μέγας αριθμός Γερμανικών τουριστικών αεροπλάνων τής αερολέσχης του Ντίσελντοφ. Συνολικά 4 αεροπλάνα έφθασαν τὰ 37. Η πτήση έγινε πρόσ τήν Έλλάδα μέ τόν γερμανικό χαρακτηρισμό πτήσις Αιγαίου, μέ σκοπό τόν τουρισμό στην Χώρα μας. Οι επιβαίνοντες τών 4)φ κατέλυσαν στο «Χίλτον» και τήν έπομέ νη ανεχώρησαν γιά 4ήμερη κρουαζιέρα στα έλληνικά νησιά, άφου τò θράδυ διεσκέδασαν στο Κέντρο «Παλιά Άθήνα».

Στήν Άθήνα επέστρεψαν καταγοητευμένοι άπό τὰ νησιά μας και τήν 30)7)75 ανεχώρησαν γιά τήν Θεσσαλονίκη.

Η αερολέσχη Πειραιώς ύπεδέχθη και κατευόδωσε τούς Γερμανούς Φιλέλληνες άεροπόρους, έδεξώθη δέ τούς έπικεφαλής στα Άστέρια Γλυφάδας. Οι Γερμανοί φίλοι μας ύπεσχέθησαν ότι του χρόνου θά ξανάλθουν. Τούς άνεμένουμε.



Ο Πρόεδρος τής Άερολέσχης Πειραιώς κ. Π. Καλογεράκος μέ τόν DR. G. NEUFANG, πού ήταν έπικεφαλής του όμίλου τών Γερμανών άεροπόρων.

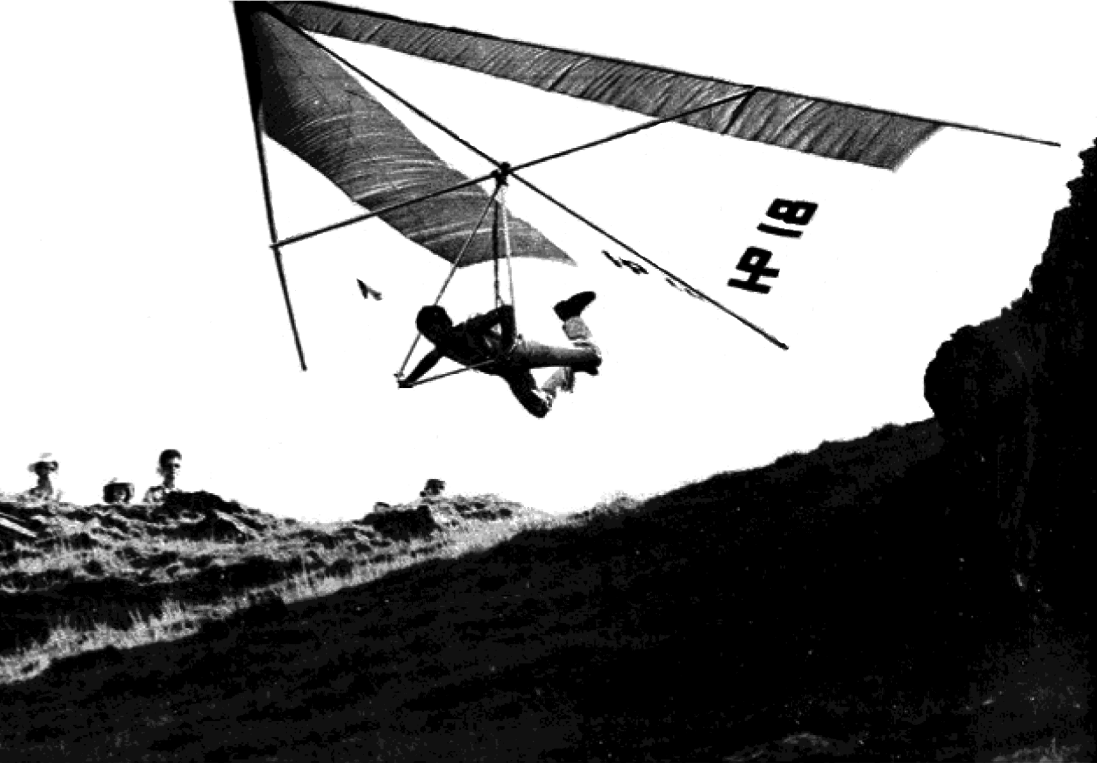
● ΜΕΓΑΛΗ έπιτυχία γιά τò περιοδικό μας. Έξησφάλισε τήν συνεργασία μέ τò διεθνούς φήμης γερμανικό άεραθλητικό περιοδικό «AEROKURIER». Ο διευθυντής του. DR. G. NEUFANG, πού εύρίσκετο στην Έλλάδα πρόσ φατα, εύγενώς — άναγνωρίζων τούς άγónας μας — παρέχώρησε τήν δημοσιευμένη ύλη του περιοδικού στην διάθεσί μας. Τόν εύχαριστούμε!

● ΜΤΝΗΜΑ χαρμόσυνο άπό τήν Λάρισα. Ίδρύθηκε και εκεί αερολέσχη. Εύχόμαστε στην ώραία και δυναμική πόλι τής Λαρίσης και στο Δ.Σ. τής αερολέσχης καλή έπιτυχία στο έργο πού ενθουσιωδώς άνέλαβαν. Οι στήλες του περιοδικού μας είναι στην διάθεσί τους, όπως είναι και γιά όλες τς αερολέσχές μας.

● ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ έσημείωσεν ή Σχολή Έκπαίδεύσεως Βαθμοφόρων Άεροπροσκόπων (ΠΕΕΒΑ) πού λειτουργήσε τόν περασμένο μήνα. Η σχολή λειτουργήσε στο άεροδρόμιο Τατοίου μέ συμμετοχή 18 βαθμοφόρων άπ' όλες τς περιοχές τής Έλλάδος και Κύπρου.

Τὰ μαθήματα διάρρησαν 15 ήμέρες και έδιδάχθησαν προκεχωρημένα θέματα άεραθλητισμού και άεροπορίας, τόσο άπό άξιωματούχους τής άεροπορίας, όσο και άπό στελέχη του άεραθλητισμού. Κατά τήν διάρκεια τής λειτουργίας τής σχολής έγιναν έπισκέψεις στο Κρατικό έργοστάσιο αεροπλάνων και τεχνικών μονάδων τής περιοχής Πρωτευούσης. Η Άερολέσχη Πειραιώς είχε τήν πρωτοβουλία έκτέλεσεως ώρισμένων εκπαιδευτικών πτήσεων έπί αεροπλάνου RALLTE.

Στόν έφορον άεροπροσκόπων κ. Β. Μπακέλαν άνοίχουν θερμά συγχαρητήρια γιά τήν έπιτυχία τής Σχολής.



Ο Νικ. Καραγιώργης Ιπτάμενος

Εκπαιδεύσεις με αιώροπτερο "Ρόγκαλο.. στην Ελλάδα

Ός και το ωραϊόν φύλλον δοκίμασε την χαρά
της πτήσεως



Η συναρμολόγησις τοῦ «Ρόγκαλο» πρὸ τῶν πτή-
σεων



ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ κ. Νικόλαον Καραγεώργην — Κυρίου την καταγωγή — από 15 'Ιουλίου έως 15 Αύγουστου 1975 ἐγένοντο ἀρκετὲς ἐκπαιδευτικὲς πτήσεις αἰεροπτεῶν εἰς διάφορα σημεῖα τῆς Ἀττικῆς καὶ με σημαντικὴ συμμετοχὴ φίλων τοῦ σπῆρ ἀμφοτέρων τῶν φύλων.

Ὁ κ. Καραγεώργης μέχρι τώρα σπουδαστὴς στὴν Γαλλία καὶ φανατικὸς λάτρης τῶν ἀεροπορικῶν σπῆρ, εἶναι ἕνας ἄσος στὴν πτήσι με «Ρόγκαλο» καὶ ἔχει ἀποκτήσῃ μεγάλη πείρα πάνω στὸ θέμα. Φέρωντας τὴν συσκευή στὴν Ἑλλάδα μᾶς ἔδωσε τὴν εὐκαιρία νὰ δοκιμάσουμε τὶς συγκινήσεις τῆς ἐλευθέρως πτήσεως ποὺ πολὺ μοιάζει με τὼν πτηνῶν.

Ἄν καὶ οἱ πτήσεις ἦσαν πολὺ κοντὰ στὸ ἔδαφος σὲ λόφους με πολὺ μικρὴ κλίση ἐν τούτοις οἱ ἐκπαιδευόμενοι ἄρχισαν σιγά — σιγά νὰ ἀντιλαμβάνονται τὴν τεχνικὴ πτήσεως καὶ ἐλέγχου τοῦ αἰεροπτεῶν.

Ἡ πρώτη πτήσις ἔγινε στὴν περιοχὴ τοῦ ἀεροδρομίου τῶν Μεγάρων ἀπὸ ἕνα μεγάλο λόφο ὅπου ἔκανε μίαν θαυμασίαν πτήσι ἐπιδειξέως ὁ κ. Καραγεώργης, καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ ἕνα μικρότερο ὅπου δοκίμασαν οἱ ἀρχάριοι.

Ἡ δευτέρη ἔγινε στὴν περιοχὴ τοῦ Ὁροπού με μεγάλη συμμετοχὴ — ἄνω τῶν 10 μαθητῶν. Ἐκτελέσθησαν ἐκεῖ περίπου 25—30 μικροπτήσεις με πολλὰ εὐτράπελα στὶς προσγειώσεις.

Ἐδῶ πρέπει νὰ σημειώσουμε ὅτι ὁ ἀρχάριος πρέπει νὰ εἶναι ἀρκετὰ γυμνασμένος ἀθλητικὰ καὶ συνετὸς, πάντα δὲ ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν ἐνὸς ἐκπαιδευτοῦς.

Οἱ πρῶτες ἀπόπειρες μπορεῖ νὰ εἶναι δύσκολες ἢ καὶ ἀπογοητευτικὲς, με τὴν πάροδο ὅμως τοῦ χρόνου καὶ τὴν βαθμιαία ἀπόκτησιν στοιχειώδους πείρας τὰ πράγματα σχεδὸν ἀτλοποιοῦνται.

Βασικὴ προϋπόθεσι γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν πτήσεων εἶναι, νομίζουμε, ὁ ἐκπαιδευόμενος νὰ μὴν ὑπερτιμᾷ τὶς ικανότητές του καὶ ἀποτολμᾷ πτήσεις ποὺ δυνατόν νὰ ἐξελιχθοῦν, λόγῳ ἐλλείψεως ἀρκετῆς πείρας, σὲ ἀπρόοπτα καὶ προπάντῃ ἢ ἀποφυγῇ ἰαχυρῶν καὶ ρυαίων ἀνέμων, πλαγίων ἀνέμων, ἐμποδίων κατὰ τὴν πτήσι καὶ προσγειώσι (δένδρα, ἡλεκτροφόρα ἢ μὴ σύρματα, βραχώδεις ἔδαφος κ.λ.π.). Ἐκτελέσθησαν καὶ ἄλλες πτήσεις στὴν καλύτερα περιοχὴν ἐξ ὧν στὴν περιοχὴ Θηβῶν παρά τὴν Ἑθνικὴν ὁδὸν ὅπου ὁ κ. Καραγεώργης φεύγοντας ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα παρέδωσε τὸ «Ρόγκαλο» εἰς ἕναν ἐκ τῶν ἐκπαιδευομένων τὸν κ. Ντίνον Αὐγερινὸν, ὁ ὁποῖος τὸ ἀγόρασε γιὰ νὰ συνεχίσῃ με τοὺς φίλους του νὰ ἀσχολεῖται με τὸ ῥαῖον αὐτὸ ἀεράθλημα.

Τὰ ἀνύπαρκτα εὐφάσματα

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΝ τεύχος ἠσχολήθημεν με ἐσφαλμένα μετεωρολογικὰ δελτία. Σήμερα θὰ ἀσχοληθῶμεν με ὁρὰ μετεωρολογικὰ δελτία τὰ ὁποῖα πολλὲς φορὲς θεωροῦνται ὡς ἐσφαλμένα.

Κλασσικὸν παράδειγμα τέτοιου σφάλματος, εἶναι ἡ κατὰστασις ἡ ὁποία συχνὰ ἐμφανίζεται εἰς τὰ νότια προάστια τῶν Ἀθηνῶν. Συχνὰ οἱ φαιληριῶτες διαβάθουν εἰς τὸ μετεωρολογικὸν δελτίον, ὅτι θὰ πνεύσουν ὁρειοὶ ἀνεμοί, ἐνῷ ἀνοίγοντας τὰ παράθυρά τους, μπαίνει στὸ σπῆτ ὁροσερὸς νοτιάς. Ἐκανε λάθος τὸ δελτίον;

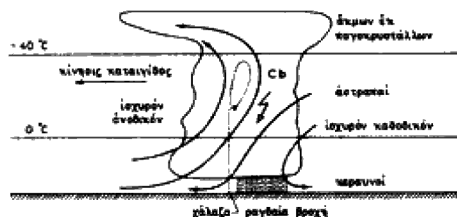
Ὅχι τὸ δελτίον εἶναι ὁρθόν. Ἐὰν ὁ φαιληριῶτης τηλεφωνήσῃ σὲ ἕναν φίλον του, στὴν Ἑκάλη, θὰ πληροφορηθῇ ὅτι ἐκεῖ φυσεῖ βοριάς. Βοριάς φυσεῖ καὶ σὲ ὅλες τὶς Κυκλάδες, καὶ στὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς Ἑλλάδος. Τί συμβαίνει στὸν Σαρωνικὸ; Συμβαίνει ἕνα τελείως τοπικὸν φαινόμενον. Ἡ θαλασσία αὖρα.

Ὅπως εἶναι γνωστόν, ἡ θαλασσία αὖρα, πνέει λόγῳ διαφορᾶς θερμοκρασίας μεταξὺ ξηρᾶς καὶ θαλάσσης. Ἡ ξηρὰ θερμαίνεται ταχύτερον ἀπὸ τὴν θάλασσα. Ὁ ἀέρας πάνω ἀπὸ τὴν ξηρὰ, θερμαινόμενος ἀνέρχεται, τὴν δὲ θέσιν του σπεύδει νὰ καταλάβῃ ὁ ψυχρότερος ἀήρ τῆς θαλάσσης. Ἔτσι ὅπως φαίνεται εἰς τὸ σκ. 1 δημιουργεῖται ἡ θαλασσία αὖρα. Ἡ θεωρία αὕτη εἶναι γνωστὴ.

Ἐνα γεγονός τὸ ὁποῖον δὲν ἀντιλαμβάνεται τὸ εὐρὸ κοινόν εἶναι τὸ πόσον τοπικὸν καὶ περιορισμένον εἶναι αὐτὸ τὸ φαινόμενον.

Ἐνας χειριστὴς ὁ ὁποῖος ἀπογειώνεται ἀπὸ τὴν Ἀθήνα κατευθυνόμενος πρὸς τὴν Χαλκίδα, θὰ ζητήσῃ πρὶν ἀπογειωθῇ τὸν ἐπικρατοῦντα ἀνεμὸ εἰς τὸ ὕψος ποῦ θὰ πετάξῃ. Αὐτὸς μπορεῖ νὰ εἶναι βορειοδυτικὸς, ταχύτητας 20 μιλίων.

Πράγματι εἰς τὸ ὕψος ποῦ πετᾷ, ὁ ἀνεμὸς εἶναι αἰσθητὸς ἀπὸ τὴν ἐκπτώσιν ποῦ ἔχει τὸ ἀεροπλάνο. Ἄν ὁ χειριστὴς παρατηρήσῃ τὸν Εὐβοϊκὸν κάτω του, θὰ δῇ πιθανόν τὰ κύματα νὰ κατευθύνονται πρὸς ΒΔ ἀπὸ ΝΑ. Τί συμβαίνει; Τὸ κύμα διευθύνεται ἀντίθετα πρὸς τὸν ἀνεμὸ;



“Οχι, απλώς πνέει θαλασσία αύρα. Ή αύρα πού τόσο σημαντικό φαινόμενο φαίνεται από τό έδαφος, δέν έπεκτείνεται σέ ύφος πάνω από 500 πόδια, δηλ. 150 μέτρα.

Ή αύρα στήν Έλλάδα είναι συχνότατη, κυρίως κατά τούς θερινούς μήνες του έτους, όταν δέν πνέουν ισχυροί γενικοί άνεμοι. Κατά τό θέρος, όταν τό μετέτι δέν είναι ισχυρόν, ή θαλασσία αύρα έπικρατεί εις όλους τούς κόλπους. Έτσι φυσάει π.χ. Νοτιάς στόν Σαρωνικό, δυτικός στόν Κορινθιακό, Νοτιανατολικός στόν Εύβοϊκό, δυτικός στόν Άμβρακικό κ.λ.π.

Έάν διαβάσετε εις τό δελτίον, «άνεμοι διαφόρων κατευθύνσεων άσθενείς» δέν σημαίνει ότι ό μετεωρολόγος δέν ξέρει τί νά προβλέψη ή ότι θά φυσήξη από όπου του καπνίσω. Σημαίνει απλώς ότι (μη υπάρχοντος υπεράνω της Έλλάδος σημαντικού θαρομετρικού συστήματος) θά έπικρατήσουν τοπικοί άνεμοι, συνήθως δέ αύρες.

Ένα άλλο φαινόμενο, τελείως τοπικόν, είναι οι καταιγίδες. Ή καταιγίς είναι ένα φαινόμενο τό όποϊον περιλαμβάνει βροχή, χάλαζα, άστραπές, κεραυνούς, κακή όρατότητα, θιραίους άνέμους, δηλαδή μέ μία λέξη, «χαλασμό κόσμου». Όποϊος βρίσκεται κάτω από μία καταιγίδα, νομίζει ότι «χαλαίει ό κόσμος όλος». Εις την πραγματικότητα ή καταιγίς έχει διάμετρον μόλις 3 έως 6 χλμ.

Ή καταιγίς είναι ένα νέφος κατακορύφου αναπτύξεως τό όποϊον μεγαλώνει και φθάνει σέ ύφος μέχρι 10.000 μέτρων. Τό νέφος αυτό δημιουργεί όλα τά φαινόμενα πού περιγράψαμε και άφού διανύση απόσταση 5 έως 15 χλμ. διαλύεται. Ένα τέτοιο νέφος εικονίζεται εις τό σχ. 2.

Οι χειρισταί τών άεροπλάνων, βλέπουν τά σύννεφα αυτά όπικώς ή μέ τό ραντάρ, και τά αποφεύγουν αλλάζοντας όλίγον την πορείαν των. Πολλά τέτοια σύννεφα μπορεί νά αναπτύσσωνται και νά πεθαίνουν μέσα σέ ένα έκτεταμένο πεδίον χειμερινής κακοκαιρίας, αυτό όμως δέν θά μάς άπασχολήση εδώ. Θά άσχοληθώμεν μέ τίς καταιγίδες της θερμής περιόδου του έτους. Τό μετεωρολογικόν

δελτίον, λέει συνήθως σέ τέτοιες περιπτώσεις «καιρός αίθριος έως όλίγον νεφελώδης μέ πιθανόντες καταιγίδων, κυρίως εις τά όρεινά». Πολλοί λοιπόν σκέπτονται ότι ό μετεωρολόγος μάς κοροϊδεύει, δέν ξέρει άν θά έχη καλό ή κακό καιρό και λέει και τά δύο.

Ή αλήθεια είναι ότι πράγματι συμβαίνουν και τά δύο. Μπορεί ή Κηφισιά νά πνίγεται στο νερό καλυμμένη από ένα μαύρο σύννεφο και άστράπτουσα, ενώ οι Πειραιείς νά απολαμβάνουν την λιακάδα, βλέποντας τό μεγάλο κάταστρο σύννεφο πού φαίνεται γραφικότατο πίσω από τό γαλάζιο φάληρο και την λαμπρή Άκρόπολη.

Όλοι οι Άθηναίοι θυμούνται τίς τρομερές βροχές πού περιέγραφαν οι έφημερίδες όταν ή Κάλλας τραγουδούσε στήν Έπίδωρο, ενώ την ίδια ώρα ή Άθήνα ήταν ξάστερη. Δράσται ήσαν βεβαίως τοπικές καταιγίδες.

Γενικώτερα θά μπορούσαμε νά πούμε ότι πολλά σφάλματα αποδοδόμενα εις τό μετεωρολογικόν δελτίον, οφείλονται εις άγνοϊαν όρθης αναγνώσεώς του. Ός είδομεν, ή λέξις «καταιγίς» σημαίνει ένα τοπικόν σύννεφον κακοκαιρίας και όχι έκτεταμένη κακοκαιρία εις όλην την Έλλάδα. Ή λέξις «θύελλα», δέν περιλαμβάνει ούτε βροχή ούτε καταιγίδες, σημαίνει απλώς ισχυρότατο άνεμο ό όποϊος μπορεί νά φυσάει και μέ καθαρό αύρανό.

Έπί της εντάσεως του άνέμου γίνονται σημαντικότερα λάθη. Μέ πολύ εύκολία αναφέρονται από τό κοινό 7 και 8 ΜΠΟΦΟΡ γιά ένα μέτριο άνεμο. Ύπενθυμιζομεν χονδρικά ότι εις τά πέντε ΜΠΟΦΟΡ σφυρίζουν τά σύρματα, στα δέ 6 ΜΠΟΦΟΡ πρέπει νά γέρνουμε λίγο τό σώμα μας γιά νά κρατηθώμε όρθιοι. Στην Έλλάδα 8 ΜΠΟΦΟΡ στήν ζήρα είναι σπανιώτατα.

Οι χειρισταί τών άεροπλάνων και οι ναυτικοί οι όποϊοι γνωρίζουν την γλώσσαν της μετεωρολογίας, βρίσκουν πάντοτε ότι τό δελτίον είναι πολύ όρθώτερον άπ' ότι λέγεται συνήθως. Ό έρασιπέκνης μέ μία μικρή γνώσι μετεωρολογίας μπορεί νά εξηγήση πολλά φαινόμενα, τά όποια φαίνονται άνεξήγητα εις τό εύρύ κοινόν.

