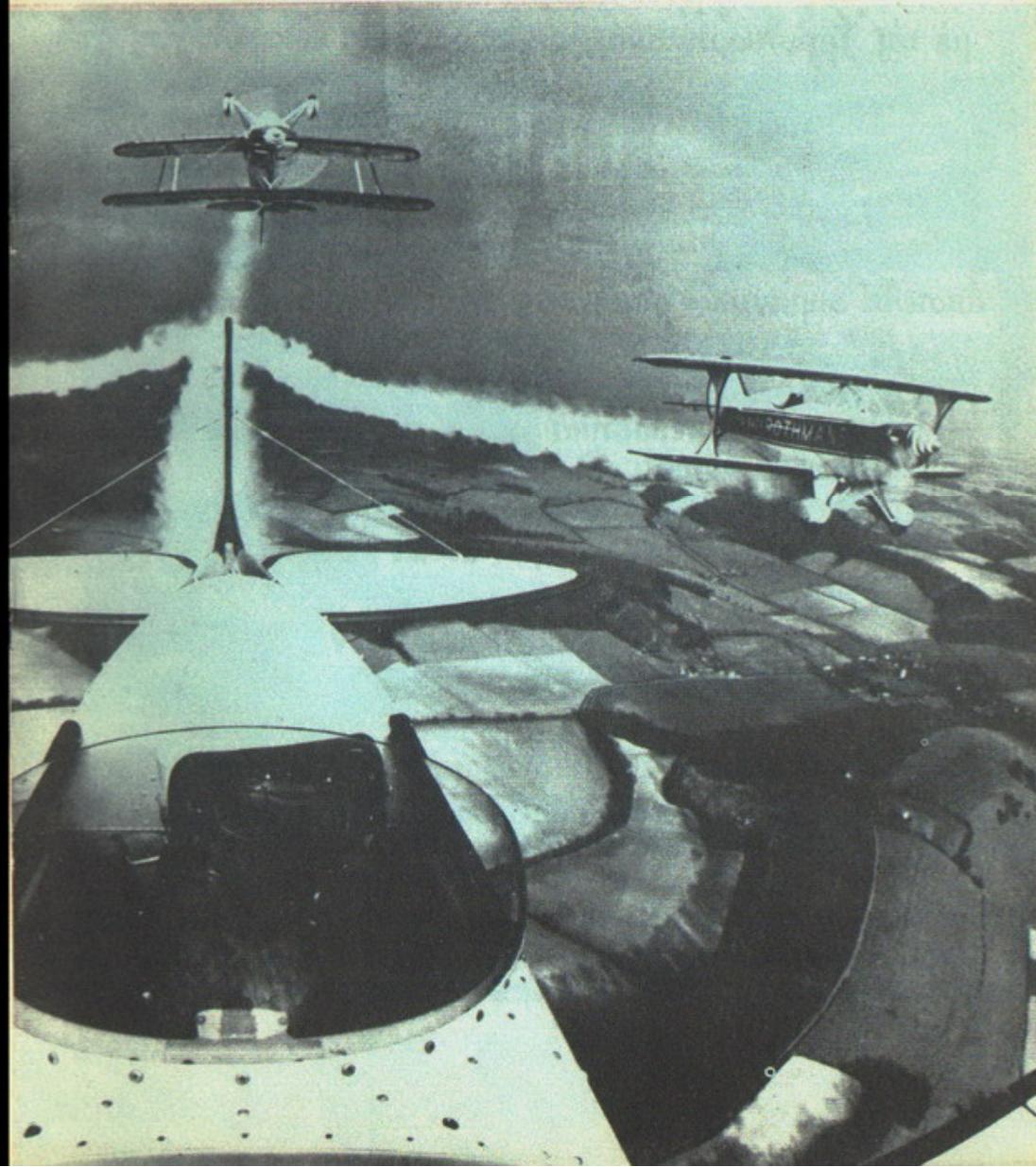


Αρχική
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

274

Έτος ιον - Τεύχος 2ον

SPORT AVIATION





*Πριονικά έστι μόνι
η κατασκευή τυχευτῶν*

Τού ή Τερματική Λαϊκή Δημοκρατία
με τας Τεχνολογικές πρωτοποριακή τεχναλογίας



ἀποτελεῖ σπουδαϊκόν ευνεργάτων διὰ τὸν ἐκβιομηχάνων

- Μελετῶμεν κατασκευαστικά μηχανολογικά έργοστάσια

- Προμηθεύομεν τὸν ἔξοπλιεμόν αὐτῶν

• Ενπαιδεύομεν τὸ ἀναγκαῖον προσωπικόν

Συμμετέχομεν εἰς τὸν Ἰδρυσιν

- καταβκευαστικῶν μηχανολογικῶν έργοστασίων

ΑΠΟΚΛ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

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

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

Πρὸς ὅλους τοὺς φίλους μας...

Αθλητική ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Διμηνιαία
Αεροπορική έπιθεώρησις

Αεροπορία - Ανεμοπορία

Αερομοντελισμός =

- Αλεξιπτωτισμός

Έρασιτεχνικαί αεροκατασκευαί

• Έκδοσις
Αερολεσχής Πειραιώς

Φωκαίας & Αλιπράντη
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

• Διευθυντής
ΠΑΝΤ. ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΟΣ

• Ύπερθυνοι

Π. Καλογεράκος : Βασ. Σοφίας 61 - Πειραιεύς

Τυπογραφείον : Δ. Παπαδοπούλου & Σιά, Επικούρου 20. Τηλ. 3212.505.
•
Χειρόγραφα δημοσιεύμενα ή μὴ δὲν έπιστρέφονται.

ΤΙΜΗ ΤΕΧΟΥΣ ΔΡΧ. 20

ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ:

Έωντερικοῦ: 10 δολλαρία
Έωντερικοῦ:
Όργανων: 500 δρχ.
Σύλλογοι: 300 δρχ.
Ίδιωται: 120 δρχ.
Φοιτηται — Μαθηται —
Πρόσκοποι — Προσωπικόν
Έλληνικής Αεροπορίας: 90 δρχ.

• Ετος 1ον - Τεύχος 2ον

Η ΓΠΟΔΟΧΗ Η ΟΠΟΙΑ ΕΠΕΦΓΛΑΧΘΗ στὸ πρώτο τεῦχος τῆς «ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» μᾶς ἔξεπληξε. Βεβαίως, δὲν ισχυριζόμεθα μὲ αὐτὸ διτὶ η κυκλοφορία τοῦ περιοδικοῦ μας ἐφθασε σὲ μεγάλα ὄψη. «Οχι, τοῦτο δὲν συνέβη. «Αλλωστε, δὲν ἐπιώξαμε κάτι τέτοιο. Ο στόχος καὶ ὁ σκοπὸς τῆς ἐκδόσεως μας δὲν ήτο ἐμπορικός. Μόνη ἐπιδίωξις τῆς Αερολέσχης Πειραιώς ήταν — καὶ εἶναι — η καλλιέργεια τοῦ ἀεροπορικοῦ πνεύματος στὸ εὐρύ κοινό καὶ η εἰσέτι πύκνωσις τῶν Αερολεσχῶν μὲ νέους φίλους.

• Ή ἀνταπόκρισις, τὴν διπολαί εἶχεν τὸ πρώτο τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ μας ὑπῆρχεν δύντος πολὺ θερμὴ καὶ εὔλικρινής. Τὰ πολυάριθμα τηλεφωνήματα, τηλεγραφήματα καὶ ἐπιστολές ποὺ ἐλάβαμε ἀποτελοῦν τὴν πρώτη μεγάλη ηθική ἀμοιβή μας διὰ τὴν ἀπόφασιν αὐτῆ νὰ ἀποτομήσουμε μία τέτοια ἔκδοση, η διπολαί παρὰ τὴν μικρή της ἐμφάνισης εἶχει τὰ ἔξοδά της, ἀφοῦ φροντίσαμε τόσο τὸ χαρτί (Πλλουστρασιόν Εὐρώπης), διο τοῦ ή ἐκτύπωσίς της (δραφεστεῖ) νὰ είναι λίγα πολυτελής.

• Πρὸς δλους τοὺς καλούς μας φίλους, οἱ διπολοὶ ἀπὸ τὴν πρώτην στιγμὴν ἔδειχαν τὸ ἐνδιαφέρον τους διὰ τὴν «ΑΘΛΗΤΙΚΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ», ἀγαφέρουμε — μὲ τὴν σειρά μας — τὰ ἔχης:

• Η διατήρησις τοῦ περιοδικοῦ προϋποθέτει τὴν κάλυψη τῶν ἀπαραιτήτων — τουλάχιστον — δαπανῶν του. Πρὸς τοῦτο δλοὶ δοὺς ἐπιθυμοῦν τὴν ταχικήν ἔκδοσιν του — η ἀκόμη καὶ τὴν πιὸ συχνή — δρείλονυν νὰ ἐγγραφοῦν συνδρομηταί, ἀποστέλλοντες τὸ σχετικὸ δελτίον ἐγγραφῆς συνδρομητοῦ, τὸ διπολοὶ δημοσιεύματα εἰς διλῆτην σελίδα. Η οικονομικὴ ἐτήσια ἐπιβάρυνσι διὰ τὸν καθένα μας δὲν είναι μεγάλη. Αντίθετα, δημως, θὰ είναι πολὺ μεγάλη η ἀπόδοσις τῶν διλήγων αὐτῶν χρημάτων, τὰ διπολαί θὰ ἔχασφαλίσουν τὴν ̄παρεξιν ἐνδεδηλωτικοῦ δργάνου, τὸ διπολοὶ θὰ ἀποτελῇ τὴν φωνὴν δλων μας. «Ολων αὐτῶν ποὺ ἀγάπησαν μὲ πάθος τὴν ἀθλητικὴν αεροπορία, δίχως δρέλη καὶ χωρίς προσωπικές ἐπιδιώξεις η ἀνταλλάγματα...

