

*Bollettino quindicinale d'informazione*

Anno I N.6

L.5

I Aprile 1947

**IL CORSO** = Domenica 23 marzo, come precedentemente annunciato, il socio Caroni Corrado ha tenuto una conversazione extra corso che, per l'argomento trattato e per la forma con cui è stata esposta ha destato vivo interessamento fra i soci che vi partecipavano. Durante questa conversazione, con l'aiuto di grandi disegni su cartelloni, il sig. Caroni ha spiegato i vari problemi d'ordine aerodinamico inerenti all'apparecchio Zoegling ed ha mostrato tutti i suoi pregi nonché le sue caratteristiche negative, dando però a queste un'importanza secondaria tenuto conto dello scopo per il quale fu studiato. A complemento di questa lezione, se così si può chiamare, il sig. Caroni terrà domenica 30 marzo una seconda conversazione dedicata, questa volta, alla parte costruttiva di questo libratore, cosa assai più interessante perché ciascuno potrà conoscere come è intimamente costruito l'apparecchio al quale dovrà affidarsi per il battesimo dell'aria. La conversazione si terrà come la precedente, alle ore II.

Nel nostro intento di completare il corso da noi iniziato e per dare ai Soci la possibilità di conoscere meglio tutte le discipline inerenti al volo a vela, il sig. Egidio Galli, presidente del Centro Aeromodellistico Milanese, detentore del brevetto C di volo a vela, aderendo al nostro invito, terrà delle brevi conversazioni sul volo a vela, intese a far conoscere ai brevettandi ciò che si prova ai primi passi di questo bellissimo sport. Saranno impressioni dal vero e modeste esposizioni delle norme pratiche di volo. Queste conversazioni inizieranno sabato 5 aprile alle ore 16. In conseguenza di ciò la durata delle normali lezioni del sabato sarà limitata a 45 minuti per ciascuna materia. In questo modo la durata complessiva risulterà di 2 ore e 15 minuti.

Siamo certi che i Soci gradiranno queste nuove lezioni introdotte e che nell'attesa dell'inizio dei voli, per altro non molto lontano, ascolteranno con piacere queste cognizioni nel ramo delle attività che tanto stanno loro a cuore.

**ATTIVITA'** = Prosegue la revisione della Jeep in tutte le sue parti costituenti. Tutti i vari pezzi sono stati puliti e controllati. Il blocco del motore è stato portato da una ditta specializzata per il lavoro di incamicatura del cilindro avariato. I pezzi mancanti sono già stati trovati ed in breve saranno acquistati. Dopodiché si darà inizio al montaggio di tutto il complesso.

Il tempo stringe, ma da parte di Soci non si nota alcuna volontà di portare un aiuto reale al lavoro intrapreso da pochi. Presi individualmente tutti i Soci hanno da fare: c'è chi studia, chi lavora e chi contemporaneamente studia e lavora, ciononostante quando c'è buona volontà, la scappatina alla AVM per dare una mano salta sempre fuori. Il fatto è che questo succede a pochi Soci, i più volenterosi e i più appassionati. Questa non è una predica, ma una constatazione di fatti, perdurando i quali si compromette la data d'inizio dei voli pratici.

**LA SEDE** = Il socio Biasci Bruno ha presenziato in qualità di delegato per l'AVM alla riunione di lunedì 17 u.s. già annunciata sul Bollettino N.5. Presenti altre associazioni e partiti è stato proposto un ordine del giorno che firmato dai vari rappresentanti è stato inviato ai ministri: De Gasperi, Gonnella, Terracini, Gasparotto, nonché ad alcuni giornali. È stato fatto un piano di agitazione per tutelare i beni della ex GIL.

Seguendo un secondo invito il nostro rappresentante delegato ha partecipato alla seconda riunione tenutasi il giorno 26 marzo. L'agitazione prende sempre più grande proporzione in seguito alla decisione da parte del Ministero della Pubblica Istruzione e della Difesa Nazionale di porre sul piano esecutivo le precedenti deliberazioni. Il presidente, nella riunione ha letto una relazione degli ultimi fatti avvenuti e la lettera di risposta dell'On. Terracini, presidente dell'Assemblea Costituente, nella quale egli esprime la sua approvazione e la sua volontà di adoperarsi in favore della causa promossa dalle associazioni e partiti che si vedono danneggiati dall'ingiusto provvedimento. E' stato deliberato dopo lunghe discussioni dei partecipanti alla riunione, di inviare un secondo ordine del giorno ai vari Ministri per ottenere, in linea di massima, se non l'abrogazione almeno la sospensione del provvedimento in attesa di porlo in discussione all'Assemblea Costituente non appena questa abbia terminato lo statuto di costituzione. Considerando prematuro una protesta di massa con comizi di piazza si è deliberato nel frattempo di fare una campagna contro il provvedimento mediante giornali e con l'affissione di manifesti. Una delegazione del comitato di agitazione prenderà opportuni contatti col Prefetto di Milano.

Questo in sintesi è ciò che sta succedendo intorno ai beni della ex GIL. Necessariamente dobbiamo fare il possibile per sostenere, con la nostra partecipazione, l'opposizione ai noti provvedimenti. E' nostra opinione che la situazione sia grave, ma che anche in casi estremi la nostra sede non sarà compromessa; questo ottimisticamente pensando, ma è bene non farsi soverchie illusioni e combattere i tentativi più o meno aperti di far sloggiare tutta la gioventù dalle sedi delle rispettive associazioni. Ulteriori avvenimenti saranno segnalati sul prossimo Bollettino.