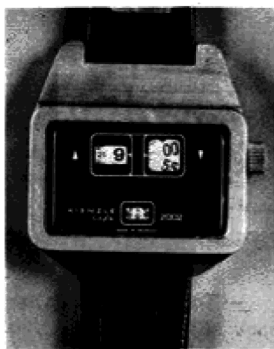
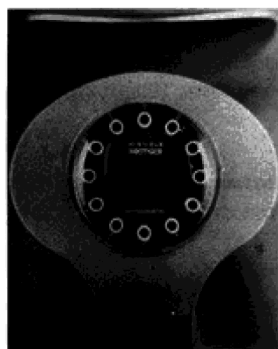
ΚΩΝΣΤ. ΠΙΚΡΟΣ



KIENZLE

τρόπος ζωής

MGM



ΣΙΜΠΕΛ ΑΕ. ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ 6. ΤΗΛ. 3245801.2

Ἡ ἀεροναυπηγικὴ μορφολογία τῶν ἐλαφρῶν ἀεροσκαφῶν



3ον

Ε. ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Βάσει τῶν προηγηθέντων ἂς διερευνήσωμεν ποίαν μορφήν δέον νὰ ἔχη ἓν ἀεροσκάφος διὰ νὰ ἀπαιτῇ ἐλαχίστην ἰσχύιν δι' εὐθείαν ὀριζοντίαν πτήσιν, ἢ ὅπερ τὸ αὐτὸ ἂς διερευνήσωμεν τὴν μορφήν τὴν δίδουσαν ἐλάχιστον βαθμὸν καθόδου R.S, ἐν κατολισθήσει.

1. Παρασιτικαὶ ἀντιστάσεις

Ἐστω δτι διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἀεροσκάφους ἐξελέξαμεν μιάν ὀρισμένην ἀεροτομήν. Γνωρίζομεν ὅτι ὁ συντελεστὴς ἀντιστάσεως τοῦ ἀεροσκάφους δίδεται ἐκ τῆς σχέσεως :

$$C_D = C_{Dmin} + \frac{C_L^2}{\pi A e} + C_{Df}$$

Διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν μικροτέραν ὀλικὴν ἀντίστασιν ἂς ἴδωμεν κατ' ἀρχὰς πῶς δυνάμεθα νὰ μειώσωμεν τὸν συντελεστὴν C_{Df} :

— Ἡ ἄτρακτος δέον νὰ ἔχη λείον ἀτρακτοειδὲς (ἰχθυοειδὲς) σχῆμα, μικρᾶς μεταπικῆς ἐπιφανείας. Διὰ τοῦτο π.χ. εἰς ἀνεμόπτερα ἐπιδόσεως ὁ χειριστὴς τίθεται εἰς θέσιν ὑπτίαν.

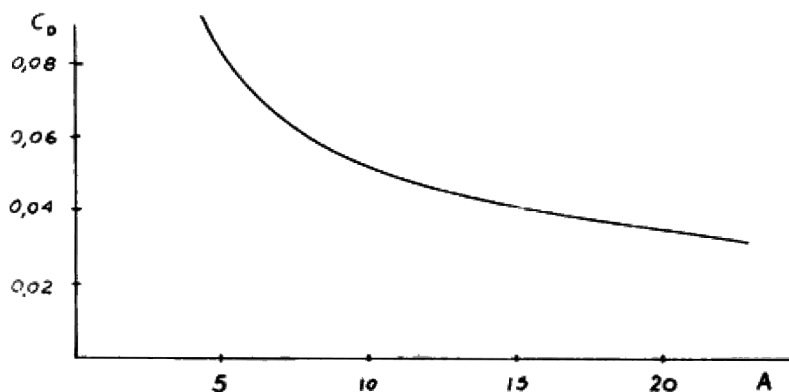
— Τὸ σύστημα προσγειώσεως δέον νὰ ἔχη ἐλαχίστην ἀντίστασιν. Οὕτω π.χ. θέτομεν ἓναν μόνον τροχὸν ἐνσωματωμένον εἰς τὴν ἄτρακτον ἢ ἀνασυρόμενον σύστημα προσγειώσεως.

— Τὰ πηδάλια πλοηγήσεως δέον νὰ ἔχουν μικρὰν ἐπιφάνειαν δι' ὃ προτιμῶμεν μακροτέραν οὐρὰν συνεπαγομένην μικροτέρας ἐπιφανείας πηδαλίων. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης ἐπίσης τὸ οὐραῖον σχῆμα V πλεονεκτεῖ.

— Δέον νὰ ἀποφεύγωνται πρόσθετοι παρασιτικαὶ ἀντιστάσεις π.χ. στηλίδια, κεραταὶ ἢ σύρματα ὡς εἰς τὰ διπλάνα.

2. Συντελεστής μορφής

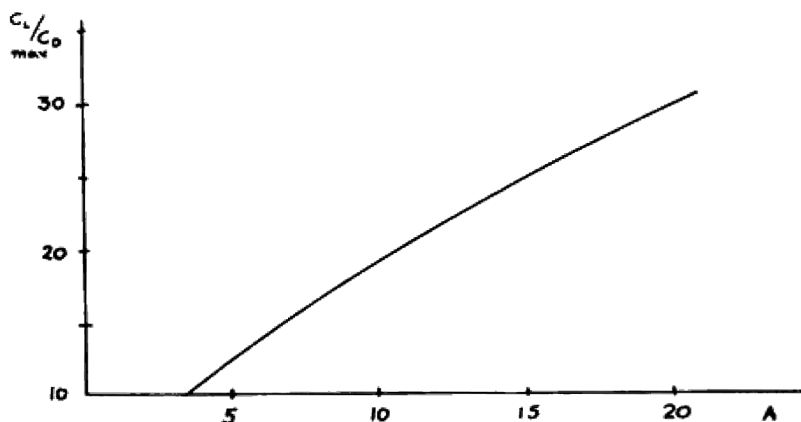
Ας εξετάσουμε ήδη τον δεύτερον προσθετόν του ανωτέρω τύπου. Βλέπουμε ότι ούτος γίνεται ελάχιστος όταν ο συντελεστής μορφής A γίνη μέγιστος. Τοῦτο δι' ὀρισμένην πτερυγικὴν ἐπιφάνειαν σημαίνει ότι δεόν νά αὐξήσωμεν κατὰ τὸ δυνατόν τὸ ἐκπέτασμα μειοῦντες τὴν χορδὴν.



Σχ. 5.— Σταθερά S καὶ W .

Εἰς τὸ σχ. 5 δίδεται ἡ μεταβολὴ τοῦ συντελεστοῦ ἀντιστάσεως C_D ἀεροσκάφους συναρτήσει τοῦ συντελεστοῦ μορφῆς A . Ἄξιον παρατηρήσεως εἶναι ὅτι τὸ ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ A κέρδος εἶναι μέγα διὰ μικρὰ A μικρότερον δὲ διὰ μεγάλα A .

Σημ. : Ἡ καμπύλη αὕτη ὥς καὶ αἱ ἀκολουθοῦσαι ἐχαράχθησαν ὑπὸ τοῦ γράφοντος δι' ἐν ὑποθετικόν μονοθέσιον ἀεροσκάφος καὶ ἔχουν διὰ τὸν ἀναγνώστην ποιοτικὴν μόνον καὶ ὄχι ποσοτικὴν ἀξίαν.



Σχ. 6.— Σταθερά S καὶ W .

Εἰς τὸ σχ. 6 δίδεται ἡ μεταβολὴ τοῦ λόγου $\max C_L / C_D$ συναρτήσει τοῦ συντελεστοῦ μορφῆς A διὰ τὸ αὐτὸ ἀεροσκάφος.

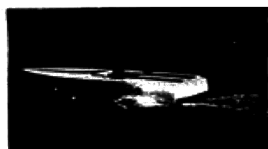


Kit FS-20 STEARMAN PT-17



THE PROP
OF CHAMPS

Τώρα πιά υπάρχει τὸ εἰδικὸ κα-
τάστημα γιὰ τοὺς φίλους τοῦ μοντελισμοῦ.
Ὁ κλάδος τῶν εἰδῶν ἀερομοντελισμοῦ στὸ
κατάστημά μας ἰδρύθηκε ἀπὸ τοὺς φίλους
γιὰ τοὺς φίλους καὶ τοὺς πιστοὺς τοῦ hobby.
Θὰ βρῆτε ὅλους τοὺς τύπους ἀερομοντέλων,
κινητήρων, συστημάτων τηλεκατευθύνσεως
καθὼς καὶ πλήθος ἀξίολογων ἀξεσουα.
Ἐπίσης τὰ θαυμαστὰ πλαστικὰ αὐτοκινού-
μενα μοντέλα τῆς Cox.



dumas
boats

HOBBY SHOP



Εἶδη Ἀερομοντελισμοῦ
Νίκος Μακρυγιάννης
Πλατεία Κοραῆ — Πειραιεὺς
Τηλ. 4176.191



* Γιὰ περισσότερες πληροφορίες ἐπισκερθεῖτε
μας ἢ ζητήστε νὰ σᾶς σταλῇ τιμοκατάλο-
γος.

** Γιὰ τοὺς φίλους ποὺ βρίσκονται μακριὰ
μας σημειώνουμε ὅτι ἐκτελοῦμε ἀποστολὲς
τῶν εἰδῶν μας ἐπὶ ἀντικαταβολῇ σ' ὅλη τὴν
χώρα.

FUTABA



O.S.



THE BEST IN  ELECTRONICS

**ΣΩΤΗΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΜΟΝΑΔΙΚΗ
ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΕΦΕΥΡΕΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΛΑΣΤΙΧΑ
ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΑΣ**

**ΒΑΛΒΙΔΑ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

STOPAIR



**σας προφυλάσσει από
ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ, ΕΞΟΔΑ και ΚΟΠΟΥΣ**

ΑΠΟ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ:

Γιατί έχει την ικανότητα να στεγανοποιή τα λάστιχα κι' αν έχετε ένα καρφι ή το λάστιχο έχει "μασηθεί" δεν χάνει αέρα και μπορείτε να κάνετε έως 1500 χιλιόμετρα χωρίς κανένα κίνδυνο, ενώ παράλληλα προλαβαίνει ένδεχόμενο "κλατάρισμα".

ΑΠΟ ΕΞΟΔΑ :

Γιατί δεν αφήνει το λάστιχο να "ξεφουσκώσει" κι' έτσι να "πατηθ" με αποτέλεσμα να καταστραφή ή το λιγότερο να καταστραφή ή σαμπρέλλα.

ΑΠΟ ΚΟΠΟΥΣ :

Γιατί με μία ματιά στην βαλβίδα ασφαλείας ένα προειδοποιητικό βίσμα σας πληροφορεί ότι κάτι συμβαίνει στο λάστιχό σας κι' έτσι φροντίζετε εγκαίρως για άκοπη αλλαγή ή επίσκευή.

Βάλτε σήμερα βαλβίδες ασφαλείας σ' όλα σας τα λάστιχα

και... ξενοιάστε ή **STOPAIR σας προφυλάσσει**

**Θα τις βρήτε ΣΤΑ ΒΟΥΛΚΑΝΙΖΑΤΕΡ
και τούς ΣΤΑΘΜΟΥΣ BENZINHΣ**

LAMIR LTD Γερά Όδος 294 - Αιγάλεω - Αθήναι Τηλ. 5900.508 - 5981.135



Grill Room Riva



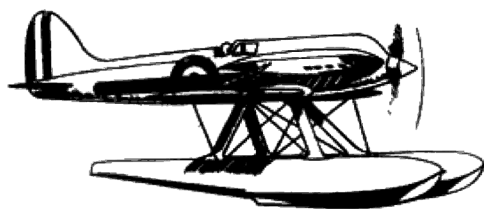
Έναρξης 1η Ὀκτωβρίου



*Έκλεκτή γαλλική κουζίνα και
διαλεκτά κρασιά.
μέ την μελωδική συντροφιά του πιάνου*

ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 114 ΑΘΗΝΑΙ RESERVATIONS: 77.06.611 - 77.09.922

ΚΥΡΙΑΚΗ ΚΛΕΙΣΤΟΝ



Υπό του κ. Γρηγ. Ίωάννου

3ον

Τὰ ὑδροπλάνα τοῦ κυπέλλου Σνάϊντερ

S5

Τὸ S5 ἦταν μιὰ λογικὴ τε-
λειοποιήσις καὶ ἔδινε λύσι πὲ
δὲ τὰ σκληρὰ μαθήματα ἀπὸ
τὸ S4 θὰ μπορούσε νὰ θεωρη-
θῇ μιὰ ἀσκησιὶς στὸν τομέα τῆς
ἀεροδυναμικῆς.

Πρὶν ἀρχίσῃ ἡ σχεδίασις στὸ
χαρτί, ἔγινε ἓνα ἐκτεταμένον
πρόγραμμα πειραμάτων ποῦ
ζητήθηκε ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο
Ἀεροπορίας σὲ μοντέλα 3) 4,
στὶς ἀεροδυναμικὰ σύραγες
τοῦ Βασιλικοῦ Ἀεροπορικοῦ Ἰ-
δρυματοῦ καὶ τοῦ Ἐθνικοῦ
Ἐργαστηρίου Φυσικῆς.

Στὰ δοκιμαζόμενα μοντέλα
παρέμεινε σταθερὸ τὸ σχῆμα
τοῦ σκάφους, τῶν πηδαλίων
καὶ τῶν πλωτήρων, μεταβά-
λοντο δὲ οἱ πτέρυγες, τὸ σύ-
στημα στηρίξεώς τους καθὼς
καὶ ἡ σύνδεσις τῶν πλωτήρων,
δοκιμαστήθηκαν συνολικὰ τρία
μοντέλα μὲ διάφορες λύσεις.

Ἀντικείμενον τῆς ἐρεῦνης ἦ-
ταν ἡ λήψις στοιχείων γιὰ τὴν
συμπεριφορὰ τοῦ κάθε μοντέ-
λου στὶς διάφορες φάσεις τῆς
πτήσεως, τὰ ἀποτελέσματά
τους, ὡς ἀπεδείχθη ἐκ τῶν ὁ-
στέρων εἶχαν σημαντικὴ ἐπι-
τυχία, ἡ συμπεριφορὰ τοῦ πρα-
γματικοῦ S5 δὲν παρουσίαζε
ἀποκλίσεις μεγαλύτερες τοῦ
1) 100 ἀπὸ τὴν θεωρητικὴν ὁ-
πολοιοσθεῖσα.

Ἡ μορφή δὲ ποῦ ἐθεωρήθη
καταλληλοτέρα ἦταν ἐκεῖνη
εἰς τὴν ὁποία ἡ στηρίξις πτε-

ρύγων καὶ πλωτήρων ἐγένετο
μὲ ἐντατῆρες ἀπὸ συμπατό-
σχοινο καὶ ὁ Μίτσελ πρὸς τὸ
παρὸν ἐγκατέλειπε τὴν λύσι
τῆς ἀνερείστου πτέρυγας.

Παράλληλα μὲ τὶς ἀεροδυ-
ναμικὰς δοκιμὰς, ἡ ομάδα πτή-
σεων ὑψηλῶν ταχυτήτων τῆς
R.A.F. ἐκπαιδεύονταν στὸ FE-
LIXTOWE μὲ CLOSTER VI
καὶ ἀργότερα μὲ CRUSADER
Ταυτόχρονα ἡ Ἀγγλικὴ Κυ-
βέρνησις παρήγγειλε 7 τύπου
SCHNEIDER διὰ ἐρευνητι-
κοὺς σκοποὺς στὸν τομέα τῶν
ὑψηλῶν ταχυτήτων, ἀπόφασις ἡ
ὁποία ἀπεδείχθη σωτήρια γιὰ
τὴν ὕπαρξιν τῆς Ἀγγλίας, ὅ-
ταν οἱ Γερμανοὶ ἀναγκαστήσαν
ἀπὸ τὸ SPITFEIR.

Τελικὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ἀ-
νωτέρου προγράμματος. Κατὰ
τὴ διάρκεια τῶν πτήσεων ἐξε-
τάσθησαν μηχανεὶς μὲ ὑποπύ-
λαπλασιασμὸ καὶ μὴ, διάφορες

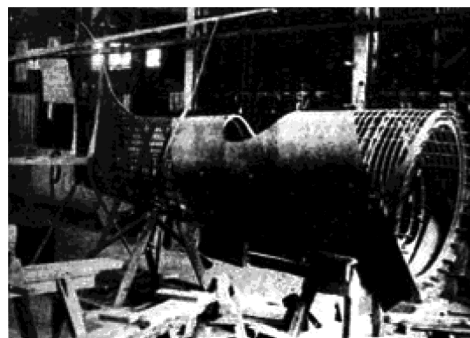
μορφὰς ἐλίκων, προβλήματα
ποῦ δημιουργοῦσε ἡ εἰσοδος
καυσαερίων στὸν θάλαμο δια-
κυβερνήσεως νέες συνθέσεις
καυσίμων καὶ ἄλλα. Τὸ γεγο-
νὸς ὅτι ἡ βρετανικὴ σημειοτο-
χὴ τοῦ 1927 δὲν ἀπαιτήσε πο-
τὲ σημαντικὰς μετατροπὰς ἀ-
πέδειξε τὴν ἀξία τῶν δοκιμῶν
αὐτῶν.

Βασικὰς ἀεροδυναμικὰς δελ-
τιώσεις τοῦ S5 ἦσαν:

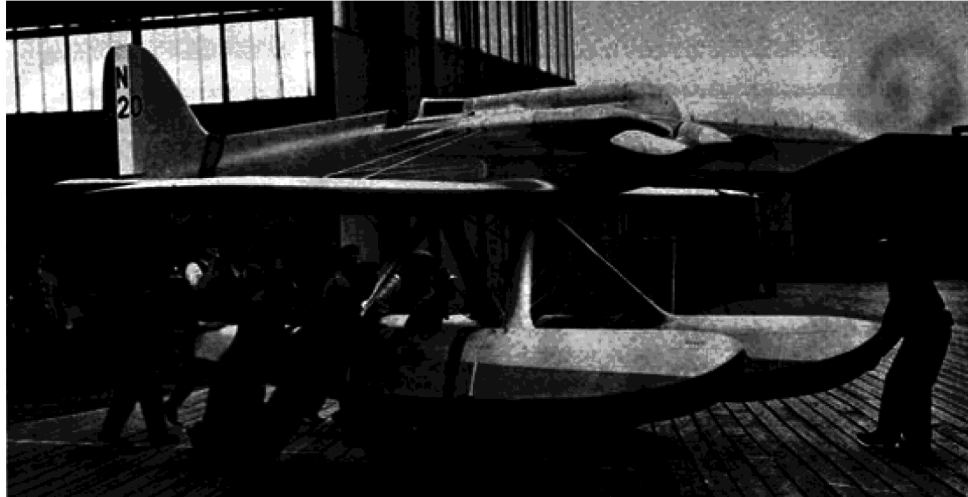
1. Ενσωματωμένα ψυγεία ὁ-
δατος εἰς τὴν ἄνω καὶ κάτω
ἐπιφάνεια τῶν πτερύγων.

2. Ἡ πτέρυξ ἐτοποθετήθη
εἰς τὸ κατώτερον σημεῖο τῆς ἀ-
τράκτου, βελτιωμένης τῆς ἀε-
ρότοπτης τοῦ χειριστοῦ καὶ τῆς
συνδέσεως αὐτῆς μὲ τὸ σκά-
φος.

3. Μικροτέρα μεταοπικὴ ἐ-
πιφάνεια σκάφους καὶ πλωτή-
ρων μὲ ἀποτέλεσμα περιορισμὸ
τῆς ὀπισθοελκούσης.



Τὸ σκάφος
τοῦ S4 ὑπὸ
κατασκευὴν.



Τὸ S 5 κατά τὴν ἐξοδὸ τοῦ ἀπὸ τὰ ὑπόστεγα τῆς SUPPERMARIN

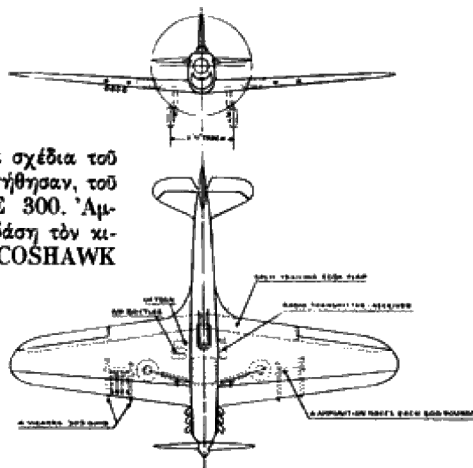
4. Χρησιμοποίησις μεγαλυτέρου κινητήρος με τελικὴ μείωσι στροφῶν ἐπιτυγχανομένης καλυτέρας ἀποδόσεως τῆς ἑλικος ἀνὰ κιλὸ βάρος καὶ ἵππο.

Ἀπὸτέλεσμα τῶν μεταβολῶν αὐτῶν ἦταν ἡ κατασκευὴ τοῦ σκάφους ἀπὸ Ντουραλουμίνιο ἐνῶ ἡ κατασκευὴ τῶν πτερύγων ἀκολοῦθοῦσε τὴν τοῦ S.4

Ἔνα ἄλλο χαρακτηριστικὸ τοῦ S.5 εἶναι ὅτι ἐξ αἰτίας τῆς μικρᾶς διατομῆς τῆς ἀτράκτου καὶ τῶν μικρῶν δυνατοτήτων μετακινήσεως τοῦ κέντρου βάρους, μέρος τῶν καυσίμων ἐναποθηκεύθη εἰς τοὺς πλωτήρας ἐπιτυγχανομένης οὕτω μεγαλυτέρας εὐσταθίας λόγω καταβίβασις τοῦ K.B., ἐξουδετερωμένης συγχρόνως καὶ τῆς τάσεως περιστροφῆς τοῦ σκάφους καὶ τὸν διαμήκη ἀξονα λόγω τοῦ ἰσχυροῦ κινητήρος.