Ζὰ θρῶτα συγχαρητήρια

· Ο μικρὸς — καὶ πολύτιμος — δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ δημοσιεύσουμε δλεὶς τὶς ἐπιστολές καὶ τὰ τηλεγραφήματα, τὰ όποια ἐλάσσονεν μὲ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πρώτου περιοδικοῦ μας. Θὰ δημοσιεύσουμε πολὺ λίγα. Καὶ διό νὰ κυριολεκτίσουμε, τὰ πρώτα ποὺ πήραμε. «Έτοι, ίσως μᾶς συγχωρέσουν οἱ υπόλοιποι φίλοι μας. Ζετόσο, οἱ εύχαριστες μας διανέμονται ἐξ ίου πρὸς δλους, καὶ είναι πολὺ πολὺ θερμές.

· Ίδιον, τώρα, ωρισμένα δείγματα ἐπιστολῶν ποὺ ἐλάσσονεν. Κύριε Καλογεράκο, διὰ τῆς παρούσης ἐπιθυμῶ νὰ ἐκφράσω τὰ συγχαρητήρια μου πρὸς ύμᾶς προσωπικῶς καὶ τὸ

αιγαλητικόν Συμβούλιον τῆς Αεροπορίας διὰ τὴν λιαν ὀξιδούσον ἔκδοσιν τῆς Περιοδικῆς Επιθεωρήσεως «ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ».

· Η ἔκδοσις ἀπότελει οὐχὶ μόνον πρωτοπορίαν ἀλλὰ είναι καὶ λιαν ἐπωφελής διὰ τὴν ἀνάπτυξιν, διάδοσιν καὶ ὄνοδον τῆς Αθλητικῆς Αεροπορίας καὶ Αεροθλητικοῦ γενικώτερον.

· Εδμόνδος Ι. Λάιτμερ

Αγαπητέ κ. Καλογεράκο.

Δεχθήστε παρακαλώ θερμότατα συγχαρητήρια διά τὴν ἑκδοσίν τοῦ Περιοδικοῦ «Αθλητική Αεροπορία». Η μεγάλη ἀγάπη διὰ τὴν Αεροπορίαν τόσον ὑμῶν δους και τοῖς Αερολέσχης Πειραιώς, δὲν ἡτο δυνατόν νά μήν σᾶς ὥθηση και πρὸς ἄλλους το μείς τόσον ἀπαραίτητους διὰ τὴν διάδοσίν τοῦ Αεροπορικοῦ Πνεύματος.

Ἐπὶ τῇ εύχαριστῳ τῷ περιοδικόν διά τὰς ἐπὶ τῇ προαγωγῇ μου συγχαρητήριους εὐχάς.

Φωκίων Φωτιάδης Νεγρεπόντης
Υποπτέραρχος
Διοικητής 142 Πτέρυγος
Αεροπορικοῦ Ελέγχου

Αγαπητέ μου κ. Καλογεράκο,

Εὐχαριστῶν ιδιαιτέρως διά την πώντας με, μοῦ ἐστελέτε τὸ περιοδικόν «ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ» τῆς Αερολέσχης Πειραιώς.

Ἐχάρηκα πάρα πολὺ, διά τὸ πιστεύω, διὰ τὸ ὡραῖον τὸ τοῦτο και πραγματικὸν ἡ Αερολέσχη τὸ περιοδικόν, ἀνήκει εἰς τὴν ἀκαταμάχητον προσωπικήν προσπάθειάν σας και είναι ἀπολύτως ἔργον ιδίων σας.

Εὔχομαι ὅλοψύχως δῶς τοῦτο ἀνδρωθῆ και κατακτήσῃ δῶς τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν διάδοσιν τῆς Αερολέσχης ιδέας μετά περιοδοῦ ζῆλου, ως και προσελκύσῃ και μὴ ἀσχολουμένους, ἀκόμη δὲ και ἔκεινους σίτινες γνωρίζουσαν περὶ τοῦ εὗγενος τοῦ Αερολέσχητοιοῦ.

Τίθεμαι εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Αερολέσχης Πειραιώς διά διδότητος μοῦ Στρατῆ, ιδιαιτέρως περὶ Αεροναυπιλίας, δὲ λαβεῖς ἀνιδιοτελέως, δὲ καὶ δὲλλων, ἀπομένων και γνωστῶν προβλημάτων εἰς ἐμέ, ἐπὶ τοῦ Αερολέσχητοιοῦ.

Ἄπο σήμερον παρακαλῶ δῶς ἐγγράψητε τὸν ὑπογραφόντα συνδρομητὴν τῆς «ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» ἀποτέλλοντες ταῦτην εἰς τὴν ὁμοίως διεύθυνσιν οἴκοι.

Πρὸς τούτοις δὲ προσπαθήσω δῶς ἡ Εθνικὴ Αερολέσχη ἐγγράφη διὰ συνδρομῶν, δῶς τὸ δυνατόν περισσότερων, ως και δὲ προσπαθήσω διὰ τὴν συνδρομήν, ιδιαιτέρως, μελῶν τῆς ΕΑΛΕ.

Σᾶς εὐχαριστῶ και πάλιν, συγχαίρων ἀμα τὴν ὡραιοτάτην προσπάθειαν μὲ τὴν εὐχὴν τῆς ἀπολύτου δημοσιότητος τοῦ περιοδικοῦ.

Μεθ' ὑπόληψεως
Θεόδ. Μέλλις

Αγαπητέ κ. Καλογεράκο,

Ἡ περιοδική ἑκδοσίς τῆς Αερολέσχης Πειραιώς «ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ» ἀποτελεῖ μίαν εἰσέτι ἀναμφισβήτητον ἀπόδειξιν τῶν δυνατοτήτων ἑκείνων οἱ ὄποιοι ὑπηρετοῦν τὴν ἀεροπορικὴν ιδέαν και ιδιαιτέρως τὸν ἀερολέσχημόν με ἀγάπην εἰλικρινῆ και ἀπηλλαγμένην ὑστεροδουλίας.

Πιστεύων διὰ τὸ ἐπίτευγμα τοῦτο ὑπειλεται κατὰ ἔνα μεγάλον ποσοστὸν εἰς ὑμᾶς προσωπικῶς και παρακαλῶ δῶς δεχθῆτε τὸ θερμά μου συγχαρητήρια και τὰς εὐχάς μου διὰ τὴν συνέχειαν και περαιτέρω δειλιτών τῆς ἐπιθερήσεως ταῦτης.

Διὰ τὴν εὐγένην χειρονομίαν σας νά μοῦ ἀποτελετε τὸ πρώτον τεῦχος τῆς «Αθλητικῆς ΑΕΡΟ-

ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΟΥ

Παρακαλῶ δῶς μὲ ἐγγράψητε συνδρομητὴν εἰς τὸ περιοδικόν «Αθλητική Αεροπορία». Τὴν ἐπησίαν συνδρομήν μου ἐκ δρχ. σᾶς ἀποστέλλω διὰ ταχιδρού. ἐπιταγῆς.
ΟΝΟΜΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΟΥ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ:
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ΠΟΛΙΣ:
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ:
Υπογραφή

ΠΟΡΙΑΣ» σᾶς εὐχαριστῶ θερμῶς.

Μέ ειλικρινῆ ἐκτίμησιν
Παναγ. Κουστένης
(Υποπτέραρχος ἐ.ἄ.)

«Κύριον Π. Καλογεράκον, Βασ. Σοφίας 61 Πειραιεύς.

Θερμὰ συγχαρητήρια διά καταπληκτικὸν περιοδικό ΣΤΟΠ στὴν διάθεσί σας γιὰ καθε δυνηθεια και συμπαράστασι

ΡΟΜΠΕΡ ΚΑΜΕΡ»

«ΑΞΙΟΤΙΜΕ Κ. ΔΙΕΣΘΥΝΤΑ,

Χαιρετίζω τὴν ἑκδοσί τοῦ πρώτου ὄφιλοκερδοῦς ἀερολέσχητο περιοδικοῦ, ἐνὸς συγγράμματος τοῦ δοποὶ δὲλλων οἱ σελίδες διατίθενται γιὰ τὴν ἀεροπορικὴ ιδέα, και διχι γιὰ τὴν προβολὴ ἡ μείωσι μεμονωμένων προσώπων.

Ἀπὸ τὸ πρώτο τεῦχος, τὸ δόποιον είχατε τὴν εὐγένη καλωσύνη νά μοῦ ἀποστείλετε και σᾶς εὐχαριστῶ γιὰ τὴν τιμὴ αὐτή, διειστώσα δὲ μὲ τὶς 16 σελίδες του ἐγγίζει περισσότερο τοὺς νεαρούς φιλάθλους τοῦ ἀεροπλάνου ἀπὸ οἰδήποτε ἀλλὰ περιοδικοῦ ποὺ προσπάθησε ἀποχώρησην τὴν ἀεροπορικὴ ιδέα, διόπι δὲν διευθύνεται ἀπὸ ἓν προσγειωμένον ἐπιχειρηματία, ἀλλὰ ἀπὸ ἓν αεροπόρο, ἀνέμομπόρο και ἀερομαντειοτία μαζί.