#### NOTE TECNICHE

#### STUDI SULLA VITE= SOFFIERIE VERTICALI = LABORATORI AERODINAMICI (continuazione)

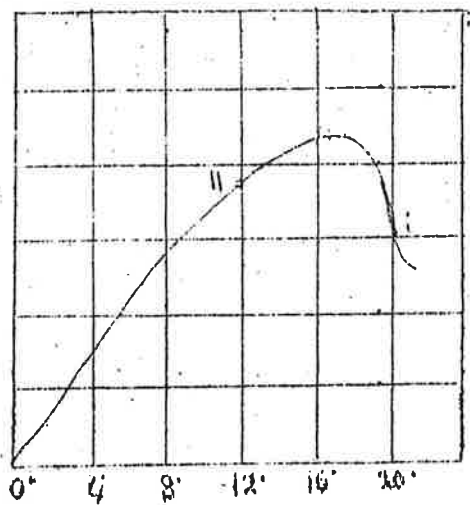
##### 2a L'importanza fondamentale dell'incidenza delle ali.

Bisogna subito ricordare la funzione capitale dell'incidenza delle ali sulla traiettoria. E' dall'angolo di incidenza che dipende la sustentazione aerodinamica. Per la sua costruzione accuratamente studiata, l'ala in volo normale è sempre leggermente inclinata sulla sua traiettoria. Questa "incidenza" ha per effetto di produrre una "rarefazione" dell'aria al di sopra dell'ala e una "pressione" al di sotto. L'aspirazione che risulta dalla rarefazione sulla faccia alare superiore s'aggiunge dunque alla sustentazione della pressione applicata alla faccia inferiore. Il modo con cui queste due forze concordanti variano in "funzione dell'incidenza" si può studiare più particolarmente sui grafici che appaiono sui libri trattanti la materia più diffusamente. Se l'angolo d'incidenza passa un certo massimo, gli effetti di depressione e di pressione diminuiscono e subito scompaiono: il velivolo precipita.

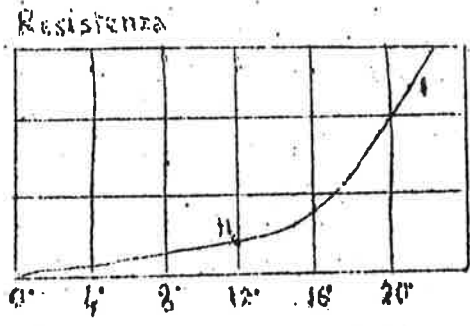
Il ragionamento precedente è fatto nell'ipotesi per cui l'aeroplano avanzi senza virare; in una virata, il fenomeno si complica. Basta considerare mentalmente la figura dell'ala mentre vira per accorgersi subito che l'ala interna alla virata avanza "meno velocemente" che l'ala esterna. Gli effetti relativi di pressione e depressione si trovano allora differenzialmente ripartiti sull'una e l'altra ala.

In una virata corretta, l'aeroplano s'inclina, come si sa. La composizione delle velocità "velocità di rotazione" proveniente da questa inclinazione del velivolo che gira attorno al suo asse longitudinale, "velocità di rotazione" data dalla virata ed infine la "velocità propria" dell'apparecchio o piuttosto del suo centro di gravità, mostra che l'incidenza di volo dell'ala esterna diminuisce, mentre l'incidenza dell'ala interna aumenta. Se queste variazioni di incidenza restano in limiti ragionevoli, il pilota può continuare indefinitamente la sua virata discendendo, E' il "cavaturaccioli" già segnalato.

Ma se l'ala interna (che si abbassa mentre l'altre si alza), viene a passare l'angolo limite massimo, la sua portanza diminuisce bruscamente. Quella dell'ala esterna, l'incidenza della quale diminuisce, è egualmente ridotta ma in minori proporzioni, come risulta dalla figura. Le condizioni dell'ala interna corrispondono pressapoco al punto I e quelle dell'ala esterna al punto II. Sulla curva relativa alla resistenza, si vede anche che l'ala interna è frenata mentre che l'esterna lo è molto meno, si potrebbe dire, cioè che ha per effetto d'accentuare il movimento di rotazione dell'apparecchio più che non lo desidererebbe il pilota. Di più, come l'ala interna perde la sua sustentazione "molto più velocemente che l'esterna", ne segue ancora che "l'apparecchio s'inclina sempre di più", tutto "girando su se stesso sempre più velocemente". Cade allora in autorotazione.



Portanza



Resistenza

**BIBLIOTECA** = Sono state acquistate magnifiche riviste francesi, ad una delle quali (Decollage) si farà prossimamente l'abbonamento. Si è provveduto, in seguito ad accordi con varie direzioni delle riviste aeronautiche italiane, a far ottenere alla nostra associazione dei vantaggi negli acquisti delle suddette riviste. I Soci che si sono prenotati potranno ottenere le sottoelencate riviste ai relativi prezzi:

|                     |                       |                 |    |
|---------------------|-----------------------|-----------------|----|
| L'Ala               | a L. <del>28</del> 30 | anzichè a L. 35 | 40 |
| Aviazione popolare  | " " 35                | " " 40          |    |
| Corriere dell'aria  | " " II                | " " 12          |    |
| Alata               | " " 56                | " " 60          |    |
| Rivista Aeronautica | " " 40                | " " 50          |    |
| La voce aeronautica | " " 20                |                 |    |

**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