Εἰς τὸ πρῶτο S.5 ὁ ἀριστερὸς πλωτήρας μετέφερε δλο τὸ καύσιμο καὶ ἦταν μεγαλύτερος αἰσθητὰ τοῦ δεξιοῦ, οἱ δοκιμὲς ἔδειξαν ὅτι δὲν εἶναι ἀναγκαία συμμετρία αὕτη. Εἰς τὴν τελικὴ κατασκευὴ, οἱ πλωτήρες ἦσαν ἰσομεγέθεις, ἀλλὰ ὁ ἀριστερὸς ἀπῆχε κατὰ 20 ἐκ. ἐκ τοῦ ἀξονος περισσότερον τοῦ δεξιοῦ.

Δύο ἀπὸ τὰ πολλὰ σχέδια τοῦ S 7) 30 ποὺ προηγήθησαν, τοῦ τύπου SPITFIRE 300. Ἄμφότερα εἶχεν ὡς βάση τὸν κινητήρα R. R—COSHAWK



Οἱ δοκιμὲς ἐστέφθησαν ὑπὸ ἐπιτυχίας καὶ ἡ Βρεταννικὴ δ-μάδα κατέθηκε στὴν Βενετία τὸ 1927 μὲ πολλὰς ἐλπίδες γιὰ τὴν νίκη.

Ὁ ἀγὼν διεξήχθη στὸ Λίνο ἐπὶ συνολικῆς ἀποστάσεως 190 μιλίων σὲ τριγωνικὴ πορεία ἐπὶ διαδοχικῶν διαδρομῶν:

Ὁ ἀγὼνας ἦταν ἕνας ἀπὸ τοὺς πιὸ ωραίους καὶ ἴσως ὁ πιὸ θαυματικὸς ποὺ εἶχε διεξαχθῇ ἕως τότε, τὰ ἀεροπλάνα

πετοῦσαν χαμηλὰ κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν μπροστὰ σὲ ἕνα πλῆθος ἑκατοντάδων χιλιάδων θεατῶν. Τὰ ἰταλικά ὑδροπλάνα ὑφίσταντο διαδοχικὰς ἐλάβες καὶ δλο ἐγκατέλειψαν τὸν ἀγῶνα.

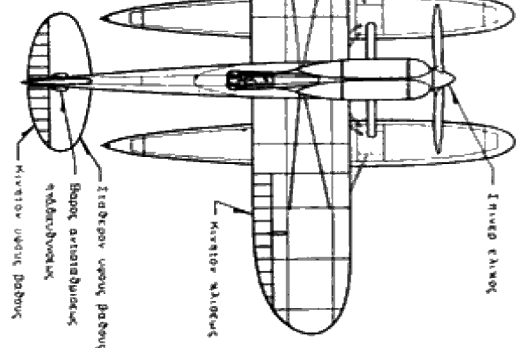
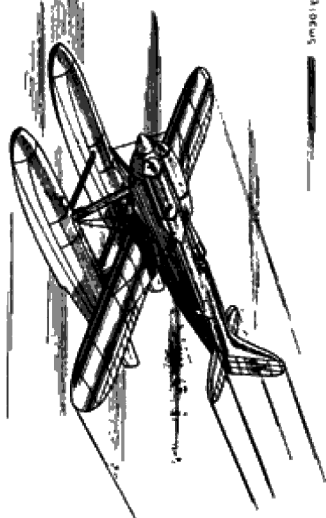
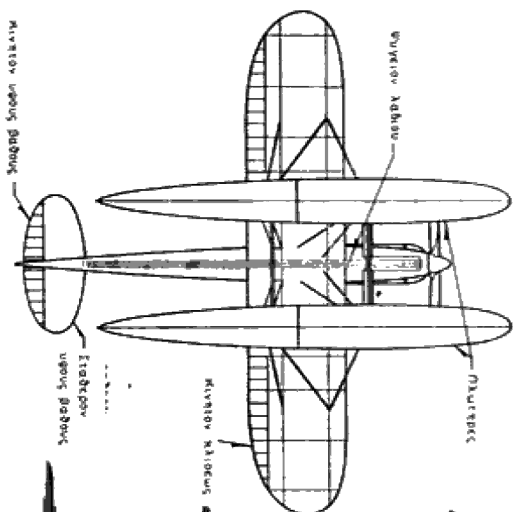
Τὰ δύο S.5 καὶ τὸ GLOSTER συνέχισαν σταθερά, μέχρι τὴν ἑκτη διαδρομὴν ὅποτε τὸ GLOSTER ὑπεχρεώθη νὰ ἐγκαταλείψῃ ἀπὸ μηχανικὴ ἐλάβη καὶ τὰ δύο S.5 ἑτερμάτισαν πρῶτο καὶ δεῦτερο μὲ

αβγγυ ΑΡΡΟΠΟΡΙΑ

SPORT AIRCRAFT

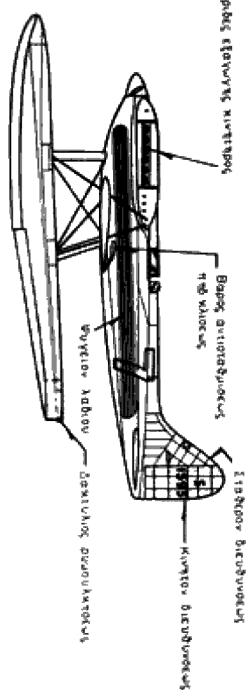
SUPERMARINE S6B

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
MILIMETRA DE TOLDA

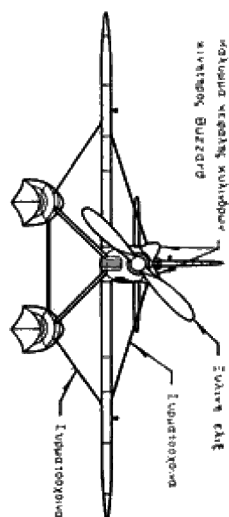


ΚΑΤΩ ΟΥΙΣ

ΑΝΩ ΟΥΙΣ



ΠΛΑΓΙΑ ΟΥΙΣ



ΠΡΟΣΤΡΟΙΑ ΟΥΙΣ

α.β.



Τὸ πρῶτο καταδιωκτικὸ τοῦ
MITCHELL.

ταχύτητες 281,65 Μ.Α.Ω., 273,05 Μ.Α.Ω. καὶ τὸ GLOSTER πὺ ἀγκατέλειψε τὸν ἀγῶνα ἀνέπτυξε ταχύτητα τουλάχιστον 7 μίλια μεγαλύτερα ἀπὸ τὸ ταχύτερο Ἰταλικό.

Ἡ νίκη ἐπανηγυρίσθη ἀπὸ ὅλο τὸν Βρεταννικὸ Τύπο, διότι χάρις σ' αὐτὴν ἡ ἀεροπορικὴ βιομηχανία τῆς χώρας ἀνακτοῦσε καὶ πάλιν τὴν διεθνή πρωτοπορεία.

S6 καὶ S.6B

Οἱ ἄλλες ἐνδιαφερόμενες χώρες ἤρχισαν νὰ καταβάλουν μεγάλες προσπάθειες γιὰ τὴν ἐπανάκτησι τοῦ κυπέλλου καὶ οἱ ἐπίσημοι κύκλοι ἦσαν ἐπιφυλακτικοὶ γιὰ μιὰ μελλοντικὴ νίκη. Γι' αὐτὸ ἡ Βρεταννικὴ Ἀερολόσχη εἰσηγήθη μὲ πολλὴ διπλωματικὴ στήν Διεθνή Ἀεροναυτικὴ Ὁμοσπονδία καὶ ἐπέτυχε τὴν ἐπιμήκυνσι τῆς χρονικῆς περιόδου μεταξὺ τῶν ἀγώνων σὲ δύο χρόνια, παρέχοντας ἀρκετὸ χρόνον στοὺς σχεδιαστὰς ἀφ' ἐνὸς καὶ δίνοντας ἀφ' ἑτέρου τὴν δυνατότητα νὰ πραγματοποιη-

θῇ καὶ ἀξιοποιηθῇ καταλλήλως ἡ μελετουμένη κρατικὴ βοήθεια.

Ὁ κινητὴρ NAPIER πλησίαζε στὸ τέλος τῶν τελειοποιήσεών του καὶ ὁ Μίτσελ ἀνεζήτησε κινητήρα μεγαλύτερας ἱσχύος ἀντὶ τῆς ἀντικείμενης τελικῆς σὲ ἓνα σχέδιον τοῦ Σερ Χένρυ Ρόυς τὸ ὁποῖο ὑπολόγιζε ὅτι θὰ ἀπέδιδε 1500 ἵππους. Ὁ σχεδιαζόμενος ἦταν τελειοποίησι τοῦ παλαιωτέρου BUZARD τῆς ἐταιρίας R.R. εἶχε χωρητικότητα 36 λίτρα καὶ μὲ τὴν εἰσαγωγὴ ὑπερσυμπιεστῶν κυρίως ἐπετυγχάνετο ἡ τεραστία ἰσχύς. Μιὰ συγκλίνουσα καὶ ἀποκλίνουσα ροὴ ἀέρος στὸ καριμπυρατέρ διηυκόλυνε τὴν μείωσι τῆς κινητικῆς ἐνεργείας καὶ ἤρθανε τὴν πίεσι τῶν τεραστίων ποσοτήτων τοῦ εἰσερχομένου εἰς τὸν κινητήρα ἀέρος.

Τὸ τελικὸ βάρος τοῦ κινητήρος ἦταν 1530 λίβρες ἀπέδιδε δὲ 1900 ἵππους στὶς 2.300 στροφές. Ὅλα αὐτὰ ἦταν φυσικὸ νὰ ἀπαιτοῦν μιὰ πολὺ ἰσχυρὴ ἀλλὰ καὶ ἐλαφρὴ πα-

ράλληλα κατασκευή. Ἡ κατασκευὴ ἦταν ἐξ ὀλοκλήρου σχεδὸν μεταλλικὴ, παρέμεινε ἡ βασικὴ ἰδέα τῶν δύο διαμήκων δοκικῶν ἀλλὰ οἱ ἀεροτομῆς ἦσαν μεταλλικὲς μὲ μεγάλες ὀπές γιὰ τὸν περιορισμὸ τοῦ βάρους ὅπως ἐπίσης καὶ τὰ 46 πλαίσια ἀπὸ τὰ ὅποια ἀποτελεῖτο ὁ σκελετὸς τοῦ κορμοῦ. Ἡ ἐξωτερικὴ ἐπένδυσις ἦταν ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ Ντουραλουμίνιο καὶ ὀλόκληρη ἡ ἐπιφάνεια τῶν πτερύγων ἐκαλύπτετο ἀπὸ φυγεῖα.

Ἡ τεραστία κατανάλωσις τοῦ νέου κινητήρος καθιστοῦσε ἀπαραίτητη τὴν χρησιμοποίησιν ὡς δεξαμενῶν καυσίμων τῶν μεταλλικῶν πλωτήρων, ἡ ἄνω ἐπιφάνεια τῶν ὀπῶν ἐχρησιμοποιεῖτο ὡς πρόσθετο φυγεῖο.

Ἡ ἀπόδοσις τῆς σταθερᾶς ἑλικος περιορίζετο στὶς ὑψηλὰς στροφὰς καὶ τὶς μεγάλες ταχύτητες καὶ ἀπαιτοῦσε εἰδικὴ τεχνικὴ γιὰ τὴν ἀποβαλάσσωσι τοῦ S.6.

Τὸ ὕδραπλάνο ἐκινεῖτο διαγωνίως πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ

άνημου. Εστρέφεται δε με την αδξηση της ταχύτητος αντίθετα προς αυτήν. Τα πηδάλια, ύψους βάθους πηγαιναι πίσω έως του οι πλωτήρες πλησίαζαν να ξεκολλήσουν από το νερό, όποτε ή αποθαλάσσωσις γινόταν κανονικά.

Μία έλικα σχεδιασμένη από την εταιρία FAREY ειδικώς για το S.6.B. άπεδείχθη άκατάλληλη, κατά τις δοκιμές το σκάφος στρεφόταν βίαια προς τα άριστερα άκμήν και με τελείως αντίθετο πηδάλιο. Ένας συνδυασμός τελικά των έλικων του S.6 και S.6B άπεδείχθη ίκανοποιητικός.

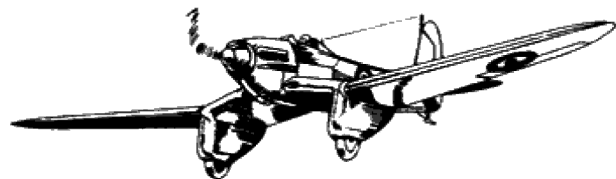
Η φύξις του έλαιου ήταν επίσης σημαντικό πρόβλημα, άντιμετωπίσθη δε με την τοποθέτησι διαμήκων σωλήνων στην έξωτερική επιφάνεια του κορμού και διά κυκλοφορίας μέσω αυτών του θερμού έλαιου διετηρείτο ή θερμοκρασία του κινητήρος σε χαμηλά επίπεδα.

Κατά τις δοκιμές ένεφανίσθησαν και πάλιν φαινόμενα συντονισμού, διά την άντιμετώπισιν των έποποθετήθησαν σε όλα τα πηδάλια πρόσθετες μάξες, άντισταθμιστικές δε επιφώνευες προσετέθησαν στα πηδάλια διευθύνσεως και ύψους βάθους.

Οι άγώνες του 1929 έγιναν στις νήσους Γουάιτ, σε τετράγωνη πορεία 50 μιλίων, ή όποια θά έπρεπε να καλυφθή έπτά φορές. Νικήτης άνεδείχθη ο χειριστής WAGHORN με μέση ταχύτητα 328.63 μιλ.

Δύο εβδομάδες άργότερα κατερρίφθη το παγκόσμιο ρεκόρ από τον χειριστή ORLEBAR με 357,7 μιλία.

Οικονομικές δυσχέρειες το 1931 άνάγκασαν την κυβέρνηση να αποφύγη την χρηματοδότησι συμμετοχής εις τους άγώνες, με προσφορά όμως της λαϊδης Ίτουςτον έκαλύφθη το κενό. Έδελτιώθησαν τα υπάρχοντα S-6 και ή ισχύς του κινητήρος έφθασε τους 2.300 ίπ-



πους, διά αύξήσεως της πίεσεως εισαγωγής και χρησιμοποίησης ειδικών καυσίμων άέρος, αύξήσεως της πίεσεως εισαγωγής και χρησιμοποίησης ειδικών καυσίμων (μίγνι 60% μεθανάλης, 30% βενζόλιου, άκετόνης 10% και 1% τετρααιθυλιούχου μολύβδου). Ο χειριστής BOOTHMAN επέτυχε με το S.6B S1595 μέση ταχύτητα 340 μιλίων πετώντας σε τριγωνική διαδρομή στο SOLENT και κατέκτησε το κύπελλο, ενώ δεν συμμετείχαν άλλες χώρες. Έν συνεχεία κατερρίφθη και πάλι από το S1595 το παγκόσμιο ρεκόρ με 407,5 μιλία.

Με την σημαντική πείρα που είχε άποκτήσει ο Μίτσελ συμμετείχε στον Ξαγωνισμό F.7) 30 του όπουργείου Άεροπορίας σχεδιάζοντας το SUPERMARINE 224 μονοθέσιο καταδιωκτικό με άνοικτή καμπίνα, σταθερό σύστημα προσγεώσεως και κινητήρα R.R. GOSHAWK 600 ίππων. Τό σκάφος αυτό δεν απέδωσε άξιόλο-

γα άποτελέσματα κατά τις δοκιμές, κυρίως λόγω των περιορισμών του διαγωνισμού.

Ο Μίτσελ άρχισε πριν από τις πτήσεις να σχεδιάζει με ιδιωτική πρωτοβουλία διάφορα νέα σκάφη άρχικά με βάσι τον κινητήρα GOSHAWK και άργότερα τον R.R. PV 12.

Με τα νέα σχέδια συμμετείχε στον διαγωνισμό F5) 34, τα όποια έγιναν δεκτά από τον όπουργό. Τό SUPERMARINE 300 τελικό προϊόν των σχεδίων έγινε άποδεκτό για να κατασκευασθή ως πρωτότυπο και τα άριστικά συμβόλαια όπογράφησαν στις 26 Μαρτίου 1935 και σε λιγώτερο από ένα χρόνο (στις 5 Μαρτίου του 36) το πρωτότυπο «Σπιτφάιρ K.5054» έκτελούσε την παρθενική του πτήσι.

Τό SUPERMARINE S.6B S.1595 όρίσκεται έκτεθειμένο σήμερα στο Μουσείο Έπιστημών του Λονδίνου πλάι στον ένδοξο διάδοχο του ένα SPITFAIRE.



ΣΧΟΛΑΙ "ΩΜΕΓΑ,,



ΜΕΣΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΑΝΕΓΩΡΙΣΜΕΝΑΙ
ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΦΕΚ 771/21/971

ΙΔΡΥΤΗΣ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΩΤΡΟΠΟΣ

ΣΧΟΛΑΙ:

- ΕΡΓΟΔΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
- ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
- » ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ & ΒΙΟΜ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
- ΕΛΛΗΝΟΜΑΘΩΝ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΝ
- ΛΟΓΙΣΤΩΝ
- ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΩΣ
- ΣΧΕΔΙΑΣΤΩΝ
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΩΝ. ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ

ΥΠΟ ΕΓΚΡΙΣΙΝ ΣΧΟΛΑΙ:

- ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ
- ΤΡΑΠΕΖΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
- ΓΕΩΠΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
- ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ & ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ
- ΚΟΣΤΟΛΟΓΩΝ
- ΑΓΓΛΟΜΑΘΩΝ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΝ

ΕΓΓΡΑΦΑΙ ΜΕΧΡΙ 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

ΕΝΑΡΞΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

ΕΓΓΥΗΣΙΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ
ΚΑΙ
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΕΩΣ

(ΠΑΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ)
ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ ΣΕΡΒΙΑΣ Ι - ΝΙΚΗΣ Ι
ΤΗΛ. 3230.444 - 3228.666



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

3ον

Ὁ κόσμος τῶν ὀρίων. Μάλιστα. Ὅς γνωστὸν τὴν ἀεροπορία ἀποτελοῦν δύο βασικοὶ καὶ στοιχειώδεις παράγοντες. Ὁ ἄνθρωπος καὶ καὶ ἡ μηχανή. Στὴν ἔννοια ἀνθρώπου περιλαμβάνονται ὁ χειριστὴς τοῦ α)φ, ὁ μηχανικός, ὁ ἐλεγκτὴς τοῦ Π.Ε.Π. κτλ. Στὴν ἔννοια μηχανῆς πάλι, περιλαμβάνονται τὸ ἀεροσκάφος, τὰ πυροβόλα κτλ. Μὲ ἄλλα λόγια μπορούμε νὰ κατατάξουμε τὸν ἄνθρωπο καὶ τὴν μηχανή σὺν μία δυάδα ὑλικῶν στοιχείων τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν καθένα τὴν ἐργασία του. Καὶ μπορούμε ἔτσι νὰ τὰ χαρακτηρίσουμε σὺν ἐμφυχο ὑλικὸ ἀφ' ἑνὸς σὺν ἀψυχο ὑλικὸ ἀφ' ἑτέρου. Εἶναι γεγονὸς ὅτι καὶ τὰ δύο ἐργάζονται καὶ ἐνεργοῦν μέσα σὲ σαφῶς προκαθορισμένα ὅρια. Ἄς ἐξετάσουμε πρῶτα τὸ ἀνθρώπινο στοιχεῖο

Ὅσοι ἀσχολοῦνται μὲ τὴν Ἱατρικὴ Ἐπισημὴ γνωρίζουν ὅτι ὁ ἄνθρωπος εἶναι ἕνα διοικητικὸ ἐργαστήριον τὸ ὁποῖο πρέπει νὰ θρίσκεται διαρκῶς σὲ μίαν ἰσορροπία. Μία ἰσορροπία ἡ ὁποία θὰ πρέπει νὰ διατηρῆται σὲ μία θερμοκρασία τοῦ σώματος ἀπὸ 36 ἕως 37° C, σὲ μίαν ἀρτηριακὴν πίεσιν 8 ἕως 13 mm στήλης ὑδραργύρου, σὲ ἕναν ρυθμὸ καρδιακῶν διαστολῶν - συστολῶν τῆς τάξεως τῶν 72 ἀνὰ λεπτό. Ὑπάρχει ἕνας ἀριθμὸς ὁ 3 πού παίζει σπουδαῖο ρόλο σ' αὐτὴν τὴν ἰσορροπία. Ὁ ἄνθρωπος δὲν μπορεῖ νὰ ἀντέξῃ 3 λεπτὰ χωρὶς ὀξυγόνο, 3 ἡμέρες χωρὶς νερὸ, 30 ἡμέρες χωρὶς τροφή. Αὐτὴ ἡ διοικητικὴ ἰσορροπία εἶναι διαρκῶς ἐπιφορτισμένη μὲ τὸ νὰ κρατᾷ τὶς φυσικολογικὰς

φυσικὰς καὶ ψυχολογικὰς λειτουργίες τοῦ ἀνθρώπου μέσα σὲ λογικὰ καὶ σωστά ὅρια. Πάνω σὲ αὐτὸ τὸ σημεῖο μήπως εἶναι ἀναληθές ὅτι ὁ ἄνθρωπος δομολογεῖται καθημερινῶς ἀνελέπτα ἀπὸ παράγοντες πού τείνουν νὰ διασπᾶσουν αὐτὴ τὴν ἀρμονία τῶν διοικητικῶν λειτουργιῶν; Ἀσφαλῶς ὀχι. Τότε ὅμως ἐπέρχεται ὑπέρβασις τῶν ὀρίων τοῦ ἀνθρώπου καὶ ἀρχίζει τὸ σημεῖον πού αὐτὸς τείνει νὰ σφάλη καὶ κατ' ἐπέκτασιν, τείνει νὰ δημιουργήσῃ ἀτύχημα. Ἄς δοῦμε ὅμως τὴν παρακάτω περίπτωσιν:

«Ἦταν μία συνηθισμένη ἡμέρα πτήσεων ὁ καιρὸς αἰθριος, ἄνεμος ἀπνοία, ὁρατότης 15 S.M., VFR 100%. Στὴν αἴθουσα BRIEFING οἱ ἐκπαιδευτὰι μὲ τοὺς μαθητὰς μπαίνονθαιναν ἄλλοι πρὸς... Α)Γ καὶ ἄλλοι μετὰ ἀπὸ Π)Γ. Ἰδρωμένοι οἱ μαθητὰι - χειριστὰι, ἐκνευρισμένοι οἱ ἐκπαιδευτὰι. Φαίνεται πὼς κάποια στιγμή, τὸ πρόγραμμα τῆς ἡμέρας νὰ εἶχε σχεδὸν θγεί γιὰτὶ ὅλοι οἱ χειριστὰι βρέθηκαν νὰ εἶναι συγκεντρωμένοι στὴν αἴθουσα. Κάποιος εἶχε ἤδη ἀρχίσει νὰ μιλήσῃ γιὰ κάτι... ἀεροπορικὰς ἱστορίας σχετικὰ μὲ τὶς χαμηλὰς πτήσεις, σὲ σημεῖον πού μία ἡμέρα νὰ εἶχε ζῦσει κυριολεκτικὰ τὴν θάλασσα μὲ τὸ α)φ του. Οἱ μαθητὰι ἄκουγαν μὲ ἀνοικτὸ τὸ στόμα. Ἀνάμεσά του καὶ ἕνας μαθητὴς - χειριστὴς πολὺ καλὸς γιὰ τὸ στάδιο ἐκπαιδεύσεως πού θρικόταν. Συμπτωματικὰ ἦταν καὶ ὁ τελευταῖος μαθητὴς πού ἐπρεπε νὰ πετάξῃ μία δοκιμὴ γενικῆς ἐπαναλήψεως SOLO. Τὰ μάτια του εἶχαν καρφωθῇ στὸν ἀφηγούμενον τὴν χαμηλὴ πτήσιν ὥσπου ὁ ἐκπαιδευτὴς του τὸν φωνάζει νὰ ἐτοιμασθῇ νὰ πετάξῃ γιὰ τὸ SOLO. Τοῦ κάνει τὴν καθιερωμένη ἐνημέρωσι, ὠρισμένες ἐρωτήσεις διαδικασιῶν, μερικὰς ὁδηγίας, καὶ ὁ μαθητὴς ἀφοῦ ὑπογράφῃ τὸ βιβλίο καὶ τὴν φόρμα μετὰ ἀπὸ 7 λεπτὰ εὐρίσκειτο εἰς τὸν ἀέρα. Ἡ πτήσις προεβλέπετο ὅς ἐξῆς: Ἀνοδος στὰ 4.000, κατεύθυνσις εἰς τὴν περιοχὴ, (δὲν πετοῦσε ἐκεῖναι



τήν στιγμή κανένα α)φ), έλεγχος χώρου, έναρξεις διδαχθεσόμενων ασκήσεων εκτός άναγκαστικών Π)Γ, παραμονή 50 λεπτά και μετά έπιστροφή για Π)Γ. Ήταν λοιπόν μία πτήσις ρουτίνας. Ή μάλλον όχι για την έπιτροπή διερευνήσεως άτυχήματος, αλλά (όπως άπεδείχθη άργότερα) για τόν μαθητή χειριστή. Είχε φαίνεται πολύ θαρεστή νά ίπταται σέ αυτά τά ύψη πού τόν έστεilian από τά γραφείο πτήσεων σών τó γεγονός τής έλκυστικής Ιστορίας τών χαμηλών διελεύσεων και ξαφνικά τά 4000' έγιναν 400'. Από κάτω του ή θάλασσα έφευγε μετά μανίας. Διατηρήθηκε για λίγο σέ αυτό τó ύψος όταν πρόσεξε ότι ώριμοί λουόμενοι από κάτω έγνεφαν τά χέρια τους. Χέρι μπροστά, κεφαλή κάτω, χονδρικά αντίστάθμισις και τó εκπαιδευτικό α)φ είχε κολλημένη τήν θελόνο του ύψόμετρου σκεδόν στό μηδέν. Μάλλον όμως ή χαμηλή πτήσις είχε ζόρια για τόν άπειρο χειριστή γιατί ιδρώτας, τεντωμένα νεύρα, και μάτια έτοιμα νά θγούν από τήν θέση τους ήταν τά σημεία πού τόν κυριαρχούσαν. Ήταν πολύ κοντά στά ΟΡΙΑ. Έπικείρησε τότε μία ύστάτη προσπάθεια για νά έντυπωσάση τó πραγματικά ξετρελλαμένο του κοινό, έκτελώντας μία δεξιά κλειστή στροφή έκ 30' πάνω από τήν ήρεμη θάλασσα. Πραγματικά τó άμοιρο ά)φ υπάκουσε σάν ρομπότ. Μόνο πού τó δεξιά άκροπτερύγιο είχε ήδη αρχίσει νά σκίση τήν θάλασσα σάν καρλίνα ιστιοφόρου. Ή έπόμενη στιγμή ήταν άλκομóνητη για τούς λουόμενους. Ήταν στιγμή φρίκης και εκπλήξεως μαζί. Ή έπιτροπή τού άτυχήματος κατέληγε τήν έκθεσή της:... άνθρωπος και μηχανή είχαν πλέον περάσει τά ΟΡΙΑ. Καί ήταν μία συνηθισμένη ήμέρα πτήσεων.

Δέν θά κάνουμε άνάλυση αυτού τού άτυχήματος. Στό κάτω - κάτω ήταν έργο τής έπιτροπής ή δικό σας. Όμως για όλους μας τó θετικό στοιχείο τής υποθέσεως είναι ότι φαίνεται καθαρά τó πώς ή υπέρβασις τών όρίων είναι πολλές φορές πρόζεων έτυχήματος. Συχνά ακούμε νά λένε «τό σφάλλιν άνθρωπινον». Σωστό και παραδεκτό. Τó σφάλμα τού ανθρώπου όμως στήν άεροπορία στοικίζει. Στοικίζει και ό πόνος είναι μεγάλος. Και μόνον αυτό: Έπηρεάζει και έμάς τούς ίδιους πού άσχολούμεθα με τó α)φ και τούς

Ή πρώτη φωτογραφία τού άνεμοπτερου ΧΙΠ-ΠΥ στήν Ελλάδα.

υποψηφίους νά άσκοληθούν άργότερα με αυτά.

Αυτό λοιπόν τó ά ν θ ρ ώ π ι ν ο σ φ ά λ μ α μπορεί νά προκληθή άνά πῶσα στιγμή. Ό άνθρωπος είναι συναισθηματικό όν και κάθε αντίδρασι ή έρεθισμός του περιβάλλοντός του μπορεί νά τόν έπηρεάση. Έάν αυτή ή έπιρροή είναι άρκετά ισχυρή, όφείλει ό καθένας νά τήν άναγνωρίση άμέσως ώστε όταν άσκει τά όποιαδήποτε καθήκοντά του νά μήν έχη άρνητική ή περιωρισμένη άπόδοσι. Φαντασθήτε έναν μηχανικό νά τριγυρίζη στούς χώρους άκκινήσεως τών α)φ για τούς διαφόρους έλέγχους όταν πιό μπροστά τόν έχουν πληροφορήσει ότι τó παιδί του άρρώστισε και τó μετέφεραν στό Νοσοκομείο. Σκεφθήτε έναν έλεγκτή Π.Ε.Π. νά κανονίζει τήν κυκλοφορία τών ά)φ όταν πρό όλίγου είχε τσακωθεί τηλεφωνικώς με τήν άγαπημένη του. Προσέξτε εκείνον τόν χειριστή όταν δένεται στό κάθισμά του άφοϋ έχει κοιμηθή μόνον 3 ώρες τήν νύκτα κατόπιν συγκλονιστικής όίνοποσις.

Πώς αυτοί οι άνθρωποι νά μήν είναι πλησίον τών φυσιολογικών, φυσικών και ψυχολογικών τους όρίων. Και άσφαλώς σέ μία δεδομένη στιγμή (π.χ. μίας καταστάσεως άνάγκης) τά όρια αυτά θεωρούνται πεπερασμένα, υπερέασιμα. Τότε και τó άτύχημα είναι κοντά. Τότε και ή άσφάλεια πτήσεων έξαφανίζεται.

Όμως, ή άσφάλεια πτήσεων ύπάρχει.



Mooney®

MOONEY® AIRCRAFT CORPORATION
Kerrville, Texas 78028/ Subsidiary of Republic Steel

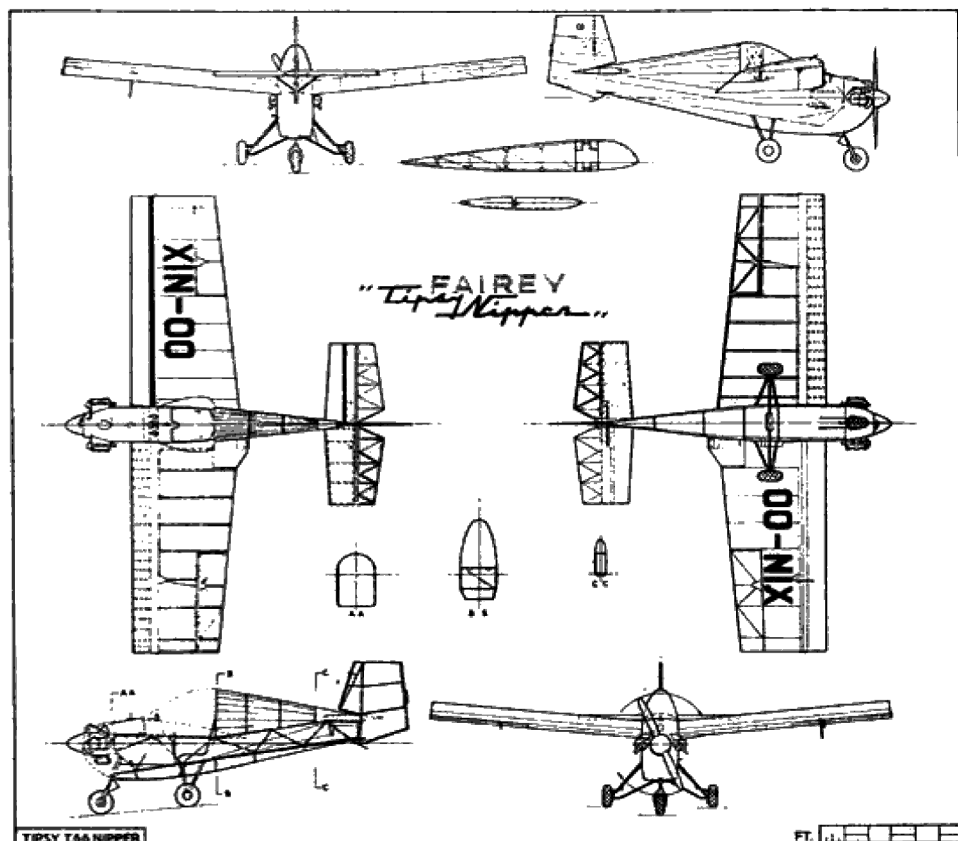
ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ

ΛΕΩΦ. ΤΑΤΟΪΟΥ 347 ΑΧΑΡΝΑΙ ΤΗΛ. 24.69.255



Σχεδίασις - έκλογή σχεδίων

Τοῦ Κ. ΤΖΙΦΑ



Η ΣΧΕΔΙΑΣΙΣ καὶ κατασκευὴ τοῦ ἰδιωτικοῦ ἑλαφροῦ α/φ. ἀπὸ τὸν ἐρασιτέχνη θὰ δια-
οισθῇ εἰς ὀρισμένας πρωταρχικὰς σκέψεις καὶ
κατευθυντήριους γραμμάς ἦτοι: α) Ποίους
σκοποὺς θὰ ἐκπληροῖ τὸ α/φ. καὶ ποία ἡ κυ-
ρίως χρῆσις του. θὰ εἶναι α) φ. ψυχαγωγίας,
ταξιδίων, ἀγωνιστικὸ, ἢ εκπαιδευτικὸ;

β) Οἰκονομικαὶ δυνατότητες τοῦ κατασκευ-
αστοῦ.

γ) Ὑπάρχοντα ἢ δυνατόν νὰ εὑρεθοῦν ὀ-
λικά καὶ κινητήρες π.χ. δυνατόν λόγω ἐλ-
λείψεως καταλλήλων μετάλλων, ἢ ἀργοπο-
ρίας παραδόσεώς των νὰ εὐνοῖται ἡ χρῆσις
ξύλου. Ἐπίσης εὐκαιριακὴ ἡ ἀπόκτησις ἐνὸς
ἀεροπορικοῦ κινητήρος ὀρισμένης ἰπποδυ-
νάμεως καὶ θάρους δυνατόν νὰ ἐπηρεάσῃ
τὴν ὅλην σχεδίασιν.

δ) Εἰς μονοθέσια μικρὰ α/φ. βασικὸν ρόλον

παίζει το μέγεθος και το βάρος του πιλότου. Βασική προϋπόθεση, εις την θέσιν του πιλότου (COCRIT) να εισέρχεται, εξέρχεται εύκολως και να κάθεται άνετως ο πιλότος.

Διά των εύκολων σχεδιαστικών προσδιορισμών των διαστάσεων του COCRIT κατασκευάζομεν από σκληρόν χαρτόνι ένα ανθρωπίκι ανθρωπομετρίας (OSCAR) και με τὰς ακριβείς διαστάσεις του πιλότου υπό κλίμακα 1:10 ή 1:5 με κλειδώσεις όπως ακριβώς μία φιγούρα του Καραγκιόζη, ή όποια δύναται να λάβη οίανδήποτε στάσιν. Διά την ακριβή σχεδίασιν τῆς θέσεως του πιλότου κατασκευάζεται από εύτελή υλικά όμοίωμα τριοδίστατον υπό κλίμακα 1:1 τῆς θέσεως του πιλότου, όπου διά δοκιμῶν και διορθώσεων επιτυχάνομεν τὰς καταλλήλους διαστάσεις.

ε) Βασικαί προδιαγραφαί του α/φ είναι αἱ κάτωθι:

Βάρος του α/φ.

Πτερυγική ἐπιφάνεια - πτερυγικός φόρτος. Βάρος ἐπιφάνεια.

Βαθμός ανόδου.

Ταχύτης ἀπωλείας σπριζέως.

Μεγίστη ταχύτης.

Διαδρομή ἀπο-προσγειώσεως.

Ἡ μέγιστη ταχύτης του α/φ. ἐξαρτάται ἀπὸ τὴν μέγιστην παρεχομένην ὑπὸ τοῦ κινητήρος ἰσχύν και τὸ ἀεροδυναμικόν τοῦ σχήματος τοῦ α/φ.

Ἡ ταχύτης ἀπωλείας σπριζέως ἴση περι-που πρὸς τὴν ταχύτητα ἀπογ - προσγειώσεως, βασικόν στοιχείον ἀσφαλείας (Μικρά ταχύτης προσγειώσεως σημαίνει εύκολος και ἀ-

κίνδυνος προσγειώσεως) ἐξαρτάται ἀπὸ τὸν πτερυγικόν φόρτον. (Μεγάλα φτερά και μικρὸ βάρος σημαίνουν ἀπαλὴν πτῆσιν και προσγειώσιν).

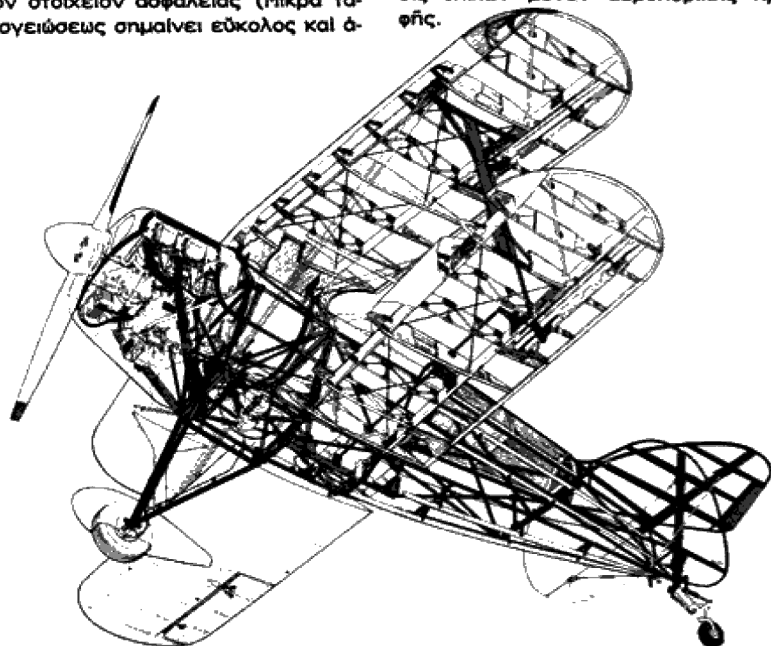
Ὁ βαθμός ανόδου ἐξαρτάται ἀπὸ τὴν ἰσχύν τοῦ κινητήρος.

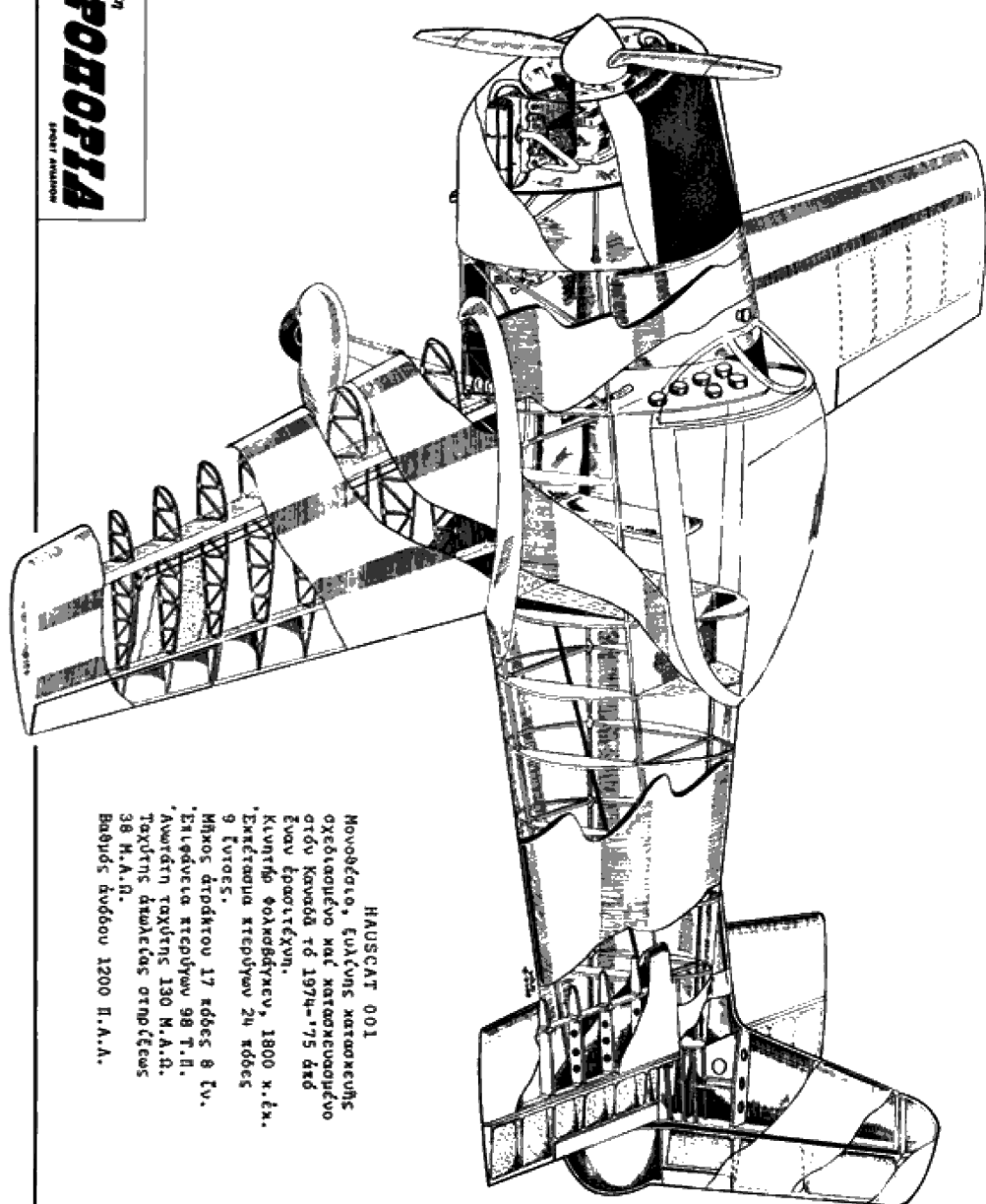
Ἡ διαδρομή ἀπογειώσεως ἐξαρτάται ἀπὸ τὴν ἰσχύν, τὸ βάρος και τὴν ταχύτητα ἀπωλείας σπριζέως. (Μεγάλη ἰσχύς σύντομος ἀπογειώσεως. Μικρά Ταχύτης ἀπωλείας σπριζέως, μικρά διαδρομή ἀπογειώσεως).

Ἐχοντας ὅλα αὐτὰ ὑπ' ὄψιν ὁ ἐρασιπτεχνὸς δύναται νὰ προβῇ εἰς μίαν προμελέτην και μίαν προσχεδίασιν τοῦ α/φ τῶν ὁνείρων του ή εἰς τὴν ἐκλογὴν ἐνός τῶν ὑπαρχόντων σχεδίων. Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν Ἰ λόγω τοῦ πληθους τῶν σχεδίων ή ἐκλογή εἶναι σχετικὰ εύκολη, ή δὲ ἀπόκτιταις τῶν σχεδίων ταχυδρομικῶς ἀντὶ ποσοῦ τῆς τάξεως τῶν χιλίων δραχμῶν καταργεῖ τὴν ὀλὴν φάσιν τῆς σχεδίασεως και θέτει τὴν φάσιν τῆς κατασκευῆς ἐπὶ τάπητος.