Είμαι εἰς θέσιν νά γνωρίζω δη ἡ ιδέα αὐτῆς τῆς ἑκδοσεως ἐγεννήθη πρὶν ἀπὸ πολλὰ ἔτη, κατέστη δῶς δηνική ἐπιταγή πρόσφατα, δταν οἱ ἐπιχειρηματίες ηρχισαν νά ἀνταλλάσσουν «διαφορίσεις και κουτουμπολία» τοῦ πενιχρὸ χαρτζλίκι τῶν νεορῶν «Ἐλληνοποιῶν.

Προσωπικές ὑποχρεώσεις δὲν μοῦ ἐπιτρέπουν νά προσφέρω, πρὸς τὸ παρόν, τὴν συνεργασία μου, πρὸς τὸ περιοδικό ΜΑΣ, ὑπόσχομαι δῶς δη εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον δῶ δῶ τὸ παρόν ἀπὸ τὴν στήλη τοῦ ἀερομαντειοτοῦ, ἔστω και δὲν είμαι δημοσιογράφος.

Μετὰ τιμῆς
1. Κουστόντακότος

Ἐκ παραλλήλου ἀποστέλλω ἐπιταγῆν ἐκ δρχ. 240 διὰ ἐπησίαν συνδρομήν δῶ τευχῶν.



ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΝΕΑ

● ΩΣ ΝΕΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ τῆς Υ.Π.Α. διωρίσθη δ. κ. Ντέρος και 'Υπ' τῆς δ. κ. Πνευματικός. Ἀμφότεροι προέρχονται ἀπὸ τὶς τάξεις τῆς Πολεμικῆς Αεροπορίας εἰς τὴν οποίαν λίαν ειδοκίμως ὑπρέπησαν φθάσαντες μέχρι τῶν ἀνωτάτων βαθμῶν. Τὸ περιοδικόν μας τούς συγχαίρει και εὐχεται εἰς αὐτοὺς καλὴν ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἔργον των, και μὲ τὴν παράκλησιν δῶς δεῖσαν κατανόσαν και ἀγάπην στὰ σοβαρά προβλήματα ποὺ παρουσιάζει ὁ ὀεραθλητισμός στὴν χώρα μας.

● Η ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ οικογένεια τῆς χώρας μας ουμπαραστέκεται δόλωψυχα στοὺς «Ἐλληνοκυρίους ὄγανιστάς, στὰ θυμάτα και στοὺς πρόσφυγας τῆς τουρκικῆς θηριωδίας.

Η ἀερολέσχη Πειραιώς ἀπέστειλεν τηλεγραφήματα συμπαραστάσεως και θὰ ἀποστείλη χρηματικὸν ποσόν κατόπιν ἔργου τῶν μελών της, και ἡ Αερολέσχη Αθηνῶν συγκεντρώνει χρήματα εξ εράνου διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν θυμάτων τῆς Κύπρου.

● ΩΣ ΕΙΜΕΘΑ εἰς θέσιν νά γνωρίζομεν τὰ οικονομικά πολλῶν ἀερολεσχῶν εν διοίκησι τῆς Πειραιῶς και Ἀθηνῶν, εύρισκονται εἰς τὴν οὐχι εὐχάριστον κατάστασιν η οποία ἐν κοτακλεῖδι ἀπειλεῖ και αὐτὴν ταύτην τὴν συνέχισιν τῆς λειτουργίας των. Να μίζομεν δη ἡ Υ.Π.Α. και τὸ ἐπίσημον κράτος πρέπει τὸ ταχύτερον νά ἐνδιαφερθοῦν διὰ τὴν οικονομικὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἀερολεσχῶν. Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει κρούσμεν τό κώδωνα τοῦ κινδύνου.

● ΩΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΟΥΜΕΘΑ ὀκόμη δὲν ἔχει βρεθῇ λύσις διὰ τὸν ἐκτελωνισμὸν τῶν ὑλικῶν ἀερομαντειασμοῦ. Παρὰ τὰς ἐντοπιστικὰς ἐνεργειας τῆς Ενώσεως Αερομοντελιστῶν Αθηνῶν και τῆς Ενώσεως Μοντελιστῶν «Ἐλλάδος ώς και τῆς συνηγορίας τῶν στηλῶν τοῦ περιοδικοῦ μας οἱ ὄμροιδοι τῶν τελωνικῶν ὄρχων δὲν πειθῶνται διὰ τὴν σκοπιμότητα πῆκ ἀφελεία τῶν ἀερολεσχῶν τακτο-



Τὸ πρῶτο ἔραιστεχηκό ἀεροπλάγο, τύπου Beebe Jodel D—9, κατασκευασμένο ἀπὸ τὸν κ. Καλογεράκο και Πλ. Κουρουμπαχάλη τῆς Αερολέσχης Πειραιῶν.

● ΠΟΛΛΟΙ ΑΠΟ τοὺς ἀναγνώστας μας, ζητοῦν νά παρακαλέσουμε τὴν Δ)σιοντ Αερ. Βόλεως Τατοίου δηπτέρη τὴν εἰσοδον εἰς τὰ ἀεροδρόμιον, τῶν φίλων και συνδρῶν τῶν χριστιῶν - μελῶν τῶν ἀερολεσχῶν, τῇ ἐπιδείξει μόνον του δελτίου ταυτότητος. Και τούτου διότι είναι ἀπάραδεκτον νά ἔρχωνται μέχρι τὸ ἀεροδρόμιο φίλοι ποὺ τοῦ ἀεροπλάνου και νά μήν δύνανται νά εισέλθουν και νά πετάξουν μὲ τοὺς φίλους τοὺς χειριστάς, ὅπογετεύσουν εναντίον πολλῶν κατευθύνσεων «ΕΕ ἀλλού δηλού δηποθείσμενο στὴν χώρα μας.

● ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΡΙΠΟΛΙΝ τὸ πληροφορούμεθα, γίνεται κίνησις διὰ τὴν ίδρυσιν Αερολέσχης, τῆ πρωτοβουλία 'ΑΕ') κῶν τῆς ἐκεὶ ἐδρευσόσ Αεροπορικῆς Βάσεως. Είμεθα εἰς τὴν διάθεσιν τῶν διὰ δ. τιθήλων χρειασθῆ.

● ΕΙΣ ΧΡΑΝΤΕΚ - Κάρλοβε τῆς Τσεχοσλοβακίας ἐτέλεσθαν οἱ Παγκόσμιοι ὄγωνες ἀερομοντελικοὶ κατηγορίαις Δεσμών (Control - line).

Εἰς τὴν κατηγορίαν μοντέλων ταχύτητος ἐπράτευσαν:

1) Ricci ('Ιταλία) 279 Χ.Α.Ω.

2) Dusi ('Ιταλία) 279 Χ.Α.Ω.



3) Schnette (Η.Π.Α.) 266 Χ.Α.Ω.

Εις τὴν Γενικὴν Βαθμολογίαν:

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

Εις τὴν Κατηγορίαν Ἀκροβατικῶν:

- 1) Gieske (Η.Π.Α.) 5373 θαθ.
- 2) Werwage (Η.Π.Α.) 5277 θαθ.
- 3) Jurcka (Τσεχ.) 5211 θαθ.

Εις τὴν Γεν. Βαθμολογίαν:

- 1) Η.Π.Α.
 - 2) ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ
 - 3) Ε.Σ.Σ.Δ.
 - 4) ΙΤΑΛΙΑ
 - 5) ΓΑΛΛΙΑ
- Εις τὴν Κατηγορίαν «Team Racing»:
- 1) Ε.Σ.Σ.Δ.
 - 2) ΑΥΣΤΡΙΑ
 - 3) Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ
 - 4) ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ
 - 5) Δ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

● Η ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ Ἀθηνῶν ἐπανέλθειν τὰς τακτικὰς πτήσεις τῆς εἰς τὸ ἀεροδρόμιον Τατοίου καθ' ἔκαστην Κυριακὴν καὶ Τετράτην. Σημειοῦται



Μῆκος ἀτράκτου 3,60, ἐκπέτασμα πτερύγων 5 μ. Δύο χινητηράκια ἀπὸ ἀλυσιδοπρόνο 8 ἵππων ἔκαστο. Ἀεροτομή στρωτῆς ροῆς, καὶ ίδον πῶς πετά τὸ γαλλικὸν «Cricri». «Ἐνα μεγαλωμένο μοντέλο.

ὅτι πρὸ τῶν Κυριακῶν γεγονότων ἀνεμοπόροι τῆς ΑΝΑΑ ἔξετέλεσον δύο πτήσεις, ὅνα τῶν 5 ὡρῶν ἔκαστη διὰ τὸ πτυχίον ἀργυροῦν «C» καὶ πολλὰ ὅνα τῶν 30° διὰ τὸ πτυχίον «C».

Decathlon



Τώρα καὶ στὴν
Τσαμαδού & Καραϊσκού 105
π. 427.010 - 427.011

Βιβλιοχορτοπωλεῖον Καλούδη
Ἐτος Ἰδρύσεως 1928

- Βιβλίο Ἑλληνικά & Εἴνα - Γραφική Ὑλη
- Εἰδη Σκεδίου - Εἰδικὸν Τμῆμα Δώρων.
- Ἐνα νέον σύγχρονο Κατασόεμα αἱ 3 ὄρόφους.

Γνωρίστε σα καὶ έστεις.

