

Bollettino quindicinale d'informazioni

Anno I° n° 5

L. 5

15 Marzo 1947

IL CORSO = Siamo a metà cammino delle dieci lezioni complessive del corso. Buona la partecipazione dei Soci e sempre più interessanti gli argomenti trattati. L'Organo Direttivo dell'A.V.M., Per maggior completamento del corso relativamente al volo a vela, ha ritenuto opportuno offrire ai Soci una lezione extra-corso a carattere, più che altro di conferenza. Questa conferenza si terrà domenica 23 marzo alle ore 11. Di conseguenza la consueta ora di aerodinamica sarà anticipata per quel giorno alle ore 10. La conferenza sarà tenuta dal Socio Caroni-Corrado e tratterà esclusivamente tutti i problemi e le considerazioni relative allo "Zoegling", l'apparecchio che tutti i partecipanti ai corsi pratici dovranno conoscere molto da vicino e che servirà loro a far conseguire i brevetti A e B. Sarà uno studio completo circa le caratteristiche di questo libratore, esposte in forma piana, ma nello stesso tempo particolareggiata. Siamo certi che i Soci gradiranno questa iniziativa e parteciperanno alla riunione nel maggior numero. Ciascuno potrà esporre sue idee sull'argomento e chiedere delucidazioni in merito.

ATTIVITA' = Sono stati acquistati cinquanta metri quadrati di tela per la ricopertura dello Zoegling, la quale sarà effettuata non appena sarà terminata la costruzione del verricello. Il motore della "Jeep" è stato completamente smontato nelle sue parti componenti. Il Socio Andreoni Angelo, per alcuni lavori, (che non eravamo in grado di fare per mancanza di un'adeguata attrezzatura) avendo a disposizione un'officina specializzata in questo genere, si è molto cortesemente prestato. La carrozzeria della macchina, già precedentemente tolta dallo chassy, è stata ora tagliata in due parti di cui si utilizzerà soltanto quella anteriore. Rimarrà così libera la parte posteriore per il piazzamento del verricello. Molto sensibile è la mancanza di mano d'opera. A questo proposito si rivolge ancora un invito ai Soci affinché mettano la loro collaborazione su un piano più concreto. La stagione bella si avvicina e molto resta ancora da fare. Occorre più solidarietà affinché tutto sia pronto il giorno in cui si inizierà la nostra attività di volo.

LA SEDE = Una lettera ci è pervenuta da parte della Sgreteria Provinciale Milanese del Fronte della Gioventù, in cui ci si annuncia che, in seguito alla sostituzione del Commissario Nazionale, i beni della ex-G.I.L. (fra i quali il nostro locale) verrebbero affidati al Ministero della Pubblica Istruzione, al Ministero della Guerra e al Ministero della Difesa Nazionale. Sembra che la cosa sia un po' arbitraria, se non altro, decisa senza una preventiva discussione in seno al Consiglio dei Ministri. Questa situazione venutasi a creare ci interessa molto da vicino perciò, seguendo l'invito fattoci nella suddetta lettera, un nostro Socio, in qualità di rappresentante delegato della nostra Associazione parteciperà alla riunione, avente per scopo la costituzione di un Comitato di Agitazione, che avrà luogo lunedì 17 c.m. alle ore 10,30. Il risultato di questa partecipazione sarà reso noto nel prossimo numero del Bollettino.

NOTE TECNICHE - Iniziamo da questo numero una serie di puntate di un interessante articolo sulla vite del Sig. Charles Brachet, pubblicato sulla rivista francese "Science et Vie".