Διά τὴν πρώτην περίπτωσιν θὰ ἀκολουθήσουν εἰδικὰ κεφάλαια περὶ τῆς προσχεδίασεως και σχεδίασεως τοὺς ἐνδιαφερομένους. Τὰ κατωτέρω κεφάλαια ἀφοροῦν εἰς τὴν φάσιν τῆς κατασκευῆς και βοηθοῦν τόσοσιν τὸν μελετητὴν - σχεδίασθην ὅσον και τὸν κατασκευαστὴν εἴτε τοῦ ἰδιοῦ του, εἴτε σχεδίου ἄλλων διὰ τῆς πληθώρας τῶν πληροφοριῶν και εἰδικῶν γνώσεων, ζωτικῶν θὰ λέγαμε γνώσεων ποὺ παρέχουν.

Πάντως ὅσοι πρόκειται νὰ ἀσχοληθοῦν μετὰ τὴν κατασκευὴν θὰ πρέπει νὰ γνωρίζουν ὅτι εἰς τὴν ἀεροκατασκευὴν ἐπιτρέπεται ή χρῆσις ὑλικῶν μόνον ἀεροπορικῆς προδιαγραφῆς.





HAUSCAT 001

Новобранец, бывший морской офицером и летчиком, участвовал в авиационных испытаниях в Канаде с 1974-75 гг. до 1980 г. в качестве пилота. К началу 1980-х годов, 1800 ч.л. в качестве пилота. В настоящее время 24 года в возрасте 9 лет. Много лет работал в авиации. В настоящее время 98 ч.л. в авиации. В настоящее время 130 ч.л. в авиации. В настоящее время 38 ч.л. в авиации. В настоящее время 1200 ч.л. в авиации.

ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

Ἡ ἀποστολὴ τῆς Ἑθνικῆς Ἀερολέσχης τῆς Ἑλλάδος διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τοὺς Πανευρωπαϊκοὺς ἀγῶνες δεσμίων ἀερομοντέλων εἰς Verviers Βελγίου 9)7—14)7.

— Ἑλληνικὴς ἐπιτυχίαις

— Ἀρχηγὸς ἀποστολῆς ὁ κ. Ἰωάννης Κωνσταντακάτος.

— Συμμετέχοντες ὁ κ. Ἰωάννης Κωνσταντακάτος στὴν κατηγορίαν F 2 B. (Ἀκροβατικά), ὁ κ. Κωνσταντῖνος Κόλλιας στὴν κατηγορίαν F 2 A. (Ταχύτης), καὶ ὁ κ. Μιχαὴλ Λάμπρου στὴν κατηγορίαν F 2 A. (Ταχύτης).

Ἡ ἀποστολὴ ἀνεχώρησε τμηματικά, ἥτοι τὸ Σάββατον 5)7)75 ὁδικῶς οἱ κ.κ. Κων. Κόλλιας καὶ Μιχ. Λάμπρου, τὴν δὲ Τρίτην 8)7)75 ἀεροπορικῶς ὁ κ. Ἰωάν. Κωνσταντακάτος. Οἱ ὡς ἄνω ἀθληταὶ συναντήθησαν εἰς τὸν γῶρον τῶν ἀσκήσεων τὸ ἀπόγευμα τῆς Τρίτης 8)7)75 καὶ ἤρχισαν ἐξασκοῦμενοι. Τὴν 9)7)75 (Τετάρτη) ἐγένετο ἡ ὑποδοχὴ τῶν ἀθλητῶν.

● Συμμετείχαν 14 Κράτη: Ἑλλάς, Σοβιετικὴ Ἑνωσις, Φιλανδία, Ἰταλία, Δανία, Αὐστ. Γερμανία, Ὁλλανδία, Αὐστρία, Ἰσπανία, Βελγίον, Βουλγαρία, Γαλλία, Μεγ. Βρετανία.

Σύνολον ἀθλητῶν 117. Σύνολον συμμετεχόντων περίπου 200.

Τὴν Πέμπτη 10)7)75 ἐγένετο ὁ ἔλεγχος τῶν διαστάσεων καὶ προδιαγραφῶν τῶν μοντέλων, ἐνῶ ταυτοχρόνως διενεργεῖτο καὶ προπόνησις, βάσει ἐπισήμου ὥραριου. Διὰ κάθε χώρα ἀναλογούσαν 30' ἀνὰ κατηγορίαν. Τὸ ἀπόγευμα τῆς αὐτῆς ἡμέρας ἐγένετο ἡ ἐπίσημος ὑποδοχὴ τῶν ἀθλητῶν ὑπὸ τοῦ Δημάρχου τῆς πόλεως. Πρὸς τοῦτο οἱ ἀποστολὲς παρήλασαν ἐν πομπῇ, συνοδείᾳ μπάντας καὶ ὀμίλου λαϊκῶν χορευτῶν ἀπὸ τοῦ καταλισμοῦ μέχρι τοῦ Δημοφαιείου, ἐνδιαμέσους δὲ κατετέθη στέφανος εἰς τὸ μνημεῖον τῶν πεσόντων τῆς πόλεως.

Τὸ πρόγραμμα τῶν ἀγώνων περιελάμβανεν: τὰ κάτωθι:

Παρασκευὴ 11)7)75

Πρῶτος ἐπίσημος γῦρος. (ὅλες οἱ κατηγορίαι).

— Σάββατον 12)7)75.

Δεύτερος ἐπίσημος γῦρος. (ὅλες οἱ κατηγορίαι).

— Κυριακὴ 13)7)75.

Τρίτος ἐπίσημος γῦρος διὰ τὰ F 2 A.

Ἡμιτελικὸς καὶ τελικὸς διὰ F 2 C.

Τελικὸς 3ος καὶ 4ος γῦρος διὰ F 2 B.

Ἡμιτελικὸς καὶ τελικὸς διὰ F 2 D.

Τὸ βράδυ τῆς Κυριακῆς ἐγένετο ἡ καθιερωμένη ἀποχαιρετιστήριος ἐορτὴ ὅπου χαρακτηριστικὰ ἀναφέρω τὶς ἐπευφημίας καὶ τὰ νεύρο-κροτήματα δῶν τῶν παρευρισκομένων ὅταν ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Ἀερολέσχης Βελγίου ἐκάλεσε τὴν Ἑλλάδα διὰ νὰ παραλάβῃ τὸ νυμνηστικὸν μετάλλιον. Εἰς τὰς Ἀερολέσχας Βελγίου (Ἑθνικὴ καὶ Τοπικὴ) ἐπεδόθησαν ἀνταμυστικά δῶρα μὲ ἀρχαῖες Ἑλληνικὰς τιμαστίσεις.

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΤΑ ΣΤΜΒΑΝΤΑ

Στὴν κατηγορίαν τῶν δεσμίων ταχύτητος, ἡ δόμβα ἔπεσε ἀπὸ τὴν πρώτη ἡμέρα. Ὁ RUMPEL (Δ. Γερμανία), ἔπιασε 255 χλμ/ῶρα καὶ ἐτέθη ἐπιμεφαλῆς. Οἱ κυριώτεροι ἀνταπάλοι του, οἱ Ἴταλοι, μᾶς ἐξομολογήθησαν ὅτι ἐὰν δὲν τὸν ξεπεράσουν θὰ τὰ ἀκούσουν ἀπὸ τοὺς ἀδελφοὺς ROSSI, ποὺ τοὺς ἐφωδιάζουν

ΤΟ ΔΕΣΜΙΟΝ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟΝ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΛΟΝ

ΤΟΥ ΙΩ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΑΤΟΥ



Αερομοντελισμός

μέ τους δμώνυμους κινητήρες, περ και θά συνέβη. Παρ' όλα αυτά ή Ιταλική ομάδα έπηρε τό χρυσό μετάλλιο στην ομαδική βαθμολογία.

Οί αερομαχίες συγκεντρώνουν πάντα πολλούς θεατές πού μέ ίσομονή περιμένουν νά δούν κάποιο «τρακάρισμα» και ή ίσομονή τους έφέτος άμείφθηκε πολλές φορές. Έπί πλέον παρηκολούθησαν μία καταπληκτική πτήσι ένός αμυσού αεροπλάνου (τού οποίου κόπηκε ή μία πτέρυγα) και μία άπώλεια πρós τόν ούρανό όταν σέ κάποιο μοντέλο κόπηκαν τά ούρματα οδηγήσεώς του.

Τελικά τό Κύπελο πήρε ό Έγγλέζος EVANS πού πέταγε πολύ ήρεμα άλλα και καταπληκτικά συγχρόνως, μέ τό ένα χέρι στην τσέπη.

Στά άεροδικτικά νυκτηγής ό COMPOSTELLA (Ιταλία) μετά άπό πολλά χρόνια άγώνων. Ό δεύτερος BILLON (Γαλλία) ίσως νικούσε έφέτος εάν δέν είχε σπάσει τό καλό του μοντέλο δύο έβδομάδες πριν άπό τούς άγώνες.

Τελειώσις έγινε ό τελικός τών δεσμών ομαδικής ταχύτητας.

Είχαν προκριθή ή Ρωσική, ή Δανέζικη και ή Σουηδική ομάδα. Νικήτρια ή Δανέζικη λόγω άποκλεισμού τών άλλων δύο. Συγκεκριμένα σέ έναν άνεφοδιασμό τού Σουηδικού μοντέλου, λόγω κακού χειρισμού τού βοηθού-μηχανικού αυτό έμπήκε πολύ μέσα στον κύκλο και ως γνωστόν δέν έπιτρέπεται ή είσοδος τού μηχανικού μέσα άπό την έξωτερική γραμμή.

Οί Ρώσοι άτυχοι αυτή την φορά, προσγέωσαν κάπως βαρεία τό μοντέλο τους μέ αποτέλεσμα νά άποσπασθή ένα μικρό τμήμα τού έξωτερικού άεροπτερυγίου και σύμφωνα μέ τούς κανονισμούς άκυρώθηκαν.

Σημείωσις: 'Η «Αθλητική Άεροπορία» χαιρετίζει μέ ένθουσιασμό την Έλληνική αυτή έπιτυχία, κυρίως στην κατηγορία ταχύτητας όπου ή Έλλάς μέ δύο αθλητάς κατετάγη 5η, έπικρατήσασα προηγμένων Κρατών όπως τό Βέλγιον, Δανία, Σουηδία και Όλλανδία, και εις την ατομικήν, πού ό κ. Κ. Κόλλιας κατετάγη 9ος έπί 19 συμμετεχόντων.

Επίσης, άξίωσημείωτος είναι ή θέσις τού Κ. Κωνσταντακάτου εις τά άεροδικτικά.

Σκευθείτε νά είχαν οι Έλληνες αερομοντελισται τις εύκολίες και τά μέσα τών ξένων. Δέν νομίζουν οι άρμόδιοι ότι πρέπει νά προσέξουν περισσότερο τόν αερομοντελισμό μας;

ΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Είς την κατηγορία τών άεροδικτικών F 2 B

θά παραμείνει τό πρόβλημα της ύποκειμενικής κρίσεως τών κριτών, οι οποίοι έπηρεάζονται από διαφόρους παράγοντες και δέν είναι δυνατόν νά τηρήσουν τά ίδια κριτήρια από την άρχή της πρώτης ήμέρας έως τό τέλος της τρίτης. 'Η βαθμολογία γίνεται συγκριτικά. Έτσι βρίσκονται σέ μειονεκτική θέσι οι μέτριοι αθλητές όταν άγωνίζονται άμέσως μετά από έναν καλό αθλητή και σέ πλεονεκτική οι καλοί αθλητές όταν άγωνίζονται μετά από έναν μέτριο. Τουντοτρόπως ή λογική μεταξύ δύο τοιούτων αθλητών ύπερβάλλεται.

● Παρ' όλα πού ό Ι. Κωνσταντακάτος έκληρώθή άμέσως μετά τόν Ρώσο ESKIN, πού τελικά κατετάγη 4ος, έλαβε 2.161 βαθμούς, ήτοι κατά 250 βαθμούς καλύτερα από την τελευταία έμφάνισι τό 1972 και κατέλαβε την 23η θέσι.

Η έπιτυχία αυτή δέν είναι άσχετη μέ τό γεγονός ότι είχαμε μία μικρά συζήτηση μέ έναν από τούς κριτές ό οποίος κατόπιν παρακλήσεώς μας, ανέλυσε πολλά από τά μυστικά της άεροβασίας πού μέχρις εκείνης της στιγμής μάς ήσαν άγνωστα.

Κυριότερος όμως παράγων έπιτυχίας στην κατηγορία αυτή είναι ή καθημερινή έξάσκησις. Οί διάφοροι μαίτρ, τού αθλήματος αθλούνται καθημερινά (4-5 πτήσεις) τό δίμηνο δέ πριν από τούς έπισήμους άγώνες συμπληρώνουν καθημερινά 15-20 πτήσεις. Παράλληλα, συμμετέχουν εις πλείστας δσας διεθνείς διοργανώσεις.

Στην Χώρα μας οι ένδιαφερόμενοι δέν ξεπερνούν τις 20-25 πτήσεις ετησίως, έφέτος δέ κατ' έξάίρεσιν ό Ι. Κωνσταντακάτος συμπλήρωσε 120 πτήσεις.

Στην κατηγορία ταχύτητας F 2 A ή κατάταξις είναι δικαία μέν έφ' όσον τόν λόγο έχει τό χρονόμετρο, άδικη δέ έφ' όσον ή απόκτισις ένός καλού κινητήρα, είναι θέμα καθαρά οικονομικό.

Τά φαβορι της Ενώπις είναι οι Όταλοι και οι Γερμανοί. Οι πρώτοι έφοδιάζονται μέ κινητήρες δωρεάν άπ' ευθείας από τό εργοστάσιο. οι δέ δεύτεροι αγοράζουν μαζικά κινητήρες γιά νά διαλέξουν έναν-δύο καλούς τούς οποίους έπί πλέον τροποποιούν πρós τό καλύτερο. Τιμή έκάστου άνευ δασμών 4.000 δρχ. (Άπαντες οι συμμετασχόντες έχρησιμοποίησαν κινητήρες τού ίδιου Ιταλικού εργοστασίου, ROSSI).

● Η Έλληνική ομάδα έφοδιασμένη μέ κοινούς κινητήρες (κατασκευής 1970) έπέτυχε νά



STUNT - KUNSTVLUCHT - ACROBATIE

1. COMPOSTELLA	It.	2.656	2.971	2.914	3006	5.977
2. BILLOM	Fr.	2.798	2.782	2.721	2.737	5.535
3. ROSSI	It.	2.489	2.686	2.650	2.814	5.500
4. ESKIN	U.R.	2.704	2.735	2.763	2.721	5.498
5. MARTIN	Fr.	2.605	2.486	2.421	2.681	5.286
6. MAYER	Fl.	2.643	2.731	2.543	2.547	5.278
7. ANDERSON	Su.	2.465	2.606	2.399	2.606	5.212
8. ILOTSINCH	UF.	2.454	2.568	2.602	2.609	5.177
9. NEWMAN	GB.	2.360	2.510	2.435	2.664	5.174
10. LISTOTAD	UF.	2.508	2.273	2.576	2.613	5.121
11. MANNALL	GB.	2.443	2.580	2.481	2.499	5.079
12. ESKILDSEN	Dk.	2.355	2.378	2.609	2.564	4.987
13. METKEMEYER	Ho.	2.366	2.189	2.066	2.553	4.919
14. VANDOESEBURG	Ho.	2.371	2.168	2.227	2.381	4.752
15. LAVALLETTE	Fr.	2.441	2.547	-	-	2.547
16. AALTIO	Fl.	2.333	2.356			2.356
17. LIBER R.	Be.	2.334	2.227			2.334
18. ORSINI	It.	2.296	2.181			2.296
19. LIBER G.	Be.	2.281	2.072			2.281
20. MAIKIS	RFA	2.138	2.274			2.274
21. TUNKER	Ho.	2.231	2.246			2.246
22. VAN BRABANT	Be.	2.084	2.235			2.235
23. CONSTANTACATOS	Gr.	1.861	2.161			2.161
24. HUSS	Su.	2.048	1.804			2.048
25. DRAPER	GB.	1.938	1.740			1.938
26. MIRA	Es.	1.305	1.681			1.681
27. THYGESEN	Dk.	1.642	1.588			1.642
28. OTTOSEN	Dk.	1.579	1.623			1.623
29. KELLER	Sui.	276	961			961
30. DURAN	Es.	-	-			-

Classement inter-équipe - ACRO

1. ITALIE	15.954
2. U.R.S.S.	15.898
3. FRANCE	15.854
4. HOLLANDE	14.148
5. GRANDE BRETAGNE	13.931
6. BELGIQUE	13.233
7. DANEMARK	11.605
8. FINLANDE	10.063
9. SUEDE	9.064
10. R.F.A.	4.412
11. GRECE	4.022
12. ESTAGNE	2.986
13. SUISSE	1.237

Classement inter-équipe - vitesse

1. ITALIE	721,69
2. R.F.A.	707,38
3. ESTAGNE	637,23
4. G.E.	629,87
5. GRECE	422,24
6. BELGIQUE	414,47
7. DANEMARK	220,85
8. SUEDE	215,56
9. HOLLANDE	200,00

καταλάβη την 9ην (Κ. Κόλλιας) και 16ην θέση (Μ. Λάμπρου). Ήταν φανερό ότι ο κινητήρας του Κόλλια που είχε πιάσει 225 χλμ/ώρα στην προπόνησι, θα μπορούσε να επαναλάβη την ίδια ταχύτητα και σε επίσημη πτήσι, εάν είχε

ακόμη δύο λεπτά στην διάθεσί του, την τρίτη ημέρα (καλύτερες συνθήκες) ώστε να προλάβη να αλλάξει πυροκεφαλή και μίγμα και να έ-

ΤΟ «ΠΑΠΑΚΙ» είναι ένα μικρό μοντέλο ανεμόπτερο εύκολο και φθηνό στην κατασκευή για όσους θέλουν να αρχίσουν την κατασκευή μοντέλων, ιδιαίτερα οι μικροί μας φίλοι. Κατασκευάζεται από φύλλο μπάλα 1 και 1,5 χιλιοστών. Προσοχή χρειάζεται στην κατασκευή της διέδρου γωνίας των φτερών. Χρησιμοποιήσατε κόλλα UHU HART ή οποιαδήποτε άλλη ανάλογη. Προσέξτε να ζυγίξη στο σημείο ζυγίσσεως (κέντρον βάρους) προσθέτοντας ανάλογο βάρος στο ρύγχος (μολύβι, πλαστελίνη). Το μοντέλο δεν δάφεται γιατί θαρραίνει, μπορείτε όμως να το διακοσμήσετε με μαρκαδόρους. Έκτοξεύεται με το χέρι με λάστιχο ή νήμα ναύλον από το άγκυστο.



Καμουφλάζ 'Ιαπωνικῶν α)φ Β' Παγκοσμίου Πολέμου

ΕΙΝΑΙ ΓΝΩΣΤΟ σὲ ὅλους τοὺς μοντε-
λίστες, πού ἀσχολοῦνται μὲ τὴν κατα-
σκευὴ στατικῶν πλαστικῶν μοντέλων ἀε-
ροπλάνων ὅτι ἡ βασικὴ προϋπόθεση γιὰ μίαν ἐπι-
τυχημένη παρουσίαση τοῦ μοντέλου τους εἶναι
ἡ γνώση τῆς ὁρθῆς βαφῆς καὶ διακοσμῆσεως.

Στὸ σημείωμά μας αὐτὸ θὰ δώσουμε λεπτο-
μέρειες μὲ σχηματικὲς παραστάσεις ὠρισμένων
γνωστῶν 'Ιαπωνικῶν α)φ τοῦ Β'. Παγκοσμίου
Πολέμου, καὶ συγκεκριμένως τοῦ καταδιω-
κτικοῦ Μισουσμπίσι «ZERO», τοῦ NAUASIT-
A «MURT» καὶ τοῦ Καβασάκι «HIEN».

Κατασκευάζοντας λοιπὸν τὰ πλαστικά μοντέ-
λα ἀπὸ «KIT» θὰ ἔχετε τὴν εὐκαιρίαν νὰ τὰ δια-
κοσμῆσετε σωστὰ. Λάβετε ἐπ' ὄψιν σας ὅτι τὰ
χρώματα καμουφλάζ ὑπάρχουν καὶ ἔτοιμα ἀπὸ
τὶς φίρμες «PACTRA» «AIRFIX» καὶ
«HUMBROL».

Ἐκτὸς ὁμως ἀπὸ τὰ πλαστικά μοντέλα, εἶναι
δυνατὸ—καὶ πρέπει—νὰ διακοσμηθοῦν ἀναλό-
γως καὶ τὰ ἱστάμενα ἀκριβοῦς κλίμακος.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρων διαφαίνεται καὶ ἡ ὁφέλεια

πρὸς τὸν ἀεροπορικὸ ζῳγράφον καὶ γενικὰ τὸν
ιστορικὸ τῆς ἀεροπορίας.

Οἱ πλέον βασικὲς πληροφορίες γιὰ τὰ 'Ιαπο-
νικὰ α)φ ἔρχονται ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τῆς ἐπιθέ-
σεως στὸ Πέρλ—Χάρμπορ καὶ ἀφοροῦν φυσικὰ
τὰ α)φ τοῦ Ναυτικοῦ (ἀεροπλανοφόρων).
Τὰ περισσότερα «ZERO» ἦσαν χρωματισμένα
δολιχῆρα μὲ ἀνοιχτὸ γκριζο, μὲ μαῦρο κάλυμα
κινητήρος.

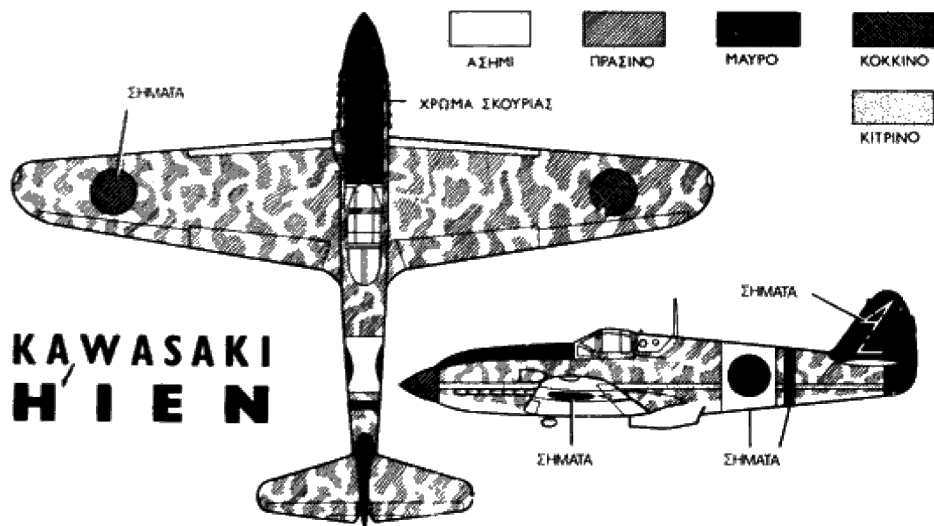
Τὸ 1942 τὸ σκούρο πράσινο στὶς ἀνω ἐπιφά-
νειες καὶ τὸ ἀνοιχτὸ γκριζο στὶς κάτω, ἦταν τὸ
ἐπικρατοῦν καμουφλάζ στὰ α)φ τοῦ ναυτικοῦ.