 **BELLANCA**

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΙΕΡΡΟΥΤΣΑΚΟΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ 914.942
ΔΛΕΣ. ΠΑΝΤΟΥ 33 9224.526
ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 9235.389
9232.719
ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙΜΟΥΣ ΟΡΑΣ 4814.254

ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΗ ΠΤΗΣΙΣ

Τὸ ἀεροκρυπτογραφικὸ σύστημα ARESTI

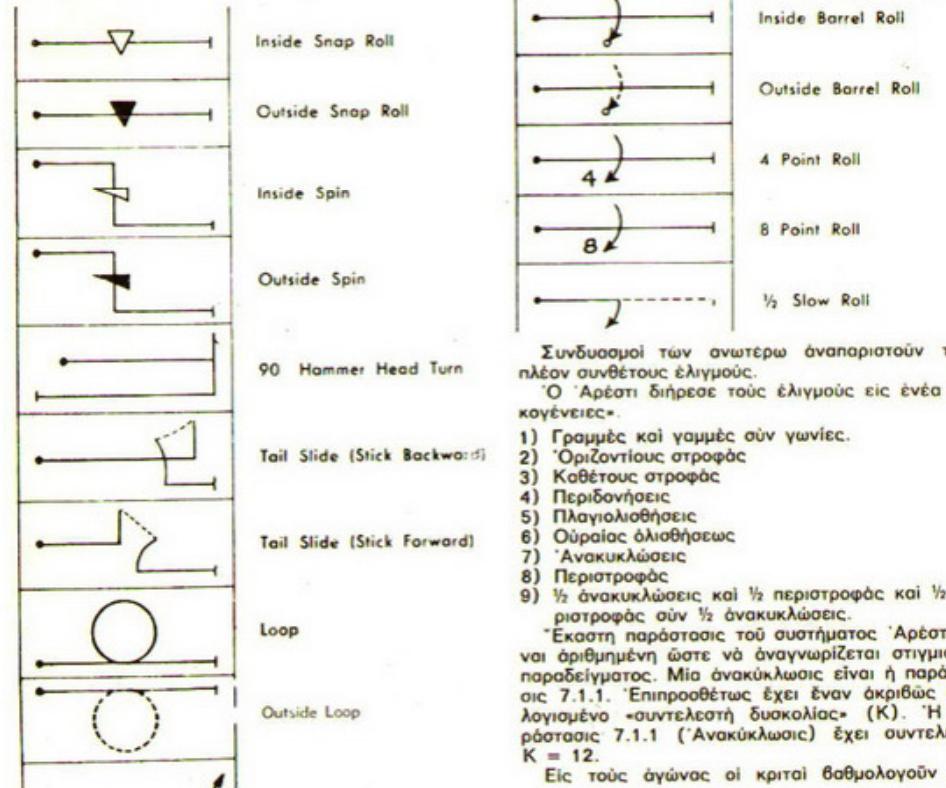
ΑΕΡΟΚΡΥΠΤΟΓΡΑΦΙΚΟ σύστημα Aresti ή «Κλεῖς τοῦ Aresti» διός συχνά καλοῦνται είναι ἡ γραπτὴ διεθνῆς γλώσσα τῶν πιλότων ἀκροβατικῶν ἀεροπλάνων.

Τὸ ὄντωτέρω σύστημα πατροναρισμένο ὥπο τὴν Διεθνῆ Ἀεροναυτικὴν Ομοσπονδία (F.A.I.) ισχύει διεθνῶς καὶ χρησιμοποιεῖται εἰς δόλιος τοὺς ἐπισήμους ὄγώνας ἀκροβατικῶν ἀεροπλάνων.

Βασικῶς είναι ἡ σχηματικὴ παράστασις τῶν διαφόρων ἐλιγμῶν ἀκριβείας καὶ βοηθᾶ τόσον τοὺς χειριστὰς τῶν αὐτῶν πιλότων καὶ τοὺς κριτὰς εἰς τοὺς ὄγώνας.

Ἐπινοήθηκε ὥπο τὸν ομήραρχο Χοσέ Ἀρέστι τῆς Ισπανικῆς Αεροπορίας καὶ ταυτοχρόνως διάσημο χειριστὴ ἀκροβατικῶν.

Ἀπόλλο σύμβολα ὄντηπρωσηπένους ἀπλοὺς ἐλιγμούς διός. Ἀνακυκλώσεις, περιστροφές, στροφές κ.λ.π.



Συνδυασμοὶ τῶν ὄντωτέρω ἀναπαριστοῦν τοὺς πλέον συνθέτους ἐλιγμούς.

Ο Ἀρέστι δήρεσε τοὺς ἐλιγμούς εἰς ἑνέα κοινογένειες.

- 1) Γραμμὲς καὶ γωμῆς σύν γωνίες.
- 2) Ὁρίζοντίους στροφάς
- 3) Καθέτους στροφάς
- 4) Περιδονήσεις
- 5) Πλαγιολοιθήσεις
- 6) Ούραιας δλιοδήσεως
- 7) Ἀνακυκλώσεις
- 8) Περιστροφάς
- 9) ½ ἀνακυκλώσεις καὶ ½ περιστροφάς καὶ ½ περιστροφάς σύν ½ ἀνακυκλώσεις.

Ἐκαστὴ παράστασις τοῦ συστήματος Ἀρέστι εἶναι ὥριμημένη ώστε νό ὄναγγωρίζεται στηματίας παραδείγματος. Μία ἀνακυκλώσις είναι ἡ παράστασις 7.1.1. Ἐπιπροσθέτως ἔχει ἔναν ἀκριβῶς ύπολογισμένο «συντελεστὴ δυσκολίας» (K). Η παράστασις 7.1.1 (Ἀνακυκλώσις) ἔχει συντελεστὴ K = 12.

Εἰς τοὺς ὄγώνας οἱ κριταὶ βαθμολογοῦν ὥπο



"FANLINER"

**Τὸ ἑλαφρὸν ἀεροπλάνον τῆς αὔριον
ἐπεδείχθη εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ Ἀνοβέρου**

ΟΙ ΕΛΙΚΕΣ πρόκειται νὰ ἔσαν φανισθοῦν εἰς τὴν προσεχῆ γενεάν τῶν ἑλαφρῶν αὐτοφόρων αὐτοφόρων κινητήρες. «Ολα ὅπως ἐξ ὄλλου καὶ οἱ συνήθεις ἐμβολοφόροι κινητήρες.» Ολα αὐτὰ εἶναι γνωμές τοῦ Χάρου Φίσερ τῆς γερμανικῆς ἀεροναυπηγικῆς ἑταρείας *Rhein - Flugzeugbau*. Πρὸς ὄποιες εἰν τῶν ὀντώτερων ἡ ὥστην ἑταρεία παρουσιάσειν εἰς τὴν ἀεροπορικὴν ἔκθεσιν τοῦ Ἀνοβέρου πρὸς ὄλιγαν μηνύν, ἐνο πρωτότυπο τὸ «Fanliner» μὲ κινητήριο *Audi* τύπου *Bávκελ* ὑδρόψυκτο, διπλῆς ὀναφλέεως 114 ἵππων, δοτικῆς πειριστρέφει πολυπτέρυγον ἐλικα μικρᾶς διαμέτρου ἐντὸς δακτυλίου.

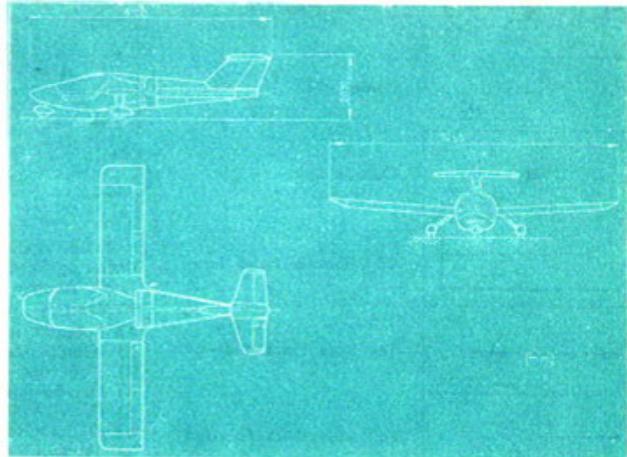
«Ἄπο ὁπόψεως ἀεροδυναμικῆς σκάφους τὰ πλεονεκτήματα εἶναι πολλά, ὅπως ὀπράκτος μικρᾶς ὑποιθελούσης, ἀπαράμιλος ἐμπροσθία θέα στὴν ἐπιδινόντων και χαμηλῶν σύστημα προσγειώσεως.

«Ολα τὰ ὀντώτερα ἔχουν ὡς ὑπότελεσμα τὴν αὐδησιν τῆς ταχύτητος ἀπὸ δεδομένην ισχὺν καὶ κατ' ὄντας ἀναλογίαν τὴν ἐπίτευξιν οἰκονομίας.

Εἰς τὸ «Fanlainer» ἐπετεύχθη ὀντωτάτη ταχύτης 136 Μ.Α.Ω. ἀπὸ ισχὺν 114 ἵππων. Ο κινητήρης *Bávκελ* μὲ τὰς μεγάλες ταχύτητες πειριστροφῆς εἶναι ὡς πλέον κατάλληλος γιὰ τὸ πρωθητικό τοῦτο σύστημα.

Ἐχοντας ὡς *Bávκελ* συμμετρικό σχῆμα θοηθὰ πολὺ στὴν τοποθετηση δημοσιεύει καὶ στὴν δημολή ροή τοῦ ὄρεσ.