STUDI SULLA VITE - SOFFIERIE VERTICALI - LABORATORI AERODINAMICI

1- Le due specie di "vite" - Così come l'automobile, più che l'automobile, l'aeroplano è un veicolo soggetto a "derapaggio". Per l'auto il derapaggio è l'imbardata; per l'aeroplano è la "messa invite". Sulla strada, l'imbardata può correggersi sempre con la manovra conveniente della direzione, coniugata di solito con quella dell'acceleratore. Nell'aria la vite si può subito correggere, così come il derapaggio della vettura, ma tutto non lo si può più. In quest'ultimo caso, la vite rappresenta un regime permanente: non c'è niente da fare; bisogna gettarsi col paracadute. A meno di disporre di un mezzo onde modificare la ripartizione delle masse nell'apparecchio. Ci sono dunque due specie di viti, le due specie rappresentano probabilmente i casi estremi del derapaggio aerodinamico, le leggi del quale cominciano appena ora ad essere delucidate. Lo studio sistematico dell'uno e dell'altro caso comporta evidentemente delle conseguenze pratiche importanti. D'altra parte, la scuola di pilotaggio ha tutto l'interesse di conoscere con precisione le possibilità della vite di prima specie che tende a divenire una manovra normale, non solamente in alta scuola d'acrobazia, ma anche nella tattica del combattimento. D'altra parte, ci son bene gli aviatori della guerra - più precisamente quella del 1916 - che scoprirono la vite..... e il modo di servirsene. Press'a poco nello stesso tempo, e senza darsi la parola, gli aviatori dei due campi si accorsero che la caduta in vite non era più forzatamente un incidente mortale ma che certi movimenti degli organi di governo, dettati dal solo istinto, erano capaci di evitarla. I primi piloti che seppero "comprendere" questo risultato empirico appresero "ipso facto" ad avvantaggiarsene "quando disponevano di un'altitudine sufficiente". Così compresa, la vite diveniva uno strattagemma per simulare la caduta e fuggire. Ma ben presto lo strattagemma sorto fece parte della tattica corrente. Esso restò solamente una figura di volo determinante il "limite di stabilità" di un apparecchio determinato. Cos'è dunque la vite? Immaginate che l'apparecchio "picchi" seguendo una spirale, a picco, molto serrata. Questa figura di volo non è ancora la "vite", perchè i comandi continuano a reagire in ogni istante. Il pilota ha la padronanza del suo apparecchio. La traiettoria spiralata del "cava-turaccioli" non differisce, quanto alle leggi aerodinamiche, di quelle del volo normale: l'apparecchio è inclinato lateralmente sull'asse verticale della spirale discendente che traccia nell'aria, ma visto "longitudinalmente", l'apparecchio conserva, relativamente a questa traiettoria, un'incidenza che mantiene intatta la portanza delle sue ali. L'apparecchio pilotato in "cava-turaccioli" non ha derapato. (Si dice che ha derapato quando la velocità del centro di gravità dell'apparecchio non è più nel piano di simmetria. L'angolo di questa velocità con questo piano determina "l'angolo di derapaggio"). In questo modo il suo pilota lo raddrizza come a lui piace. Nella vite, al contrario, il pilota non è più padrone dei comandi: l'asse longitudinale dell'apparecchio ha cessato di seguire la traiettoria spiralata; esso non è più tangente a questa traiettoria, ma segue un angolo che lo pone di sghembo rispetto al tratto percorso - esattamente come l'auto in derapaggio si presenta "di traverso" sulla direzione assiale della strada.

BIBLIOTECA = E' stato acquistato il n°2 della rivista francese Aerophile.

AMMINISTRAZIONE = Ecco qui sotto la situazione finanziaria al 29 febbraio 1947.

SPSE DI AMMINISTRAZIONE.

<u>ENTRATE</u>		<u>USCITE</u>	
Quote d'iscrizione	L. 3.900,=	Cancelleria	L. 205,=
		Period. e bibl.	" 526,=
		Spese postali	" 80,=
		Trasferte	" 1.342,=
		Varie	" 480,=
<u>Totale</u>	<u>L. 3.900,=</u>	<u>Totale</u>	<u>L. 2.633,=</u>

QUOTE PARTECIPAZIONE ALLE COSTRUZIONI

<u>ENTRATE</u>		<u>USCITE</u>	
Dai Soci	L. 19.062,50	Impianti e attr.	L. 3.266,=
		Macch. e motori	" 10.305,=
		Diversi	" 9.000,=
<u>Totale</u>	<u>L. 19.062,50</u>	<u>Totale</u>	<u>L. 22.571,=</u>

SITUAZIONE CASSA AL 28/2/47

<u>ENTRATE</u>		<u>USCITE</u>	
Dal conto preced. mese	L. 18.868,=	Spese Amministr.	L. 2.633,=
Quote iscrizioni	" 3.900,=	Costruzioni	" 22.571,=
Dai Soci	" 19.062,=	In cassa	L. 25.204,=
			" 16.625,50
<u>Totale</u>	<u>L. 41.830, =</u>	<u>Totale</u>	<u>" 41.830,50</u>

PUBBLICITA' = Vendesi motore Elia autoaccensione ottimo stato L.2000.

CEDESI migliore offerente motore Elia.

CERCASI attrezzi d'occasione

CERCASI banco-falegname usato

Vendesi sci uomo completi di attacchi