Τὸ ἐθνόσημο ἦταν ἓνας πλήρης κόκκινος δι-
σκος, τὸ ἐπιλεγόμενο «HINOMARU».

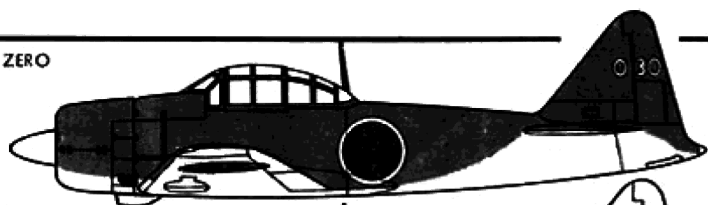
Συνήθως εἶχε καὶ ἓνα λευκὸ δακτυλοειδὲς πε-
ρίγραμμα. Τὸ περίγραμμα αὐτὸ κατὰ κανόνιν
ἀπουσίαζε ἀπὸ τὴν κάτω ἐπιφάνεια τῶν φτερῶν.

Οἱ ἑλικες συνήθως ἦσαν σκούρες πράσινες,
μὲ κόκκινη ταινία στὸ ἀκροπτερύγιον.

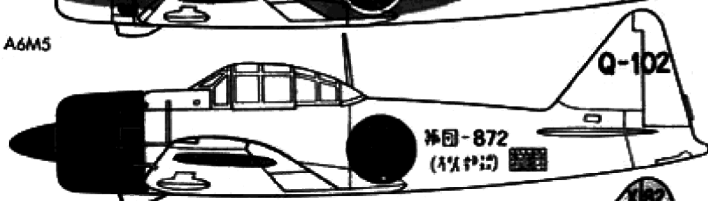
Στὶς πρώτες ἡμέρες τοῦ πολέμου μερικὰ κα-
ταδιωκτικὰ ἔφεραν τὴν λέξιν «HOKOKUQO»
(πατριωτισμός), καὶ ἓναν ἀριθμὸ στὴν ἄτρα-



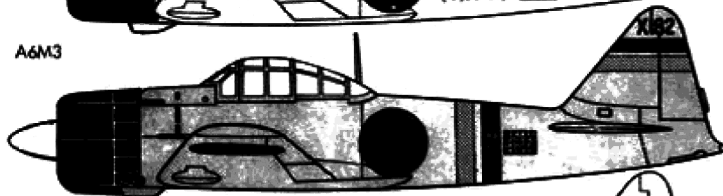
ZERO



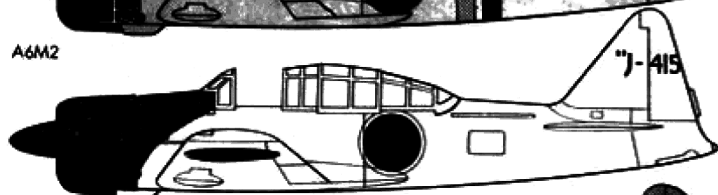
A6M5



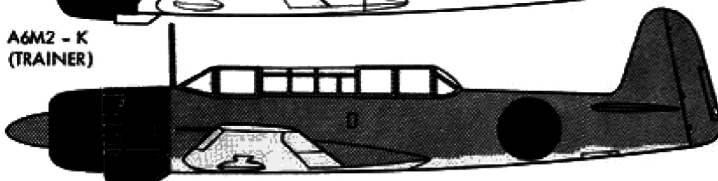
A6M3



A6M2



A6M2 - K
(TRAINER)



NAKAJIMA SAIUN C6N1
(MYRT)

ΧΡΩΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ (ΚΑΜΟΥΦΛΑΖ)
ΙΑΠΩΝΙΚΩΝ Α) Φ Β' ΠΑΓΚ. ΠΟΛΕΜΟΥ.

ΠΡΑΣΙΝΟ



ΚΟΚΚΙΝΟ



ΓΚΡΙΖΟ



ΒΑΣ ΠΡΑΣΙΝΟ



ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ
ΚΙΤΡΙΝΟ



ΜΑΥΡΟ



ΓΑΛΑΖΙΟ



ΕΛΑΦΡΟ/ΓΚΡΙ



πτο, δείχνοντας έτσι ότι ήταν προϊόντα λαβιού
ξράνου.

Τὰ εκπαιδευτικά α)φ ήταν συνήθως χρωμα-
τισμένα συνολικώς πορτοκαλί με ξερνθρό κάλυ-
μα κινητήρος («ZERO» A 6 M 2 — K TRAI-
NER).

● «C 6 N 2. M URT» είχε άνοιχτό πρά-
σινο χρώμα επάνω, και άνοιχτό γκριζο στις κά-

τω επιφάνειες, με μαύρο κάμμα κινητήρος. Ή
εταιρεία «Μιτσουμπισί» χρησιμοποιούσε στα
α)φ της ένα βαθύ σκούρο μπλε στα καλύματα
των κινητήρων.

● Τὸ Καβασιάν «HIEN» (ἀεροπορία
Στρατοῦ) ήταν ὀλο ἀλουμίνιο (ἀσημί) με πρά-
σινες σκιάσεις και διάφορα χρωματιστά διακο-
σμήματα, όπως θὰ δῆτε στὸ σχεδιάγραμμα.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ Α) Φ

Έκπτασμα πτερύγων 10 μ.

Επιφάνεια πτερύγων 9 μ²

Μήκος άτράκτου 5 μ.

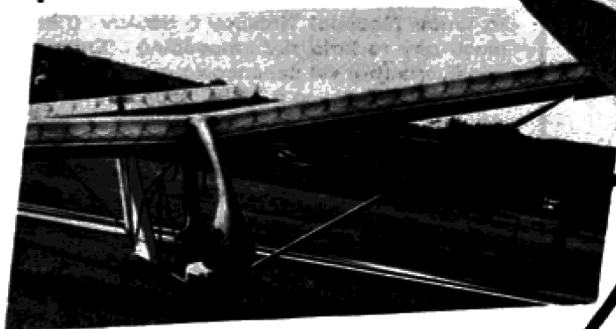
Βάρος κενόν 48 χλγ.

Ανωάτη ταχύτης 60 Χ.Α.Ω.

Ταχύτης άπογειώσεως 30 Χ.Α.Ω.

Λόγος κατωλισθήσεως 1:12

ΓΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ



Wind

ΑΝΕΜΟΣ ΚΑΙ
ΤΙΠΟΤΕ ΑΛΛΟ

Επιτέλους! Φθάνει και στην Ελλάδα το περίφημο Γερμανικό ελαφρό άνεμόπτερο αιώροπτερο «Χίππυ» πλήρως ελεγχόμενο κατά την πτήση με πηδάλιο.

• Το «Χίππυ» δεν είναι μόνον το ελαφρύτερο, αλλά είναι και το ψηηνότερο άνεμόπτερο στον κόσμο. Το μόνο που σας χρειάζεται — εκτός από το «Χίππυ» φυσικά — είναι ένας λόφος και άνεμος ταχύτητας 4 μέτρων το δευτερόλεπτο και άνω. Τότε, με μερικά βήματα βρίσκεσθε στον άέρα και πετάτε, μών πτήση στο καλοσχεδιασμένο και άνθεκτικό άνεμόπτερο της φημισμένης Γερμανικής εταιρείας START & FLUG.

• Το «Χίππυ» άπογειώνεται κλι με ρυμούλκησι από αυτοκίνητο. Μεταφέρεται επίσης λυμένο πάνω σε ρυμούλκα, πίσω από το αυτοκίνητό σας.

• Το «Χίππυ» δίνει την εύκαιρία στους πολλούς νά άποκτήσουν ιδιόκτητο άνεμόπτερο.

ΑΝΤ) ΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Δημοσθένους 204
Τηλέφωνον 9511.044
Καλλιθέα — Αθήναι

start + flug
HIPPIE



**groupe
aérospatiale**
aviation générale

Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟΝ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗ-
ΡΕΤΗΣΙΝ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ - ΚΥΠΡΟΥ
AÉROSPATIALE (S.N.I.A.S.) - SOCIÉTÉ FRANÇAISE
ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

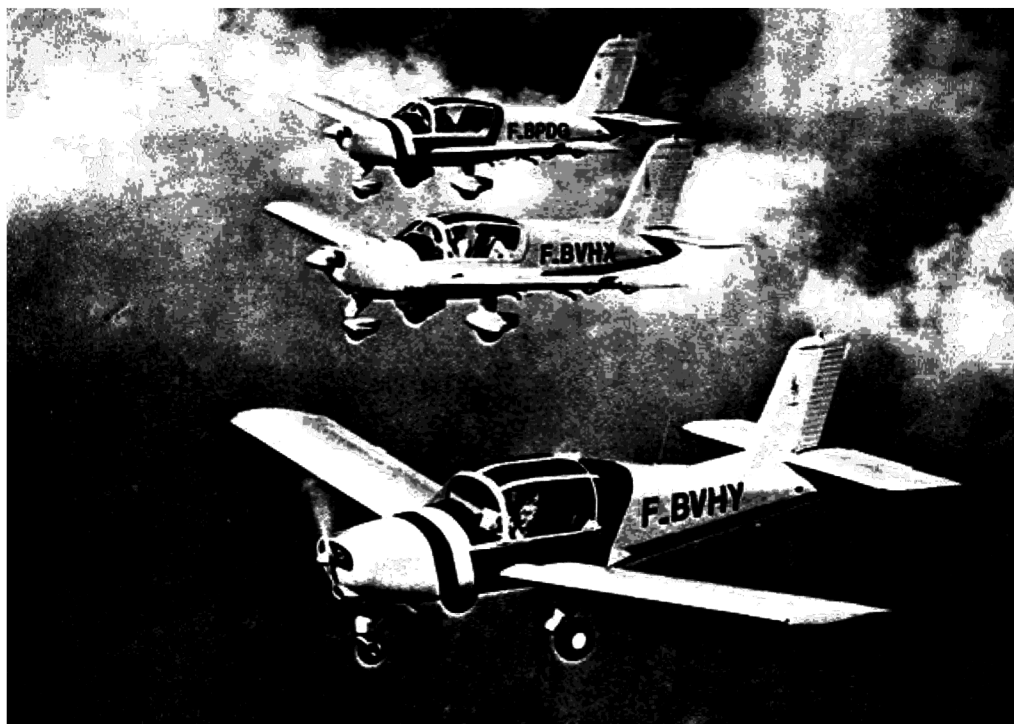
RALLYE

Ασφάλεια

Αντοχή

Ευελιξία

Οικονομία



ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ΒΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ
ΠΩΛΗΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΙ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ



VAXAIR

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: 4812.92 ΤΗΛΕΜΑΤΑ: "VAXAIR, ΠΕΙΡΑΙΑ - ΤΕΛΕΧ: 212053 VAXR GR



MICROPROP **Συστήματα** **τηλεκατευθύνσεως**

Έργοστάσιον κατασκευής ειδών αερο-
μοντελισμού και τηλεκατευθύνσεως — Εί-
σαγωγή! - Εξαγωγή!

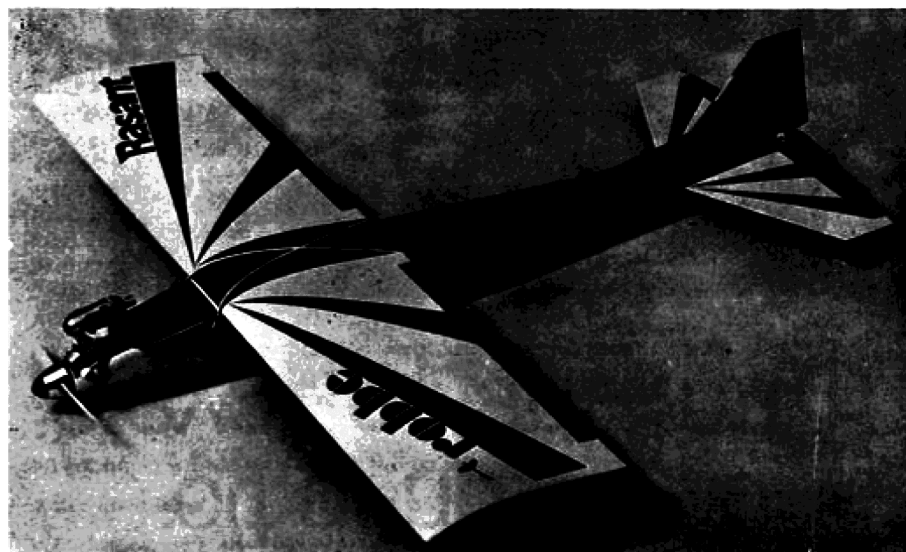
OLYMPIC AEROMODELS

Γεώργιος Καρδαράς

Δημοσθένους 204

Τηλέφ. 9511.044

Καλλιθέα — Αθήναι

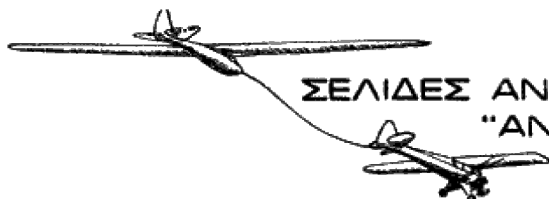


OLYMPIC
AEROMODELS

Γεώργιος Καρδαράς

ΚΙΤ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ
ΤΟΥ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΥ ΟΙΚΟΥ ROBBE





ΣΕΛΙΔΕΣ ΑΝΕΜΟΠΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ "ΑΝΕΜΟΛΕΣΧΗ ΑΘΗΝΩΝ".

Τοῦ

ΑΝΕΜΟΠΟΡΙΑ

Κ. ΜΙΧΑΗΛ ΑΝΘΙΜΟΥ

Θεωρία καὶ Τέχνη πτήσεως ἀνεμοπτέρων

2ον ΣΤΑΔΙΟΝ
ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΑΥΤΩΝ

Υπάρχουν τρεῖς ἄξονες περὶ τῶν ὁποίων δύνανται νὰ περιστραφῇ ἓν ἀνεμόπτερον: Ὁ ΔΙΑΜΗΚΗΣ, ὁ ΕΓΚΑΡΣΙΟΣ ἢ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΣ, καὶ ὁ ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΩΝ.

Α' ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΑΞΩΝ, εἶναι ὁ γονιὸς ἐκείνος ἄξων τοῦ ἀνεμοπτέρου, ὁ ὁποῖος ἐκκινεῖ ἀπὸ τὸ πρόσθιον μέρος αὐτοῦ, τὴν ρίνα, καὶ καταλήγει εἰς τὴν οὐρὰν. Περὶ τὸν διαμήκη ἄξωνα κλίνουν δεξιὰ ἢ ἀριστερὰ οἱ πτέρυγες τῇ βοήθειᾳ τῶν πηδαλίων κλίσεως. (βλ. σχῆμα 2)

Πηδάλια κλίσεως εἶναι ἀεροδυναμικὲς ἐπιφάνειες αἱ ὁποῖαι ἐλέγχονται διὰ κινήσεως τοῦ χειριστηρίου δεξιὰ — ἀριστερὰ, καὶ κινούνται ἀντιστρόφως (ἦτοι ἀνερχομένου τοῦ ἐνὸς πηδαλίου, κατέρχεται τὸ ἕτερον). Χρησιμοποιοῦνται

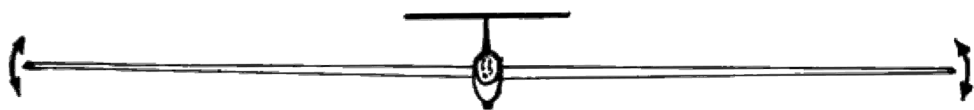
εἴτε διὰ νὰ ἐπαναφέρωμεν τὴν συχνάκις διαταρασσομένην ἰσορροπίαν τῶν πτερύγων περὶ τὸν διαμήκη ἄξωνα ἐξ ἀναταράξεων ἢ ἀνωκαθοδικῶν ρευμάτων, εἴτε διότι ἐσκεμμένως θέλωμεν νὰ κλίνωμεν τὸ ἀνεμόπτερον προκειμένου νὰ ἐκτελέσωμεν μίαν στροφὴν ἢ μίαν ὀλίσθησιν. Ὁ τρόπος ἐπενεργείας τῶν πηδαλίων ἐπὶ τῶν πτερύγων συντελεῖται ὡς ἑξῆς: Ἐστω ὅτι θέλωμεν νὰ κλίνωμεν τὸ ἀνεμόπτερον πρὸς τὰ ἀριστερὰ. Τοῦτο σημαίνει ὅτι πρέπει νὰ κατέλθῃ ἡ ἀριστερὰ πτέρυξ καὶ νὰ ἀνέλθῃ ἡ δεξιὰ. Πρὸς τοῦτοις κινούμεν τὸ χειριστήριο πρὸς τὰ ἀριστερὰ, ὅπου τὸ ἀριστερὸν πηδάλιον ἀνέρχεται καὶ τὸ δεξιὸν κατέρχεται, διὰ καταλλήλου συνδεσμολογίας χειριστηρίου καὶ πηδαλίων. Διὰ τῆς κινήσεως αὐτῆς τῶν πηδαλίων, καταστρέφεται ἡ μέχρι τοῦδε ἰσορροπὸς παραγομένη ἄντως ἐπὶ τῶν πτερύγων ἥτοι (εἰς τὸ παράδειγμά μας) ἡ ἀριστερὰ πτέρυξ παράγει μικροτέραν ἄντωση ἀπὸ τὴν δεξιάν. Πῶς ὁμως ἐπενεργοῦν τὰ πηδά-

ΕΓΚΑΡΣΙΟΣ ΑΞΩΝ

ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΩΝ

ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΑΞΩΝ

Σχ. 1



Σχ. 2



Τομή πτέρυγος με ηηδάλιον
εἰς τὸ κέντρον



Τομή πτέρυγος με ηηδάλιον
ἀνυψωμένον

Σχ. 3

για ὥστε νὰ παράγουν οἱ πτέρυγες διαφορετικὴν μεταξὺ των ἀντῶσιν: Εἶπομεν προηγουμένως ὅτι τὸ ηηδάλιον εἰς τὴν ἀριστερὰν πτέρυγα κινεῖται: πρὸς τὰ ἄνω.

Διὰ τῆς κινήσεως αὐτῆς τοῦ ηηδαλίου, ἀφ' ἑνὸς μικραίνει ἡ γωνία προσβολῆς τῆς πτέρυγος (α) καὶ ἀφ' ἑτέρου ἡ καμπυλότης αὐτῆς ὡς διαφαίνεται εἰς τὸ ἀνωτέρω σχῆμα 3. Μὲ τὴν ἀλλαγὴν τῶν δύο ἀνωτέρω συντελεστῶν, γωνίας προσβολῆς καὶ πτερυγικῆς καμπυλότητος, ἐλαττοῦται ἡ παραγομένη ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς πτέρυγος ἀντῶσις. Τὸ ἀντίθετον συμβαίνει ἐπὶ τῆς δεξιᾶς πτέρυγος, με' ἀποτέλεσμα νὰ ἔχωμεν μικροτέραν ἀντῶσιν εἰς τὴν ἀριστερὰν πτέρυγα καὶ μεγαλυ-

τέραν εἰς τὴν δεξιάν, δι' ὃ καὶ κατέρχεται ἡ ἀριστερὰ πτέρυξ με' ἀντίστοιχον ἄνοδον τῆς δεξιᾶς. Προφανῶς τὸ ἀντίθετον θὰ συνέβαιnen ἐὰν προτιθέμεθα νὰ κλίνωμεν τὸ ἀνεμόπτερον πρὸς τὰ δεξιὰ. Ἀπλοῶς, θὰ κινούσαμε τὸ χειριστήριον πρὸς τὰ δεξιὰ, τὸ ὅποion θὰ ἀνεβίβαζε τὸ δεξιὸν ηηδάλιον κλίσεως καὶ θὰ κατεβίβαζε τὸ ἀριστερὸν, με' ἀποτέλεσμα νὰ παρήγαγεν ἡ δεξιὰ πτέρυξ μικροτέραν ἀντῶσιν ἀπὸ τὴν ἀριστερὰν καὶ κατὰ συνέπειαν τὸ ἀνεμόπτερον θὰ ἐκκλίνεν πρὸς τὰ δεξιὰ.

◇ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΤΕΥΧΟΣ

'Αερομοντελισμός

◇ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΕΛΙΔΑ 31

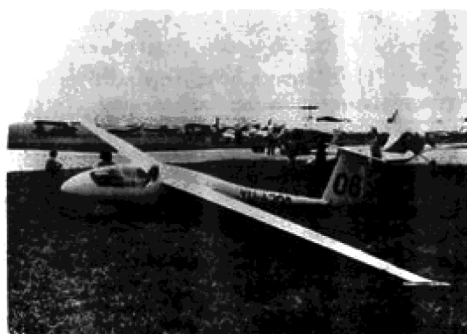
SPEED-SNELHEID-VITESSE.