Οι Γερμανοὶ * σχεδιάζουν ἔνα δικινητήριο μὲ τὸ νέο πρωθητικό σύστημα, ποὺ θὰ προορίζεται ὡς ἐκπαιδευτικό τῆς πολεμικῆς ἀεροπορίας, τὸ οποῖον θὰ προσφέρῃ πολλές δημιότητες μὲ τὰ τζέτ, πλήν δημοσιεύει τὸ ἔνα δέκατο τοῦ κόστους πτήσεως και συντηρησεως.



τὸ 1 ἔως τὸ 10 ὄντας τῆς τελειότητος τοῦ ἐλιγμοῦ καὶ ἀκολούθως ὡς θαβμός αὐτὸς πολλοπλοισάζεται μὲ τὸν συντελεστὴν δυσκολίας K.

Οὕτως ἔναν, στὴν περίπτωση τῆς ἀνακυκλώσεως, ὡς διαγνωνιζόμενος λάθη θαβμὸν 9 η τελικὴ θαμολογία θὲ εἶναι $9 \times 12 = 108$.

Τὸ σύστημα Ἀρέστι περιλαμβάνει καὶ συντελε-

στὰς K καὶ γιὰ ἄλλα θέματα δημοσιεύει τὸ ὄρμονια ὡς ρυθμὸς καὶ η ποικιλία ἐνὸς ἀκροβατικοῦ προγράμματος.

Ο σωστὸς προσδιορισμὸς τοῦ χώρου ἐκτελεστεῖς, ποὺ προγράμματος καὶ η χρονική ἀκρίβεια συντελοῦν πολὺ στὴν θαμολογία ὡς ποικιλία ἐνὸς συντελεστὴ K 80.

"ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ..

ΙΣΩΣ ΝΑ ΜΗΝ ΕΙΝΑΙ πολὺ γνωστὸν σὲ πολλοὺς ἀπὸ ἑας ὅτι παράλληλα μὲ τὶς προσπάθειες ποὺ γίνονται σὲ δλον τὸν κόσμο, διὸ πτώσιν τῆς βοηθείας μικρῆς ισχύος, στὴν χώρα μας ὑπάρχει ἀπὸ 20ετίας ἔνας θερμὸς θιασώτης τῆς ἀεραθλητικῆς ιδέας ὡς Ἀλέξανδρος Αύδης ὡς ὁ οποῖος αὐτὴν τὴν στιγμὴν κατασκεύαζε στὸ ἔργαστρο του ἐνο ὀστροφάκος, τὸ «Ελληνικό Πνεῦμα» ποὺ προορίζεται νὰ δεῖξῃ στοὺς Εένους πειραματιστὰς ὅτι καὶ οἱ «Ελληνες διαθέουν ικανότητες πολλές φορές καλύτερες καὶ ἀπὸ αὐτούς.

Ο Α.Α. ἀπὸ προπολεμικὸ τεχνικὸς στὸ *K.E.A.*, ὀνεμοπόρος, καὶ κατασκευαστής ὀνεμοπόρων και μοτοανεμοπόρων, καταπιστήκε μὲ τὴν ίδη πρὸ 20ετίας ὅποτε κατεσκεύασε ἔνα ὀστροφάκος ποὺ ἔκινετο μὲ τὴν βοήθεια πεντάλ τὸ ὅποιο στὴν συνέχεια μετέδινον τὴν κίνησιν εἰς τὴν ἐλικα. Θαυμαστό στὴν κατασκευὴ του καὶ στὴν ἑλαφρότητα τὸ μικρὸ αὐτὸς πέταξε δοκιμαστικὸ ἀλλὰ ἐσποσ Λήγω τοῦ ὀκαταλλήλου ἐδάφους ἀπογειώσεως.

Ολες αὐτὲς οἱ προσπάθειες χωρὶς φυσικά καυμιά βοήθεια ἀπὸ ὅποιανδήποτε κατεύθυναι.

Τὸ «Ελληνικό Πνεῦμα» εἶναι ἔνα ύπερελαφρόν αὐτὸς ψηλοπτέρυγον, μὲ ἐλικα ὀθήσεως. Η γενική κατασκευὴ θυμίζει πολὺ κλασικὸ ὄντεμόπτερο. Εἶχε δημοσιεύεις πολλές καινοτομίες.

Και πρώτα ἀπὸ δὴ ἔχει ἀντικαταστήσει τὰ πη-

‘Ελληνικὴ προσπάθεια διὰ πτήσιν μὲ τὴν βοήθεια τῆς μικῆς ισχύος

δάλια κλίσεως μὲ «Spoilersons» δηλαδὴ καταστροφεῖς ὄντας, εἰς ἔκστην ὅπως ἐπιφάνεια τῆς πτέρυγος ποὺ λειτουργοῦν κεχωριμένως ὄντας λόγως τῆς πτέρυγος τῆς ὁποῖας ἐπιμυρούμενης τὴν κλίσιν. Διὸ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ὄπλουστεύεται ἡ κατασκευὴ καὶ ἔξοικονομεῖται δάρος.

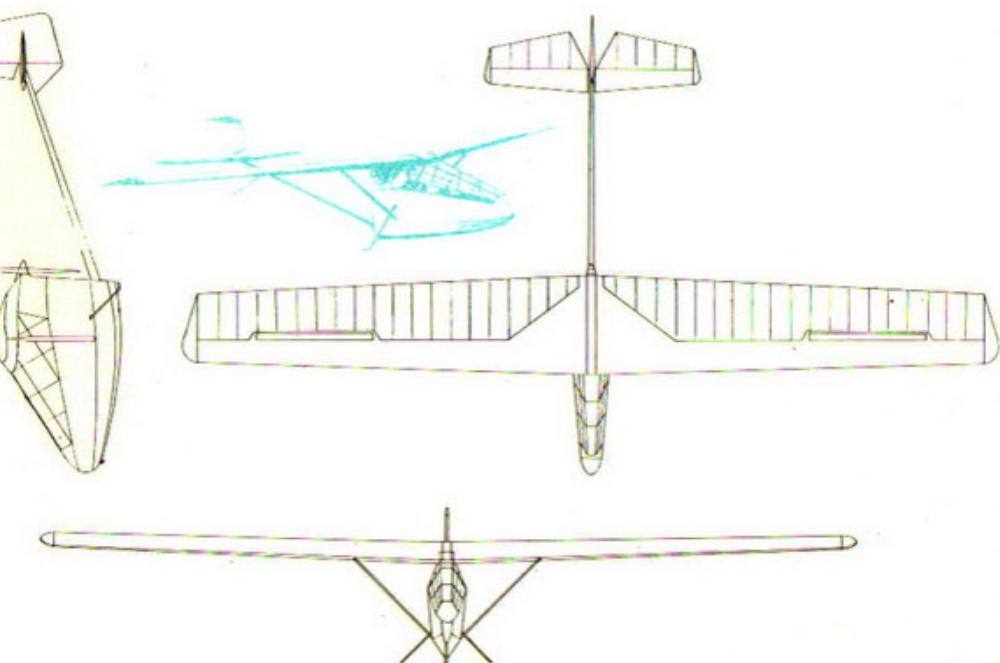
Σύστημα προσγειώσεως δὲν ὑπάρχει ἐπτὸς ὄποια σκάτω ἀπὸ τὴν δημόσια και σταθερωτήρες τροχοδρομήσεως ὄποια καλόμι «μπαμπού». Είναι καὶ αὐτὸς ἔνα σύστημα ποὺ πρωτευμφανίζεται στὸ αὐτὸς «Ελληνικὸ Πνεῦμα».

Ἐνα σύστημα πεντάλ καὶ τροχαλιῶν μὲ ἴμαντα μεταδίδει τὴν κίνησιν τῶν ποδῶν στὴν ἐλικα ἢ δημοσιεύειν είναι κατασκευασμένη ὡς ἔντολο μπάσα.

Ο προρισμός τοῦ «Ε.Π.» εἶναι ἡ πτήσις διά μικρῆς ισχύος. Άλλα δύναται νὰ ιπτάῃ ὡς ὄντεμόπτερο αὐτοεκτοευόμενο μὲ ἔνα σύστημα ἐλαστικῶν σχινίων τὸ οποίο τεντώνονται ἐν τῶν πρωτέρων ἀπὸ τὸν χειριστὴ καὶ προσαρμόζονται εἰς τὸ ρύχος τοῦ αὐτοῦ.

Ἀκόμη τὸ «Ε.Π.» μπορεῖ νὰ πετάξῃ ὑπὸ μορφὴν ύπερελαφροῦ ἀεροπλάνου ὀφοῦ προσαρμοσθῇ ἔνα μικρὸ κινητηριακὸ ἐσωτερικῆς καύσεως τῆς τάξεως τὼ 8 – 10 ἵππων.

Εύχομέθα καλὴν ἐπιτυχίαν στὸν κατασκευαστὴ κ. Α. Αύδη.





Τό «στρώσιμο» τῶν κινητήρων άερομοντέλων

“Ενα δρόπο πού δά βοηθήσῃ τούς νέους άερομοντέλιστάς στήν καλύτερη χρησιμοποίηση και απόδοση τῶν κινητήρων των.

- Τί είναι τὸ στρώσιμο;

Είναι ἡ διαδικασία τῆς ἀρχικῆς λειτουργίας ἐνός κινητήρα ώστε ἀπὸ ἔνα συναρμολογημένο οωρό μετάλλων νὰ μεταβληθῇ σὲ ἔνα ἀποδοτικό λειτουργοῦν σύνολο. Αὐτὸ σημαίνει ὅτι στὴν ἀρχὴ τῆς ζωῆς του ὁ κινητήρας πρέπει νὰ λειτουργήσῃ κάτω ἀπὸ εἰδικές συνθῆκες μὲ σκοπὸ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ καταστροφὴ ὠρισμένων ζωτικῶν στοιχείων του, ἥσις ὃντοι αὐτὰ ἔλθουν σὲ ίδιαν κατάσταση λειτουργίας.