1. KUMPEL	R.F.A.	255,32	221,54	-
2. RICCI	Italie	235,29	219,52	243,24
3. DUSI	Italie	241,61	234,54	-
4. LENZEN	R.F.A.	238,41	229,30	-
5. CORTI	Italie	-	233,77	236,84
6. COLIGNON	Belgique	218,18	225,00	-
7. HALMEN	G.B.	-	144,00	222,22
8. ESKILDSEN	Danemark	211,76	220,85	215,56
9. COLLIAS	Grèce	206,89	210,52	218,85
10. SMITH	G.B.	193,55	206,89	218,18
11. KJELLEBERG	Suède	210,52	215,56	-
12. GAYA	Espagne	213,02	214,28	214,28
13. PATRAMON	Espagne	-	212,36	213,65
14. SCHEIDEN	R.F.A.	-	211,76	213,65
15. RACHECO	Espagne	209,30	204,55	-
16. LABROU	Grèce	-	203,39	-
17. BUSER	Hollande	-	200,00	-
18. NASH DE VILLIERS	G.B.	189,47	-	188,00
19. SOYEUR	Belgique	-	-	189,47

◇ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 42



ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΒΑΛΚΑΝΙΑΣ 1975



1



2

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΒΑΛΚΑΝΙΑΣ 1975

Η ΒΑΛΚΑΝΙΑΣ έλαβεν χώραν εις Ζάγκρεμπ και εις αυτήν έλαβον μέρος ή Γιουγκοσλαβία, ή Βουλγαρία, ή Ρουμανία και ή Τουρκία (μόνον εις τόν άλεξιπτωτισμόν). Η Ελλάς δέν συμμετείχε τών άγώνων, αλλά έστειλε μόνον 4 άντιπροσώπους —παρτηρητάς.

● Ο κ. Παναγόπουλος,

πρόεδρος τής 'Αερολέσχης 'Εδέσσης, μετέσχε εις τήν σύσκεψιν τής μονίμου επιτροπής τών άγώνων και παρηκολούθησεν ιδιαιτέρως τόν άλεξιπτωτισμόν και τούς πυραύλους.

● Ο κ. Κουτσός, γεν. γραμματεύς τής 'Αερολέσχης Θεσσαλονίκης, ήτο άρχηγός τής άποστολής και παρηκολούθησεν ιδιαιτέρως τόν άερορρά-

λυ και τά άκροβατικά.

● Ο κ. Πικρός, γεν. γραμματεύς τής 'Ανεμόλεσχης 'Αθηνών, ήσχολήθη κυρίως μέ τήν άνεμοπορίαν.

● Ο κ. Μπακέλας, έφορος άεροπροσκόπων, ήσχολήθη μέ τόν άερομοντελισμό.

Τό κατωτέρω φωτογραφικόν ρεπορτάζ δφείλεται εις τόν κ. Πικρόν.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 28 ΙΟΥΝΙΟΥ

Τήν ήμέραν αυτήν έκτελούνται προπονήσεις διά τούς άγώνας, αλλά λόγω έθνικής έστρτης παρακολουθούμεν και άεροπονικές έπιδείξεις. Αι κατωτέρω φωτογραφίαι είναι από τόν άεροδρόμιον τού Λούτσικο.

'Ανεμόπτερον CIRRUS πλαστικό γιουγκοσλαβικής κατασκευής. Πίσω του άεροπλάνου CITABREA, πού χρησιμοποιείται διά άερορρυμούλκησης. Εις τό βάθος κατά σειράν διακρίνεται έν γιουγκοσλαβικόν άεροπλάνον (όμοιάζον πρός PIPER L—21 ή CITABREA) και έχον κατά τούς Γιουγκοσλαβούς θαυμάσιον βαθμόν άνόδου δι' άερορρυμούλκησης, τούτο έπεδείχθη διά πρώτην φοράν. Έν συνεχεία έν άκροβατικόν ZLJNN και έν έκ τών πολλών CESSNA πού χρησιμοποιούνται δι' έκπαίδευσιν (φωτ. 1).



3

παιρήρηση μία ακόμη πτήσι. Έτσι χάθηκε ή 6η θέσις.

'Ανεξαρτήτως τούτου ό χρόνος 219 χλμ)ώρα μέ τίς νέες και ισχύουσες προδιαγραφές ίσοδυναμεί μέ 229 χλμ. ώρ. μέ τίς προδιαγραφές τού 1970. Τ'ευνθυμίζομεν ότι τό 1970 ή ταχύτητα αυτή είχε χάρισει τήν τρίτη θέσι σέ έναν Βρεταννό στους Παγκόσμιους άγώνες.

● Συμπεραίνομεν λοιπόν ότι ένώ οι ξένοι έχουν τήν δυνατότητα νά αξιοποιούν άμέσως κάθε τι νέο πού εμφανίζεται στην αγορά, οι 'Ελληνες χρειάζονται περισσότερο ήμερολογιακό χρόνο.

● Η Έλληνική δύας στην κατηγορία ταχύτητος κατετάχθη 5η, επιτυχία ή όποία έχαιρετήση από όλους. Σημειωτέον ότι εάν είχαμε έναν ακόμη άθλητή μέ 215 χλμ. ώρ. θα κατελάμ δάναμε τήν 3ην θέσι.

Γιατί δέν είχαμε; Χαρακτηριστικά αναφέρω ότι ό Γερμανός LENZEN σέ 100 πτήσεις προπονήσεως κατέστρεψε 100 πυροκεφαλές (τιμή έκάστης διά τούς Έλληνες άνευ δασμών 65 δρχ.) και 60 έλικες (τιμή 60 δρχ. και 2-3 ώρες έπεξεργασίας έκάστης).

Αυτά τά δεδομένα μάς κάνουν νά είμαστε ύπερήφανοι για τήν επιτυχία τής ομάδος μας.

ΙΩ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΑΤΟΣ

Αεροπλάνον ZLINN, ακροβατικών, τὸ ὁποῖον κατέπληξεν τοὺς θεατὰς κατὰ τὴν ἐπίδειξιν. Εἰς τὸ βᾶθος τὸ ὑπόστεγον τῆς τοπικῆς ἀερολέσχης ὅπου διακρίνονται 2 ἐκπαιδευτικὰ ἀνεμόπτερα BLANIK (φωτ. 2).

Ἄλεξιπτωτιστὴς προσγειούμενος ἐπὶ τοῦ στόχου ἐνῶ ἕτερος ἀπομακρύνεται τούτου (φωτ. 3).

Ἄλεξιπτωτιστρίαι διπλώνουν τὰ ἀλεξιπτωτὰ των ἐνῶ ἑτέρα ὁμάς κατευθύνεται πρὸς τὸ ἀεροπλάνον τῶν ρήψεων ANTONOV (ρωσικὸν ψεκάστικόν). Εἰς τὸ βᾶθος διακρίνεται τὸ κοινὸν τὸ ὁποῖον ἔχει εἰσέλθῃ διὰ τὴν ἐορτὴν εἰς εἰδικὸν χώρον τοῦ ἀεροδρομίου ἀπὸ ἀνεξάρτητον εἰσοδὸν (φωτ. 4).

ΚΥΡΙΑΚΗ 29 ΙΟΥΝΙΟΥ

Ἐνῶ αἱ Ρουμάνοι ἀνεμοπόροι καθυστεροῦν εἰς τὸ τελωνεῖον ὁ καιρὸς ἐπιδεινοῦται καὶ ἔτσι γίνονται μόνον πτήσεις ἐξασκήσεως, αἱ ὁποῖαι λήγουν μὲ τὴν ἀφίξιν τοῦ ἀναμενομένου βαρομετρικοῦ χαμηλοῦ.

ΔΕΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΤΡΙΤΗ

Δύο ἡμέρες ὑπὸ συνεχῇ ραγδαίαν βροχήν.

Τὸ ὑπόστεγον τοῦ ἀεροδρομίου τοῦ CAKOVEC (Τσακόβετς) ὅπου ἐγένοντο οἱ ἀγῶνες ἀνεμοπορίας. Μέσα εἰς αὐτὸ (διαστάσεων 30X30) εὗρίσκοντο 14 ἀνεμόπτερα τὰ ὁποῖα εἰς τὴν φωτογραφίαν διακρίνονται λελυμένα, ἀλλὰ ἐτοποθετοῦντο ὑπὸ τῶν Γιουγκοσλαύων τὰς ἐπομένας ἡμέρας συναρμολογημένα. Τὸ μυστικὸ ἐμφαίνεται εἰς τὴν ἐπομένην φωτογραφίαν (φωτ. 5).

Ἐνα καροτσάκι τοποθετούμενο ὑπὸ τὸν τροχὸν ἐπιτρέπει τὴν κίνησιν τῶν ἀνεμοπτέρων καθ' ὅσονδήποτε κατεύθυνσιν, ὥστε τὸ ἔνα νὰ «φωλιάζῃ» κυριαλεκτικῶς στὸ κενὸ τοῦ ἄλλου μὲ ἐκπληκτικὴν ἐκμετάλλευσιν χώρου (φωτ. 6).

Τὰ ἀεροπλάνα παραμένουν εἰς τὸ ὑπαίθριον καλῶς προσδεδεμένα καὶ κεκαλυμμένα. Μεταξὺ τῶν διακρίνονται τὰ τρία WILGA τῆς Βουλγαρικῆς ἀποστολῆς τὰ ὁποῖα ἔφεραν ἐν ἀερορρυσταίᾳ τὰ ἀνεμόπτερα ἀπὸ τὴν Βουλγαρίαν (φωτ. 7).



4



5



6



7

ΤΕΤΑΡΤΗ 2) 7) 75

Ἡ βροχὴ συνεχίζεται μέχρι τὸ μεσημέρι ὁπότε ξαφνικὰ βγαίνει ἥλιος καὶ ἡ ὕψους μᾶς ἐγκαταλείπει ὀριστικῶς. Ἀκολουθεῖ σύσκεψις μὲ τὰ ἐξῆς δεδομένα:

- α) Τά αεροδρόμια είναι λασπώδη και χρειάζονται τρείς ημέρας διά νά ξηρανθοῦν.
 β) Τά ποτάμια ἔχουν ὑπερχεῖλσει καί πλημμυρίζει τοὺς γύρω ἀγρούς.
 γ) Οἱ ἀγροὶ εἶναι ἀκατάλληλοι δια προσγειώσεις ἐκτὸς αεροδρομίων.
 Ἀποφασίζεται ἀναμονή.

ΠΕΜΠΤΗ 3)7)75

Σφοδρὸς ξηρὸς βόρειος ἀνεμος καθ' ὅλην τὴν νύκτα βοηθᾷ τὴν ξήραναι τοῦ ἐδάφους ὥστε εἰς τὸ ΣΑΚΟΒΕΚ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀπογειώσεις ἀνεμοπτερῶν διὰ τοπικὰς μόνον πτήσεις προπονήσεως.

Εἰς τὸ Λούτσικο ἀρχίζουν οἱ ἀγῶνες Ἀλεξιπυλών καὶ μοντέλων:

Τὸ ΑΝΤΟΝΟΝ τῶν Ἀλεξιπυλωτιστῶν τροχοδραμεῖ σὲ νερά καὶ λάσπες. Εἰς πρῶτο πλάνον ἐμφαίνεται τὸ θεοδολίχῳ μὲ τὸ ὁποῖον παρατηρεῖται κατὰ καιροῦς ἐλεύθερο μπαλόνι ἀφαιείμενον διὰ τὴν μέτρησιν τῶν ἀνέμων ὑπὲρ τὸ αεροδρόμιον (φωτ. 8).

Ὅμαδικὴ κἀθοδος Ἀλεξιπυλωτιστῶν πρὸς τὸν στόχον. Εἰς πρῶτο πλάνον ἐμφαίνεται φορητὸν ἀνεμόπτερον ἐπὶ στύλου διὰ τοὺς κριτὰς (φωτ. 9).

Ραδιοκατευθυνόμενα ἀνεμόπτερα CIRRUS καὶ CUMULUS ἀναμένουν τὴν σιράν των (φωτ. 10).

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 4)7)75

Ἐπανερχόμεθα εἰς ΣΑΚΟΒΕΚ διὰ νά παρακολουθήσωμεν τὴν πρώτην ἀγωνιστικὴν ἡμέραν ἀνεμοπορίας. Συμμετέχουν 13 ἀνεμόπτερα, ἦτοι: Γιουγκοσλαβία: 2 STAN-DART CIRRUS, 1 OPEN CIRRUS, 1 ΡΗΟΕΒΥΣ καὶ 1 PIRAT. Βουλγαρία: 2 JANTAR καὶ 1 FOCA. Ρουμανία: 2 IS-29 καὶ 3 FOCA.

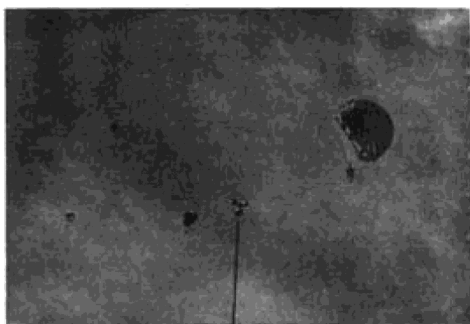
Ἀγώνισμα: 200 χιλιόμετρα OUT AND RETURN CACOVEK — DJAROVAR — CACOVEK.

Τὰ ἀνεμόπτερα ἀπογειοῦνται ἀλλὰ ὁ ἀνεμος δυναμώνει καὶ χαλάει τὰ θερμικά, ὅλα: δὲ τὰ ἀνεμόπτερα πετοῦν γύρω ἀπὸ τὸ αεροδρόμιον. Συχνὰ βλέπομεν μέχρι 8 ἀνεμόπτερα στὸ ἴδιο θερμικόν. Ἕνας χειριστὴς ποὺ δοκιμάζει νά ἀπομακρυνθῇ προσγειοῦται ἐκτὸς αεροδρομίου. Τέλος μετὰ πολλὰς προσγειώσεις καὶ ἀπογειώσεις τὸ ἀγώνισμα ματαιοῦται καὶ ἀποφασίζεται ἡ ματαίωσις τῶν ἀγῶνων ἀπὸ πλευρὰς ἀνεμοπορίας.

Βουλγαρικὸν JANTAR ἐτοιμάζεται νά βγῇ ἀπὸ τὸ ὑπόστεγον. Προσέξτε πίσω τοῦ πῶς μπαίνουν 14 ἀνεμόπτερα μέσα στὸ ἴδιο ὑπόστεγον (φωτ. 11).



8



9



10



11



12



13



14

Γιουγκοσλαβικών CIRRUS βγήκε από τον φορέα του. Προσέξτε εις τὸ βάθος τοὺς φορείς μεταφοράς καὶ τὰ αὐτοκίνητα τῆς Ρουμανικῆς ἀποστολῆς (φωτ. 12).

Πίσω ἀπὸ τὴν οὐρὰ τοῦ FOCA τὸ μεταλλικὸν IS — 29 Ρουμανικῆς κατασκευῆς. Εἰς τὸ βάθος συνεχίζουν νὰ βγαίνουν ἀνεμόπτερα ἀπὸ τὸ ὑπόστεγον (φωτ. 13).

Ἐν τῷ μεταξύ ὁ μετεωρολόγος παρακολουθεῖ τὴν ἀνοδὸν τῆς θερμοκρασίας ἐδάφους. Αἱ προβλέψεις του ἦσαν δυσάρεστοι καὶ δυστυχῶς πάντα ὀρθαί (φωτ. 14).

Μία Βουλγάρα ἀνεμοπόρος ἐτοιμάζει τὸ ἀνεμόπτερό της (FOCA) ἐνῶ εἰς πρῶτο πλάνοι ἕνα βουλγαρικὸ JANTAN εἶναι καλυμμένο διὰ νὰ μὴν τὸ ὑπερθεμαίνει ὁ ἥλιος (φωτ. 15).

Ὁ ἀρχηγὸς τῆς Ρουμανικῆς ομάδος ὁσχαλεῖται μὲ τὸν βαρογράφον τοῦ IS — 29 (φωτ. 16).

Οἱ βούλγαροι χειρίζονται τῶν WILGA ἐτοιμάζουν τὰ ἀεροπλάνοι τοὺς πρὸς ἀερόρριμωλκшин. Προσέξτε τὰ SLOTS εἰς τὸ χεῖλος προσβολῆς τὰ ὁποῖα εἶναι σταθερὰ διὰ καλυτέραν ἀπόδοσιν μικρῶν ταχυτήτων δεδομένου ὅτι τὸ WILGA χρησιμοποιεῖται κυρίως διὰ ψεκασμούς (φωτ. 17).

Τελευταῖο στὴ σειρά ἕνα Γιουγκοσλαβικὸ PIRAT τῆς Ἀερολέσχης τοῦ OSJEK τῆς ὁποίας τὰς ἐγκαταστάσεις ἐθαύμασαν ὅσοι προσεγγιώσαν ἐκεῖ μὲ τὸ ἀερόρραλιν.

Πίσω ἀπὸ τὸν χειριστὴ διακρίνεται ἡ σημαία τῶν Βαλκανικῶν ἀγώνων μὲ 6 τρίγωνα ὅσα καὶ οἱ Βαλκανικὲς χώρες (φωτ. 18).

Ἐνῶ τὰ πρῶτα θερμικὰ ἀρχίζουν νὰ ἐμφανίζονται τὰ ἀνεμόπτερα ἐγκαταλείπουν τὴν πίστα καὶ προωθοῦνται εἰς τὸν διάδρομον (φωτ. 19).

Τὰ ἀνεμόπτερα ἐν σειρά περιμένουν τὴν ἐναρξιν τῶν ρυμουλκῆσεων. Ἀριστερὰ καθισμένοι εἶναι μερικὰ ἀγῶρια καὶ κορίτσια τῆς τοπικῆς ἀερολέσχης, μὲ ἀσπρὲς φόρμες, πού βοηθοῦν διὰ τὰ σχοινιά καὶ τίς σημαῖες (φωτ. 20).

Ἰδού· ἡ πρώτη ρυμουλκῆσις, τὸ σχοινὶ ἀγκιστρῶθηκε εἰς τὸ ἀεροπλάνον καὶ τὸ ἀνεμόπτερον. Οἱ βοηθοὶ φεύγουν ἐμπρὸς ἀπὸ τὴν πτέρυγα. Κάποιος κρατᾷ τὸ ἀκροπτερυγίον. Κάτω ἀπὸ τὸ πηδάλιον, ὕψους βάθους, διακρίνεται ὁ βοηθὸς μὲ τὴν σημαία. Εἰς πρῶτο πλάνον ἡ Βουλγάρα ἐτοιμάζει τὸ FOCA τῆς τὸ ὁποῖον θὰ ρυμουλκῆθῃ ἀπὸ ἄλλο ἀεροπλάνον μετὰ τὴν ἀπογείωσιν τοῦ Ρουμανικοῦ IS — 29 (φωτ. 21).

Εἰς τὸ βάθος ἀπογειώνεται ἤδη ἕνα ἀνεμόπτερον. Σειρὰ ἔχει ἕνα Γιουγκοσλαβικόν



15



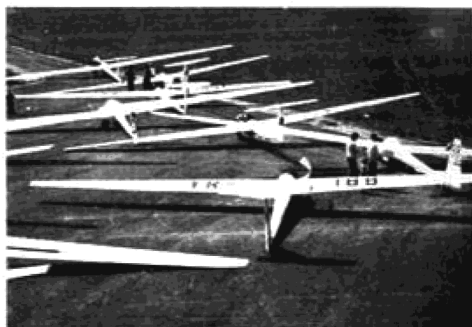
16



17



18



19



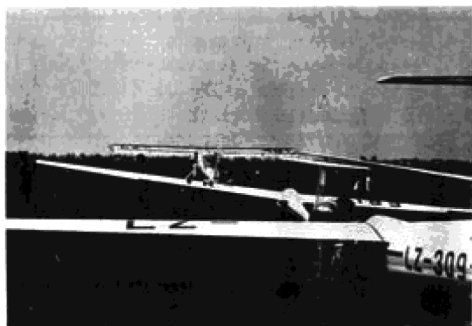
20

CIRRUS που ύφίσταται τελευταία επίθεωρησιν. Πίσω του Ρουμάνος χειριστής ετοιμάζει το άλεξιπτώτο του και τόν βαρογράφο του (διακρίνεται πλάι στα πόδια του) (φωτ. 22).

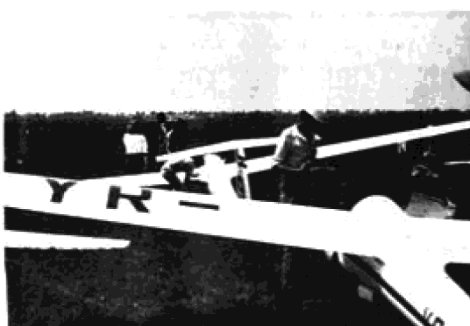
Τά ανεμόπτερα πετούν γύρω από τὸ αεροδρόμιον κάνοντας κύκλους μέσα σὲ μπλὲ θερμικά (χωρὶς CUMULUS). Εἰς τὴν φωτογραφία μόλις διακρίνονται 6 ανεμόπτερα στὸ ἴδιο θερμικόν. Εἰς τὴν πράξι εἶδαμε καὶ 8 ταυτοχρόνως (φωτ. 23).

Μετά τὴν λήξιν τῶν ἀγώνων μιὰ ἀτρακτος FOCA εἰσπράττει νὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸν φορέα τῆς (φωτ. 24).

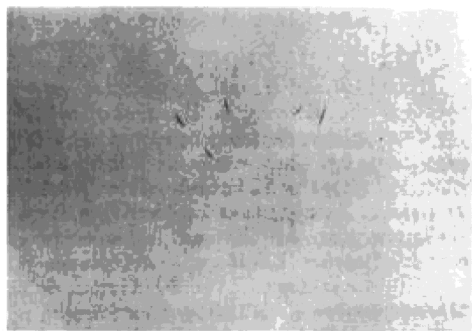
Ἐνα IS 29 ἀφοῦ ἀπηλλάγη τῶν πτερύγων τοῦ «εξαπλώθηκε» πλαγίως στὸ γρασιδί. Προσέξτε τὸν τρόπον συνδέσεως τῶν πτερύγων δι' ἐνὸς κεντρικοῦ πύρρου καὶ τῆς ἀτράκτου διὰ σταθερῶν πύρρων εἰσερχομένων εἰς ὁποδοχὰς τῆς πτέρυγος. Ἰδιὸν σύστημα χρησιμοποιοῦν τὰ FOCA (Σημ. Συν.: περὶ τοῦ ἰ-



21



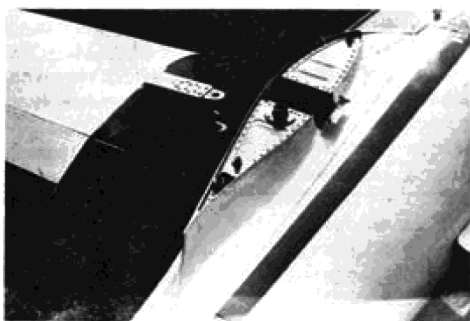
22



23



24



25

διον με τὸ ASK — 13 τῆς ΑΝΛΑ). Προσέξε-
τε ἐπίσης τὰ FLAIPS τὰ ὁποῖα εἶναι μεταλλι-
κὰ πεπληρωμένα με π्लाστικό ἀφρώδες ὀλι-
κόν (φωτ. 25).

Εἰς τὴν ἀνεμοπορία δὲν ὑπῆρξε ἀμύλλα,
δὲν ὑπῆρξε νικητής, ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἐλύπη-
σε κανένα.

Ἡ ἀνεμοπορία εἶναι ἀθλημα ὁμαδικό,
διότι συνήθως μία ὥρα πτήσεως ἀντιστοιχεῖ
εἰς πολλὰς ὥρας ὁμαδικῆς ἐργασίας ἐπὶ
τοῦ ἐδάφους. Οἱ ἀγῶνες ὁμως δὲν ἔχουν τί-

ποτα τὸ ὁμαδικόν, δεδομένου ὅτι τὰ ἀνεμό-
πτερα ἀπογειούμενα χάνονται εἰς τὸν ὀρί-
ζοντα καὶ οἱ θεαταὶ δὲν γνωρίζουν τὴν τύ-
χην των πρὶν προσγειωθῶν, ἡ δὲ ἐπαφή με-
ταξὺ τῶν συναγωνιζομένων εἶναι ἐλαχίστη.

Αἱ τέσσαρες ἡμέραι κακοκαιρίας συνε-
πῆχθησαν μὲν τὴν ἀποτυχίαν τῶν ἀγῶνων,
συνέτειναν ὁμως εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σκο-
ποῦ δι' ὃν ἐτελέσθησαν, ἦτοι τὴν στενωτέραν
ἐπαφὴν τῶν ἀεραθλητῶν τῶν Βαλκανικῶν
χωρῶν.

Παραλείπόμενα τῆς Βαλκανιάδος

ΔΥΟ ΛΟΓΙΑ διὰ τὴν κυκλοφορίαν στὸ ἀεροδρόμιον τοῦ **ΣΑΚΟΒΕC**, ἡ ὁποία ἐνῶ ὅπως δεικνύει τὸ δημοσιευμένο σχῆμα φαίνεται ἐκ πρώτης ὄψεως ἄκρως περιπλεγμένη καὶ ἐπικίνδυνος, εἰς τὴν πράξιν ὅμως ἦτο ἄκρως ἀποδοτική καὶ πευθαρχημένη.

Παρατηρεῖτε ὅτι σ' ἓνα πλάτος 100 περίπου μέτρων γίνονται προσγειώσεις ἀεροπλάνων ἀνεμοπτέρων, ἀναμονὴ ἀνεμοπτέρων καὶ ὑπάρχουν θεαταί. Παρατηρεῖτε ὅτι ἡ κατεύθυνσις ἀπογειώσεως εἶναι σταθερὰ παρ' ὅλο τὸν ὄριον ἀνεμον πού ἐπεκράτει ἐνίστα. παρατηρεῖτε ὅτι ὁ χόρτινος διάδρομος πλάτους περίπου 60 μ. περιβάλλεται ἀπὸ ἀγρούς μὲ θεριστὲς καὶ ἀραμπάδες οἱ ὅποιοι συχνὰ διασταυρῶνουν τὸν διάδρομο. Παρατηρεῖτε ὅτι τὰ ἀεροπλάνα ἀπὸ ἐγκαταλείφουν τὸ σχοινὶ διασταυρῶνουν τὸν διάδρομο. Δεχθῆτε τὴν διαβεβαίωσίν μου ὅτι ἡ τάξις ἦτο ἀπόλυτος χωρὶς φωνὲς καὶ διαταγές.

ΕΞ' ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ἀεροδρομίων πού εἶδαμε προκύπτουν τὰ ἀκόλουθα λόγια δι' ἐγκυκλοπαιδεῖαν:

Διάδρομος (δ) : ἀγρός ὅπου προσγειώνονται ἀεροπλάνα.

Ἀγρός (δ) : διάδρομος ὅπου δὲν προσγειώνονται ἀεροπλάνα.

Τροχόδρομος (δ) : βλέπε εἰς τὴν λέξιν «ἀγρός».

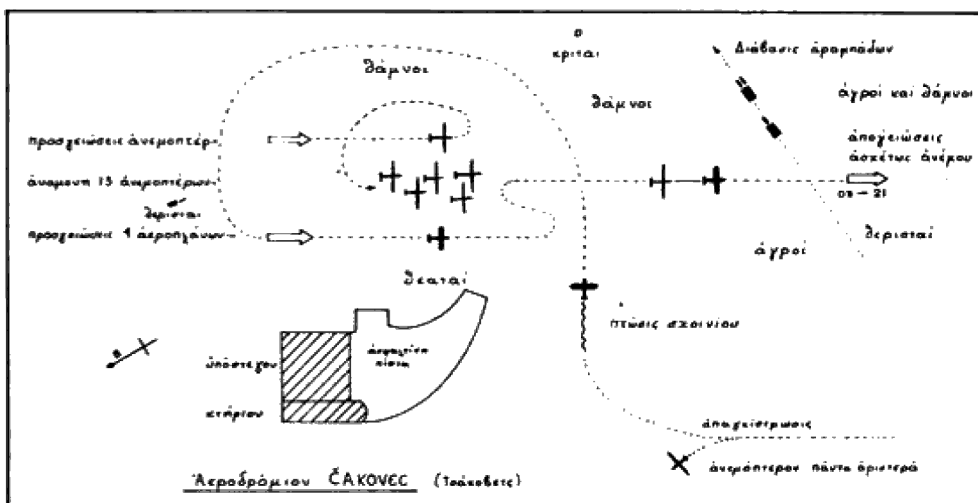
Ἀεροδρόμιον (τὸ) : Συνδυασμὸς διαδρόμων, ἀγρῶν καὶ τροχοδρόμων εἰς οἵανδήποτε ἀναλογίαν.

Ταῦτα διὰ τοὺς καλομαθημένους...

Εἰς τὸ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΝ τῶν ἀγῶνων ὁ κ. Πικρὸς συνεζήτει περὶ ἀνεμοπορίας μὲ τὸν πρόεδρον τῆς Ἑδέσεως κ. Παναγόπουλον, ὅς-τος εἶναι παλαιὸς ἀεραθλητῆς εὐρυτάτων ἐνδιαφερομένων, ἔχων περὶ αὐτὸν 25 περίπου ἀνεμοπόρους μὲ πτυχεῖον C, ἐκπαιδευθέντας εἰς A.K. Τριπόλεως. Σκοπὸς τῶν συζητήσεων ἦτο τὸ πῶς νὰ λειτουργήσῃ εἰς Ἑδέσσαν «Ἀνεμοπορικὸν Κέντρον Βορείου Ἑλλάδος».

Ἡ Ἀνεμολέσχη Ἀθηνῶν πάντως, ὅπως πληροφοροῦμεθα εἶναι πρόθυμος νὰ βοηθήσῃ μὲ κάθε τρόπον τὴν ἀνεμοπορίαν τῆς Ἑδέσεως, διαθέτουσα κατ' ἀρχὰς πρὸς αὐτὴν ἀνεμόπτερα ἐκ τῶν μὴ χρησιμοποιοιμένων εἰς Ἀθήνας.

Ἡ Ἀερολέσχη Θεσσαλονίκης ἐνδιαφερομένη ζωηρῶς δι' ἀνεμοπορικὸν κέντρον εἰς Β. Ἑλλάδα προσφέρεται ὅπως συμμετάσχῃ εἰς τὴν ὁργάνωσιν τοῦ κέντρου Ἑδέσεως διὰ διαθέσεως ἀερορρυμουλκοῦ ἀεροπλάνου καὶ χειριστῶν.



ΤΟ ΠΛΕΟΝ ΘΕΑΜΑΤΙΚΟΝ ἀεροβατικών, τὸ ὁποῖον εἶδαμεν ἦτο τὸ **ABRA — CADABRA**, τὸ ὁποῖον καὶ σὰς περιγράφομεν:

Τὸ **ZLINN** θυβίζει, παίρνει ταχύτητα καὶ ἀρχίζει κατακόρυφον ἄνοδον. Κατὰ τὴν ἄνοδον ὁ χειριστὴς κάνει συνεχῆς **BAREL — ROLL** ἐνῶ ἡ ταχύτης ἐλαττοῦται. Ὄταν ἡ ταχύτης φθάσει τὸ **STALL** τὸ ἀεροπλάνον τίθεται εἰς **FLAT SPIN**, ἐνῶ συνεχίζει νὰ ἀνέρχεται ἀνεστραμμένον. Τέλος, περαιτέρω μείωσις τῆς ταχύτητος ἀφίνει τὸ ἀεροπλάνον μετώρον καὶ ἀνεστραμμένον. Ἀκολουθεῖ ἀνεστραμμένη πτώσις, δύοις καὶ ἑξῶς εἰς εὐθεῖαν ὀρίζονταν.

ΠΑΡΗΚΟΛΟΥΘΗΣΑΜΕ καὶ θεαματικὴν ἄσκησιν σχηματισμοῦ ἐκ 3 ἀεροπλάνων εἰς πολὺ μικρὸν ὄψος.

Μετὰ χαμηλοτάτην διάβασιν ὑπεράνω τῶν θεατῶν ὁ σχηματισμὸς ἀνοίγει ὀλίγον μόνον.

Τὰ δύο ἐξωτερικὰ ἀεροπλάνα κάνουν **STALLED — TURN**, ἕκαστον πρὸς τὴν ἐξωτερικὴν πλευρὰν, ἐνῶ ὁ ἀρχηγὸς κάνει **IMMELMANN**. Οἱ τρεῖς πλησιάζουν καὶ διέρχονται πάλιν ἐν σχηματισμῷ ὑπεράνω τῶν θεατῶν κατ' ἀντίθετον κατεύθυνσιν.

ΤΟΣΟΝ ΟΙ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΟΙ ὅσον καὶ οἱ Ρουμῶναι διαθέτουν ἐργοστάσια κατασκευῆς ἀνεμοπτέρων. Οἱ Ρουμῶναι δουλεύουν κυρίως μὲ ἄλουμινιον, οἱ Γιουγκοσλάβοι ὁμοῦ προσανατολίζονται στὰ πλαστικά. Τὸ Γιουγκοσλαβικὸν ἐργοστάσιον κατασκευάζει ἤδη τὸ **CIRRUS** μὲ **LICENSE** τοῦ γερμανοῦ σχεδιαστοῦ, ἔχει ὁμοῦ ἤδη ὑπὸ μελέτην ἕνα μονοθέσιον δι' ἀρχαρίους καὶ ἕνα διθέσιον ἐκπαιδευτικόν, πού θὰ ἐξοπλισθῇ τις ἀνεμολέσχες εἰς ἀντικατάστασιν τῶν **BLANIC** πού τώρα χρησιμοποιοῦν αὐταί.

ΕΝΑ ΡΟΥΜΑΝΙΚΟΝ ἀνέκδοτον, πού διεδόθη εὐρέως, ἦτο τὸ ἑξῆς:

Μία ἀρκούδα ἐρωτευθεῖσα τὴν ἀλεποῦ κρύφτηκε σὲ ἕνα θάμνο καὶ ἄρχισε νὰ φωνάζῃ «Κίκι — ρίκι». Ἡ ἀλεποῦ, ἐπιτεθεῖσα κατὰ τοῦ δῆθεν πετεινοῦ, ἐξῆλθε τοῦ θάμνου ἐλαφρῶς μαθημένη. Πίσω τῆς βγήκε ἡ ἀρκούδα λέγουσα μὲ θαδεῖαν ἱκανοποίησιν. «Πόσον χρήσιμον εἶναι νὰ ξερῇ κανεὶς ξένες γλώσσες».

ΟΙ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΟΙ ὁμιλοῦν τὴν Σερβοκροατικὴν γλῶσσαν οἱ δὲ Βούλγαροι τὴν Βουλγαρικὴν, ἂν ὁμοῦ μιλοῦσιν ἀργὰ καὶ καθαρά οἱ μὲν καταλαβαίνουν τοὺς δὲ, μὲ λίγην προσπάθειαν. Οἱ Ρουμῶναι ἀντιθέτως ὁμιλοῦν γλῶσσαν λατινικῆς προελεύσεως καὶ διέθετον διεργηγεῖς οὐλοφώνους. Ἡ ἐπίσημος Ἀγγλικὴ γλῶσσα τῶν ἀγῶνων ἦτο ἀνύπαρκτος. Οἱ Ἑλ-

Οἱ Τοῦρκοι, κατὰ τὴν συνθηκὴν τῶν, ἔκαναν διὰ τὴν ἡττὰν διὰ νὰ ὑπενθυμῶσιν ὅτι εἶναι θάρραροι Ἀσιάται, μηδεμίαν θέσιν ἔχοντες εἰς Βαλκανικοὺς ἀγῶνας. Συγκεκριμένως ἐφόρουν ταυτότητας μὲ τὴν Κύπρον διχοτομημένην, τὰς οποίας ἐπεδείκνυν προκλητικῶς, «ἐξίνοντας» δῆθεν τὸ σαγῶνι τῶν. Τὸ γεγονός, τὸ ὁποῖον κατηγγέλη εἰς τοὺς Γιουγκοσλάβους διοργανωτὰς, προεκάλεσεν χειρίστην ἐντύπωσιν εἰς ἅπαντας τοὺς συμμετέχοντας.

λγες συνεννοοῦντο Ἀγγλικά, Γαλλικά ἢ Γερμανικά, ἀναλόγως τοῦ ποῦν εἶχον ἀπέναντι τῶν. Οἱ γλωσσομαθεῖς Γιουγκοσλάβοι ἦσαν πολὺ πρόθυμοι καὶ ἐξυπηρετικοί.

Ο ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΜΟΣ εἶναι ἕνα θεαματικὸν ἀεράθλημα τὰ δὲ ἀλεξίπτωτα ἔχουν ἀρίστην κατευθυντικότητα ὥστε νὰ μὴν εἶναι ὑπερβολὴ ἂν εἰπωμεν ὅτι προσγειοῦνται μετὰ ἀπὸ κανονικὸν κύκλο μὲ βασικὸν καὶ τελικὸν σκέλος μὲ πολὺ καλὸν λόγον κατωληπθῆσεως. Ἡ ἀκρίβεια προσγειώσεως εἶναι τοιαύτη ὥστε σπανίως εἶδαμεν προσγειώσεις μακρυτέραν τῶν 3 μέτρων ἀπὸ τὸν στόχον.

Ἐπανεληγμένας προσπάθειας δημιουργίας τμήματος ἀλεξίπτωτισμοῦ ἔκανε ἡ Ἀερολέσχη Θεσσαλονίκης. Ἐλπίζομεν νὰ ἐπιτύχουν τελικῶς.

Διὰ τοὺς φοβούμενους σημειοῦμεν ὅτι πράγματι ἐν ἀλεξίπτωτον δὲν ἀνοίξει, ὁ δὲ ἀλεξίπτωτιστὴς ἐχρησιμοποίησεν τὸ δοθητικόν. Ὄταν κατέθηκε ὁμοῦ παρεδέχθη ὅτι εἶχε κάνει διαστικὸ καὶ πολὺ ἐπιπόλαιον τύλιγμα τοῦ ἀλεξίπτωτου του.

Δι' ὅλα τὰ ἀεραθλήματα ἰσχύει ὅτι δὲν ὑπάρχει κανεὶς κίνδυνος ἐφ' ὅσον τηροῦνται αἱ προδιαγραφαί. Ὁ ἀλεξίπτωτισμὸς δὲν ἀποτελεῖ ἐξάαιρεσιν.

Μία ἀλεξίπτωτιστρία, ἄγνωστον διατί, ἀνοίξει καὶ τὰ δύο ἀλεξίπτωτα προσφέροντάς μας ἕνα θαυμάσιον θέαμα δραδυτάτης καθόδου, μακρὰν δεδαίως τοῦ στόχου.

Κ. ΠΙΚΡΟΣ

● Τὰ εἰς τὸ τεῦχος τοῦτο δημοσιευόμενα κείμενά μας περὶ τῶν Βαλκανικῶν Ἀγῶνων, ὡς καὶ αἱ ἐπ' αὐτῶν φωτογραφίαι δὲν ἀποτελοῦν πνευματικὴν περιουσίαν οὔτε ἐμοῦ, οὔτε τοῦ περιοδικοῦ, ἀλλὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀεραθλητισμοῦ τοῦ ὁποίου ὑπῆρξα ἐκπρόσωπος. Κατόπιν τούτου δύνανται ἅπαντα τὰ Ἑλληνικά ἔντυπα νὰ ἀναδημοσιεύσουν ἐλευθέρως τὰ κείμενα καὶ τὰς φωτογραφίας.

για να είσαστε κοντά κάθε ώρα χαρίστε ένα TISSOT

Ένα δώρο είναι κι' ένα ανθρώπινο.
Με ένα TISSOT δώρο,
θα είσατε κοντά. Θα είσατε πάντα κοντά.
Ένα TISSOT είναι ένα δώρο που μετράει.
Έλαβετικό ρολόι υψηλής τεχνικής, ιπός τεχνικής 120
έτων, από τα πιο προστά, άκριβα ρολόγια και από τα
πιο αγαπημένα. Πλούσια ποικιλία μοντέλων και σχεδίων,
από τα απλά ανδρικά σπόρ, μέχρι τα πιο φινι γυναικεία.
για τις επίσημες στιγμές.
Χαρίστε ένα TISSOT. Ένα δώρο που μετράει.
TISSOT - πιο φθινό, απ' τ', άκριβα ρολόγια



44002
Απρ. 2.950



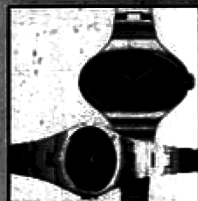
44001
Απρ. 2.950



44007
Απρ. 2.900



10701
Απρ. 3.300



10710
Απρ. 3.300

10711
Απρ. 3.300

TISSOT - Better ideas for better watches

Ενση Αντιπροσωπεία: HATEK PHOTOTECHNIKA TISSOT, ΕΛΛΗΝΤΕ Α.Ε., Ερμού 8, Αθήνα 124, Τηλ. 32.20.952/54 ΤΙΛΕΦΑΞ 32.20.953 ΖΕΡΞΕ



*Βιομηχανία επί μόνον
ἢ κατασκευή μηχανῶν*

*καὶ ἡ Γερμανικὴ Λαϊκὴ Δημοκρατία
μὲ τὰς ἱεραρχικομηχαναὶς πρωτοποριακῆς τεχνολογίας*



ἀποτελεῖ σημαντικὸν συνεργάστην διὰ τὴν ἐκβιομηχάνισιν

• Μελετῶμεν κατασκευαστικὰ
μηχανολογικὰ ἐργοστάσια

• Προμηθεύομεν τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτῶν

• Ἐκπαιδεύομεν τὸ ἀναγκαῖον προσωπικόν

• Συμμετέχομεν εἰς τὴν ἰδρυσιν

• κατασκευαστικῶν μηχανολογικῶν ἐργοστασίων

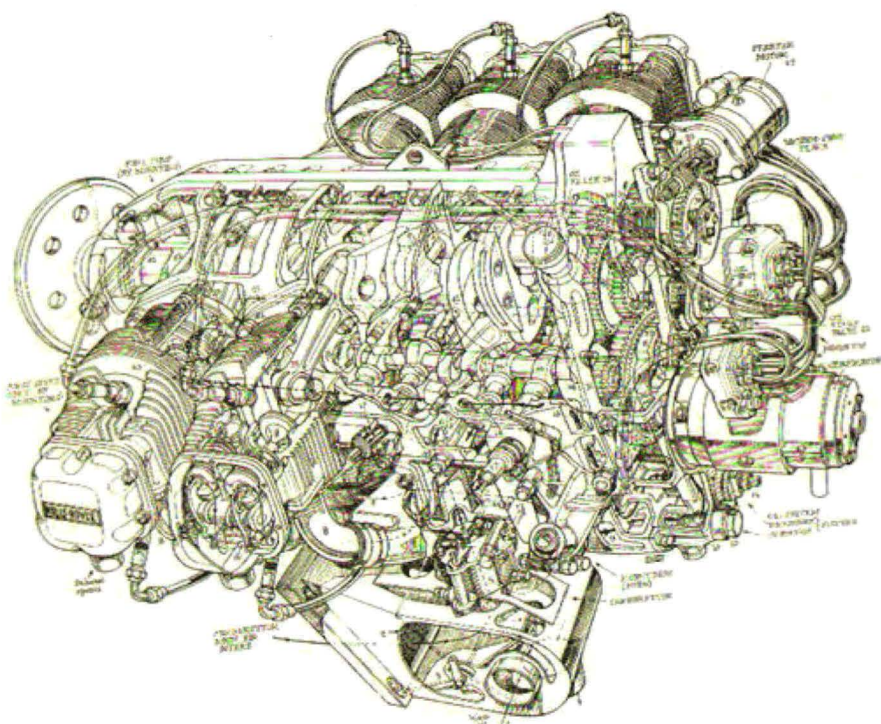
ΑΠΟΚΛ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ-ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΓΚΑΚΗΣ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ-ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ ΔΙΠΛ. Ε.Μ.Π.
ΑΘΗΝΑΙ, ΒΕΡΑΝΖΕΡΟΥ 47, ΤΗΛ. 532-063, TELEX 21-4583 GERA GR.



ROLLS-ROYCE

Light Aircraft
Engine Division

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΓΚΑΚΗΣ
ΒΕΡΑΝΖΕΡΟΥ 47 - ΑΘΗΝΑΙ
ΤΗΛΕΦ. 532.063 - TELEX 21.4583