- Πόσοι είναι οἱ στόχοι μας ὅταν στρώνουμε ἐναντίον κινητήρων;

A) Ἐπιθυμοῦμε νὰ λειάνουμε τὶς ἐπιφάνειες, καὶ σὲ ὠρισμένες περιπτώσεις νὰ αὔξηθοῦν οἱ ἀνοχές, δηλ. οἱ ἀποστάσεις τῶν κινουμένων - ἀκίνητων ἐπιφανειῶν ὅπως, π.χ. τοῦ ἐμβόλου - κιτώνου.

B) Κυρίως δημος προσπαθοῦμε νὰ σταθεροποιήσουμε τὰ μέρη τῶν μετάλλων σὲ μιὰ τελικὴ θέση ώστε νὰ διαστέλλωνται καὶ νὰ συστέλλωνται πάντοτε δύοιμοι φραγμοί.

- Τὶ παρουσιάζει ἔνας καινούργιος κινητήρας;

“Οσο καλὰ καὶ ἀν εἶναι κατασκευασμένος ἔνας κινητήρας οἱ ἐπιφάνειες τῶν ζωτικῶν στοιχείων του εἶναι ἀνώμαλες σὰν δουνά και κοιλάδες, καὶ παραμορφοῦνται ἀπὸ τὴν ἐπιδραση τῶν πιέσεων τῆς καύσεως καὶ τῆς ὑψηλῆς θερμοκρασίας.

“Ἄγριες ἐπιφάνειες καὶ παραμόρφωση σημαίνει ποὺ οὐξημένες τριβές, ἐπομένως θὰ αὔξηθῃ καὶ ἡ θερμοκρασία, θὰ διασταλλοῦν περισσότερο τὰ μέταλλα, θὰ ἐλαττωθοῦν οἱ ἀνοχές, θὰ αὔξηθῇ ἡ τριθή κ.ο.κ. ἥσις ἔνα σημείο δημοσιεύεται τὸ στρώμα τοῦ λιπαντικοῦ θὰ σπάσῃ καὶ κολλήσῃ τὸ ἐμβόλο στὸ κιτώνιο.

- Πῶς μποροῦμε νὰ συντομεύσουμε τὸν χρόνο στρώσιμatos;

Μποροῦμε νὰ λειάνουμε τὸ ἐμβόλο καὶ τὸ κιτώνιο μὲ εἰδικὴ ομιρυδαλοφή. Είναι ἀδύνατο δημος μὲ τὸ τέχνασμα αὐτὸ νὰ ἀντικατοστήσουμε τὸ σωστὸ στρώσιμο πού γίνεται δημοσιεύεται τὸ στρώμα τοῦ λιπαντικοῦ θὰ σπάσῃ καὶ κολλήσῃ τὸ ἐμβόλο στὸ κιτώνιο, γιατὶ δημος εἴπο-

με στὴν B περίπτωση θέλουμε νὰ σταθεροποιήσουμε τὰ μέρη σὲ μία τελικὴ θέση.

- Πῶς θὰ κρατήσουμε λοιπὸν τὴν θερμοκρασία λειτουργίας σὲ ἐπιτρεπτὰ δρια;

‘Ἐφ’ δον ἡ θερμοκρασία λειτουργίας ἐνός στρωμένου κινητήρα δὲν ἀνέρχεται πολὺ, σημαίνει δημοσιεύεται τὸ ποσὸν τῆς προσφερομένης θερμόπτος (τριβές καὶ ἀνάφλεξη) ισοῦται μὲ τὸ ποσὸν τῆς ἀπαγομένης (καύσιμο καὶ ἀέρας). ‘Εμεῖς λοιπὸν μποροῦμε ἀφ’ ἔνας μὲν νὰ μειώσουμε τὸ ποσὸν τῆς παραγομένης θερμόπτος, ἀφ’ ἔτερου νὰ αὔξησουμε τὸ ποσὸν τῆς ἀπαγομένης ὡς ἔξης:

- Νὰ βεβαιωθοῦμε δημοσιεύεται ικανὴ λιπαντικοῦ, αὔξανοντας τὸ ποσὸν τοῦ λιπαντικοῦ (καστορελαίου) σὲ 25 - 30%.
- Νὰ ἐλαττώσουμε τὸ φορτίο λειτουργίας, τοποθετώντας μικρότερη ἐλικα.
- Νὰ δώσουμε πλούσιο μίγμα.

- Γιατὶ ἡ μεγάλη ἐλικα ὑπερθερμαίνει τὸν κινητήρα;

Στρώνοντας ἔνα κινητήρα μὲ μεγάλη ἐλικα είναι σὰν νὰ δηγοῦμε ἔνα καινούργιο αὐτοκίνητο στὴν ἀνηφόρα μὲ τετάρτη ταχύτητα. Οι μεγάλες πιέσεις ἔντος τοῦ θαλάμου ἐμφανίζονται στὶς καμπλές στροφές.

- Δὲν ὑπάρχει κίνδυνος νὰ ὑπερθερμανθῇ ὁ κινητήρας στὸν λειτουργῆ σὲ φυλές στροφές;

Δὲν ὑπάρχει κίνδυνος ἀφ’ δον οἱ φυλές στροφές ἐπιπεκτοῦν μὲ μειώση τοῦ φορτίου καὶ δημοσιεύεται μὲ πτωχότερο μίγμα.

- Γιατὶ νὰ στρώσῃ ὁ κινητήρας στὶς φυλές στροφές;

‘Ο κινητήρας ἔν πήσει παίρνει περισσότερες στροφές, ἀπὸ δημοσιεύεται, γιατὶ ἡ ἐλικα πιάνει τὸ δῆμα λειτουργίας τῆς καὶ μειώνονται τὰ φορτία. ‘Ἐὰν ὁ κινητήρας δὲν ἔχει δουλέψει ποτὲ σὲ αὐτὴ τὴν ὑψηλὴν περιοχὴ στροφέων, θὰ ὑπερθερμανθῇ.

● Οἱ δηγίες ὠρισμένων παλαιῶν κινητήρων προτείνουν για τὸ στρώσιμο ἔνα νούμερο μεγαλύτερη ἐλικα. Είναι δυνατόν νὰ συμ-



Περιγραφὴς πολεμικῶν αεροπλάνων
ποὺ «ἔγραφαν» ἀξέχαστες Ιστορίες

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

BREGUET 14

Σχεδιάσθηκε ἀπὸ τὸn Luis Breguet τὸ 1916 καὶ τὸν ίδιο χρόνο πέταξε μὲ χειριστὴ τὸν ίδιο. Πρόκειται γιὰ ἔνα μεγάλο διθέσιο διπλάνω πού κατασκευάστηκε ὡς ἀναγνωριστικό καὶ βομβαρδιστικό τῆς Γαλλικῆς Αεροπορίας.

‘Ο κινητήρας του ἦταν ἔνας Peñau 280 ἵππων ύδροψυκτος.

Χαρακτηριστικό τῆς κατασκευῆς ἦταν ἡ εύρεια χρῆσης ντουραλούμινου.

Στὴν ὄρχη πορήθη τὸ Br. 14 A2, τὸ ἀναγνωριστικό καὶ ὄργοτερα προσετέθη στὴν παραγωγὴ τὸ μοντέλο Br. 14 B2, τὸ βομβαρδιστικό.

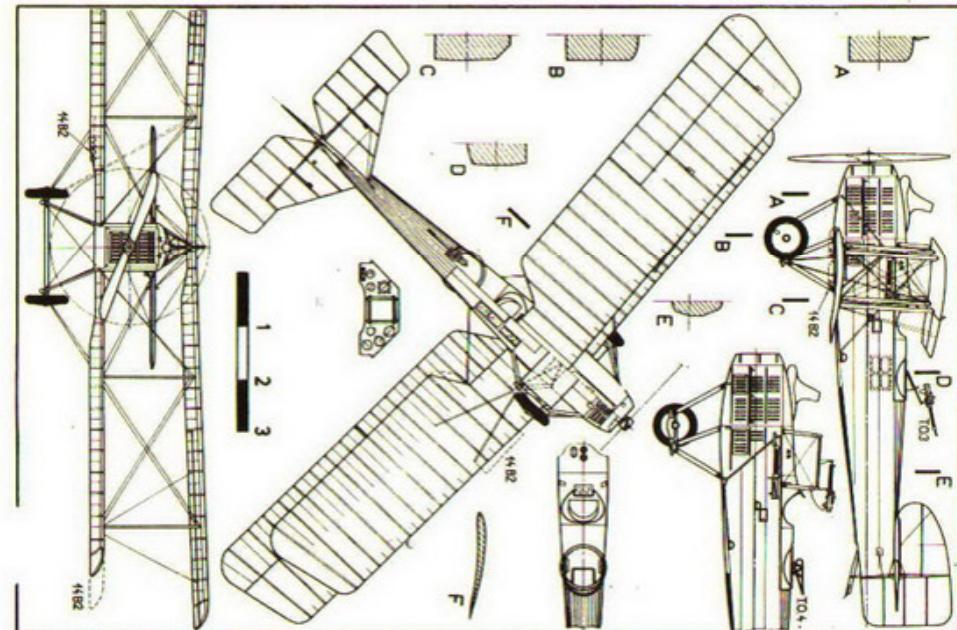
Τελικά ἡ παραγωγὴ τελείωσε τὸ 1926.

Περίπου 70 γαλλικές μοίρες ἀναγνωρίσωσαν καὶ βομβαρδισμοῦ ήσαν ἐξοπλισμένες μὲ Br. 14, σὲ δὲ τὰ μέτωπα κατὰ τὸν Α΄ Παγκ. Πόλεμο.

Τὸ Br. 14 εισήλθαν στὴν Ἑλληνική Αεροπορία Στρατοῦ τὸν Νοέμβριο τοῦ 1917 στὸ Σέδες καὶ σχημάτισαν τὴν 532 Μοίρα ἀναγνωρίσωσαν καὶ βομβαρδισμοῦ μὲ Br. 14 B2 καὶ ἐλάθαν μέρος εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ Μακεδονικοῦ μετώπου. ‘Επισης ἡ μοίρα 533 διέθετε Br. A2 ἀναγνωρίσωσεως.

Τὸ Br. 14 ἐδρασαν ποικιλότροπως καὶ εἰς τὴν Μ. Ασίαν ἐναντίον τῶν Τούρκων.

Ἐν ύπηρεσία πορέμειναν σχεδόν μέχρι καὶ τὸ 1932.



Βουλεύουν λάθος:

Αὐτοὶ οἱ κινητήρες είχαν μικρές ἀνοχές, καὶ ἡ ἀρχικὴ ἐκκίνηση πήταν προβληματικὴ ίδιως γιὰ τὸν ἀρχάριον. Μὲ τὸν μεγάλην ἐλικα είχαμε καὶ μεγάλες ἀδράνειες καὶ διευκολύνουν τὴν ἐκκίνηση. ‘Ἐὰν μᾶς τύχη ἔνας τέτοιος κινητήρας δὲν θὰ δοκιληρώσουμε τὸ

στρώσιμο μὲ τὴν μεγάλη ἐλικα. Μόλις «ξεκολλήσῃ» λίγο, θὰ διδώσουμε τὸν μικρὸν ἐλικα, καὶ θὰ ἀκολουθήσουμε τὸν σωστὸν διαδικασία στρώσιμatos.

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΑΤΟΣ



Έρασιτεχνικάι κατασκευαί έλαφρών άεροσκαφών

ΑΙ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ αύτές έχουν σκοπό νά εισάγουν και νά άναπτύξουν τό πνεύμα των έρασιτεχνών άεροπορικών κατασκευών στη χώρα μας. Περιέχουν συμπυκνωμένη και ταξινομημένη όλη και έμπειρια μας από την μελέτη των άντιστοιχων ξένων έκδσεων και από την ίδική μας κατασκευαστική δραστηριότητα. Είναι δέ προσημοσμένες στην έλληνική πραγματικότητα, δυνατότητες και δεδομένα.

Φιλοδοξούμε νά ένθαρρυνούμε και νά προσανατολίσουμε τους έρασιτέχνες κα τασκευαστές και τους λάτρεις της άεροπορίας, στὸν τομέα της κατασκευῆς έρασιτεχνικῶν έλαφρών άεροσκαφών. Άντιθετα πρός τις έπικρατούσες προκαταλήψεις και τὴν ἀγνοία ἐπὶ τοῦ θέματος, ή κατασκευὴν ἐνὸς άεροσκάφους από έναν έρασιτέχνη δὲν διαφέρει κα

Άεροσκάφος «Βγ. 14» τῆς στρατιωτικῆς άεροπορίας (1929), εἰς τὸ άεροδρόμιον Μίκρα. Χειριστής δι μεγάλος φίλος τοῦ άεραθλητισμοῦ κ. Δημ. Γονατᾶς, ἀνθυπολοχαγὸς τὴν ἐποχὴν ἔκεινη.



πολὺ ἀπό τὴν κατασκευὴν μιᾶς βάρκας, μιᾶς βιβλιοθήκης ἢ ἐνὸς ντουλαπιοῦ. Απαιτεῖται μόνον ἐπιδεξιότης, ἐργατικότης, ἐργαστήριο, ἐργαλεία, ωριμένες άεροπορικές γνώσεις καὶ κυρίως πνεύμα πρωτοτυπίας καὶ ἀποφασιστικότητος.

Εὐελπιστοῦμε, διτὶ οἱ ἀπόγονοι τοῦ Δαιδάλου καὶ τοῦ Ἰκάρου θὰ φανοῦν ἀντάξιοι τῆς παραδόσεως καὶ διτὶ σύντομα θὰ μποροῦν νά συναγωνισθοῦν τοὺς Αμερικανούς καὶ Εὐρωπαίους συναδέλφους τους, οἱ οἵοιοι μὲ τὶς χιλιάδες τῶν έρασιτεχνικῶν άεροσκαφῶν τους συναγνίζονται ἐπικίνδυνα τὴν άεροναυτικὴν βιομηχανία καὶ κυριαρχοῦν σὲ κάθε ἀεραθλητικὴ καὶ άεροπορικὴ ἔκδηλωσι.

ΓΕΝΙΚΑ

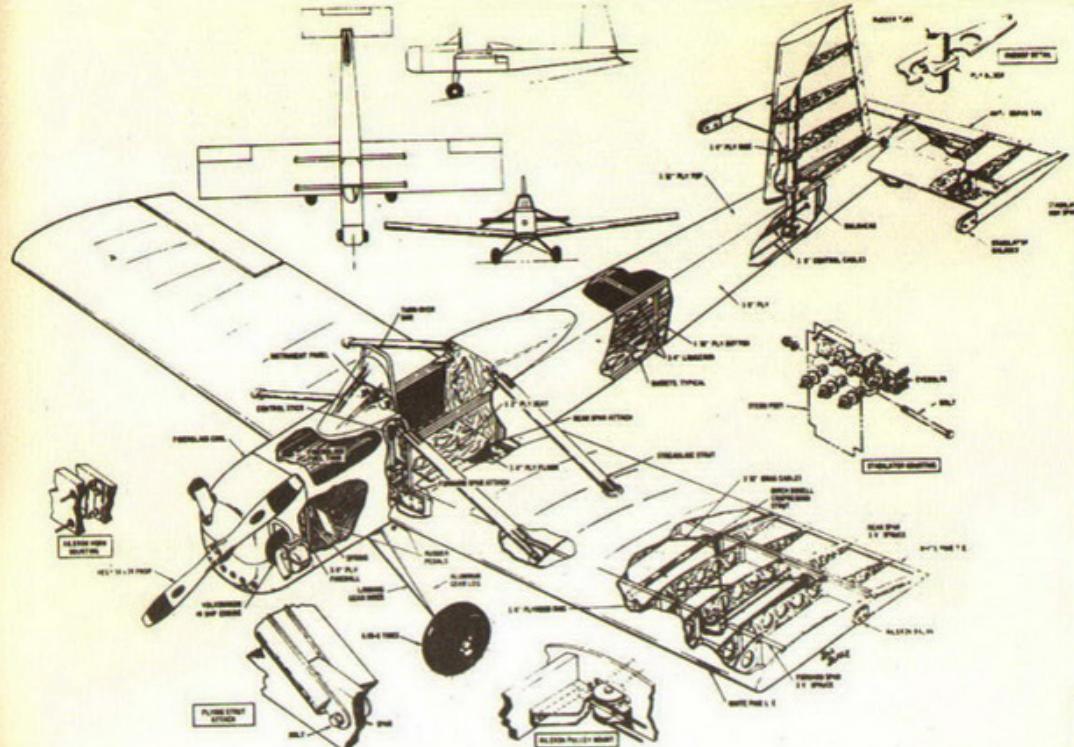
Οἱ τύποι καὶ ἡ σχεδίασι τῶν έλαφρών άεροσκαφῶν (ἀ) φέν συντομίᾳ ὑπαγορεύεται ἀπό τὸν σκοπό, γιὰ τὸν οἶον θὰ χρησιμοποιηθοῦν. Ἀλλι μορφὴ καὶ δὲλπι μελέτη ἀπαιτεῖ τὸ ἀκροβατικὸν (ἀ) φέγγωναν ἀπό τὸ ἄργο καὶ εὐσταθές (α) φ., ποὺ πετᾶ κάθε Κυριακὴ καὶ ἔσπτη γιὰ λόγους ἀναψυχῆς. Η ποικιλία αὐτὴ τῶν σκοπῶν ἔχει διαμορφώσει ποικιλία μορφῶν (α) φ. ποὺ περιγράφονται κατωτέρω:

I. ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

α) Χαμπλοπέρυγο: Η ἀτράκτος ἐπικάθηται τῶν πτερύγων, ποὺ ἀπαραιτήτωσ σχηματίζουν μεταξὺ τους δίεδρο γνωνία γιὰ λόγους εὐσταθείας. Μεγάλη δρατότης καὶ ἀπλότης κατασκευῆς.

β) Υφηλοπέρυγο: Οἱ πτέρυγες ἐκφύονται ἀπό τὸ πάνω μέρος τῆς ἀτράκτου. Πολυπλοκώτερη κατασκευὴ, μεγάλη εὐστάθεια καὶ δρατόπης ἐδάφους.

γ) Παρασόλ: Η πτέρυγα δράσκεται ὑπεράνω τῆς ἀτράκτου καὶ συνδέεται μὲ



αὐτὴν διὰ στυλίδιων. Εύαερο, εὐσταθές, μεγάλη δρατόπης.

δ) Μεσοπέρυγο: Η πτέρυξ, ἐκφύεται ἀπό τὸ μέσον τῆς ἀτράκτου. Συνήθως, σὲ ἀγωνιστικὰ α) φ.

ε) Cunard (Κανάρντ): Οἱ ἐπιφάνειες ἀνόδου - καθόδου δρίσκονται ἐμπροσθετῶν τῶν πτερύγων π.χ. μελλοντικά ὑπερηχτικά, δι «πιπάμενος» τῶν ὀδελφῶν Ράιτ.

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

ζ) Υδροπλάνο: Μὲ πλωτῆρες (1 ἢ 2) καὶ ἀεράκατος.

η) Ιππαμένη πτέρυξ: Η ἀνευ ἀτου καὶ ούραιου πτερώματος.

II. ΣΤΡΟΦΕΙΟΠΤΕΡΑ

α) Αύτόγυρο: Πτητικὴ συσκευὴ π. ς ωμανένη συντήθως δι' ἐλικος ἀποκτά τη χύτητα καὶ ἐλεύθερα στρεφόμενο δι' ζόντιο στροφείο (ἐλιξ ἐλικοπέρων) αρέχει τὴν ἀπαιτούμενη ἀντωι.

β) Έλικοπτέρο: Οριζόντιο (περίπου) στροφείο στρεφόμενο ἀπό ισχυρότατο κινητῆρα, παρέχει ἀντωι καὶ πρώσι. Βοηθητικὴ κατακόρυφος ἐλιξ ισορροπεῖ τὴν ροπὴ τοῦ κινητῆρος.

γ) Gyroglider (Στροφειόπτερο ἀνεμοπορίας): Είναι ἡ ἀπλούστερη πτητικὴ συσκευὴ. Ἀποτελείται ἀπό ἑνα πλαίσιο ποὺ στρίζει τὸ κάθισμα τοῦ πιλότου καὶ ἔνα δριζόντιο στροφείο. Ἀφιέμενο ἀπὸ ωριμένο ὑφος πέφτει δι μαλῶν διὰ τῆς περιστροφῆς τοῦ στροφείου. Δύναται, ἐπίσης, νά ρυμουλκοθῇ ὡς ἀετός.

III. ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ. ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΜΥΙΚΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ.

α) Πρωτογενῆ ἀνεμόπτερα (Primary): Απλές κατασκευές χαμπλῶν ἐπιδόσεων καὶ χαμπλού κόστους.

β) Ανεμόπτερα ἐπιδόσεων: Υφολῆς ποιότητος κατασκευές ύφολῶν ἐπιδόσεων.

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



VP—1: Μονοθέσιο ξύλινο έραστεχνης κατασκευής. Άπλο και φθηνό. Κινητήρ VW 1600 κ.έκ.

δ) Αεροσκάφη μυϊκής δυνάμεως: 'Ανεπιτυχητέ αποτελέσματα της προσπαθείας του άνθρωπου να διογειωθῇ καὶ νὰ πετάξῃ διὰ τῆς Ισχύος ποὺ παρέχοντας σὲ έλικα οἱ πόδες τῆς βοσθεία συστήματος μεταδόσεως πεντάλ ποδπλάτου - άλυσεως - δδοντωτῶν τροχῶν.

ε) Hang - gliders (ἢ ἀνεμόπτερα αἰώνες): 'Υπερελαφρά ἀνεμόπτερα ποὺ ύποβαστάζει διὰ πιλότος καὶ τρέχοντας σὲ μιὰ πλαγιά ἀπογειοῦνται αἰωρούμενος ἀπὸ τὸ ἀνεμόπτερο ποὺ κυβερνᾶ μὲ τὴν μετακίνητα τοῦ σώματός του. Εἶναι πολὺ ἐνδιαφέρον εἶδος ἀεροσκάφους γιὰ τὸ διόποιο ἐπιφυλασσόμενα νὰ μιλήσουμε ἐκτενῶς σὲ προσεχές τεῦχος.

● Συνεχίζεται



ΗΝΩΜΕΝΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΙΤΕΑΣ A.N.B.E.

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

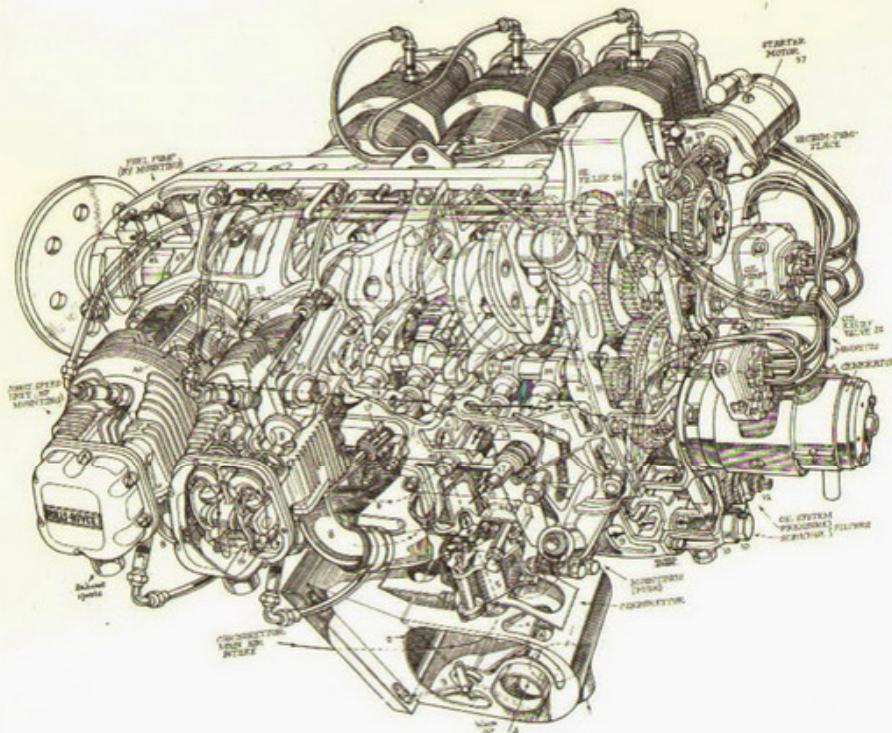


ΓΡΑΦΕΙΑ: ΠΟΛΥΔΕΥΚΟΥΣ 34 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 41 70.135 -
- TELEX 2845 RIGA GR; - ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ; UNISHIPYARDS PIRAEUS



ROLLS-ROYCE

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ



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

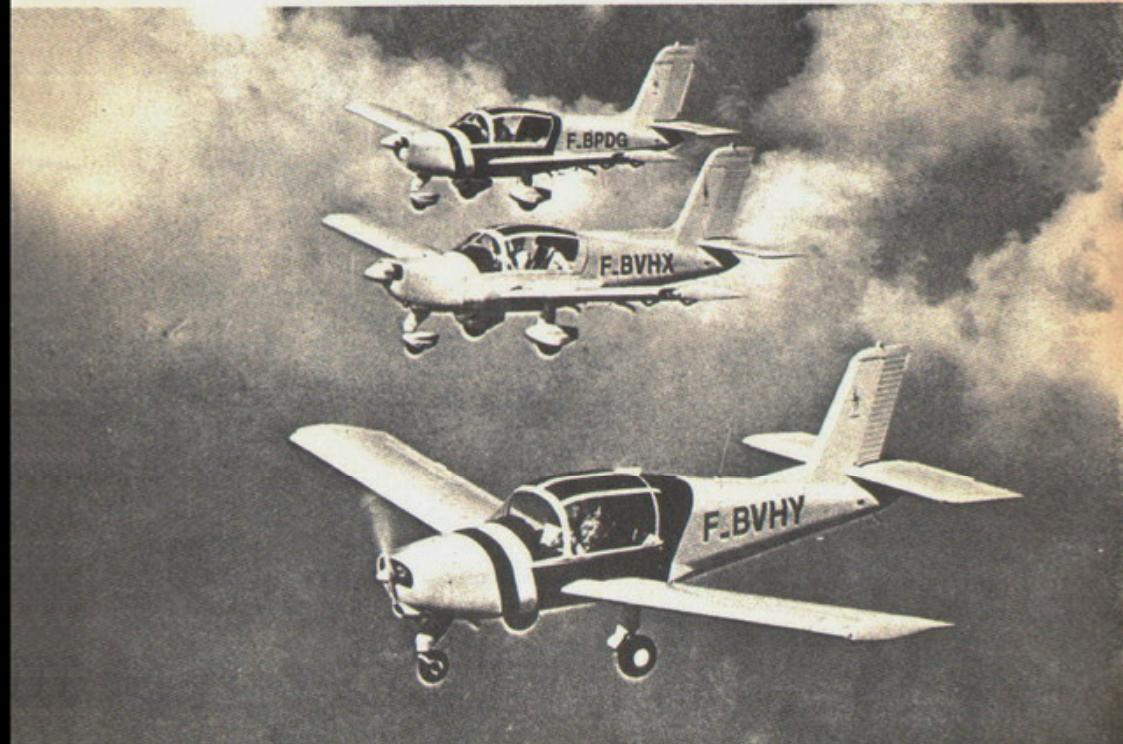


groupe
aérospatiale
aviation générale

Η ΜΟΝΗ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΜΕ ΣΧΟΛΟΝ ΤΗΝ ΕΞΟΠΗ-
ΡΕΤΗΣΗΝ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ
ΑΠΟΚΑΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΛΛΑΣ & ΚΥΠΡΟΥ
AEROSPATIALE (S.N.I.A.S.) - ΒΟΣΑΤΑ ΓΑΛΛΙΑ
ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

RALLYE

· Ασφάλεια
· Αντοχή
· Εύελιξτα
· Οικονομία



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



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

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