

ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE

Via Conservatorio 9



Bollettino quindicinale d'informazione

Anno I N.7

L.5

15 Aprile 1947

IL CORSO = Continua regolarmente. Sempre assidua la partecipazione dei medesimi Soci, mentre alcuni non si sono fatti mai vedere e qualche altro, dopo le prime lezioni, ha disertato. A questi rinnoviamo l'importanza della partecipazione al suddetto corso ai fini dell'ammissione ai corsi pratici.

Sabato 5 Aprile, come era stato precedentemente annunciato, il sig. Galli Egidio, presidente del Centro Aeromodellistico Milanese, aderendo al nostro invito, ha tenuto una conversazione extra corso sul volo a vela. Le sue conversazioni si protrarranno per altre 3 o 4 lezioni, trattenendo i Soci in amichevole colloquio sull'esposizione delle norme pratiche di volo. In queste lezioni, il sig. Galli ha esposto quale deve essere lo spirito che deve animare il giovane in questo bellissimo sport. Ha accennato alle impressioni che si provano nelle prime strisciate; ha specificato quale deve essere la posizione del pilota e il funzionamento degli elementari comandi sottolineando con quanta dolcezza questi debbono essere adoperati per eliminare al massimo le scassature all'ordine del giorno. Il tutto descritto con naturalezza e chiarezza di intenti facendo scorrere il tempo in una piacevole e gradita esposizione.

ATTIVITA' = E' stato ritirato il blocco del motore, al quale è stata ripazata l'avaria al cilindro con una nuova incamiciatura. E' stata acquistata una nuova biella con il relativo pistone da sostituire al precedente spaccato. Su parere di tecnici, per il miglior funzionamento e quindi per la maggior durata del motore, si è provveduto a portare, alla solita Ditta specializzata, l'albero motore per una rettifica al gomito ammaccato. Sarà ritirato nella prossima settimana e si darà inizio al montaggio di tutto il complesso. Anche lo "Zoegling" non è stato dimenticato: è stato posto in opera il seggiolino per il pilota e si è dato inizio all'intelatura delle ali.

Il lavoro non manca, mancano i "lavoratori" e si fa appello ai Soci di portare reale aiuto alle necessità dell'A.V.M.

Intralcio al completamento del verricello è l'esigua disponibilità di cassa; occorre disporre, per alcuni acquisti, di una discreta somma, circa L. 50.000 per il cavo, ed altre L. 25/30.000 per le gomme della Jeep.

Non chiediamo più di quanto è stato stabilito, ma invitiamo i Soci che sono nella possibilità di anticipare le quote di partecipazione, non senza sollecitare i soliti ritardatari alla eliminazione delle quote arretrate; tutto andrà a vantaggio dei soci risolvendosi in un anticipato inizio dei tanto auspicati voli.

Vogliamo sperare in una vostra comprensione al riguardo.

PUBBLICITA'

Cercasi 4 gomme per jeep complete di cerchioni, anche altri tipi da adattare

Vendesi motore Elia autoaccensione ottimo stato L. 2000

Cedesi migliore offerente motore Elia

Cercasi attrezzi d'occasione

Cercasi banco falegname usato

Vendesi sei uomo completi di attacchi

CONTABILITA' = Ecco qui sotto la situazione finanziaria al 31 marzo 1947

SPESE DI AMMINISTRAZIONE

ENTRATA		USCITA	
Quote d'iscrizione	L. 300,=	Cancelleria	L. 210,=
		Stampati	1060,=
		Periodici e biblioteca	994,=
		Spese postali	10,=
		Tram e viaggi	77,=
Totale	L. 300,=	Totale	L. 2351,=
=====	=====	=====	=====

QUOTE PARTECIPAZIONE ALLE COSTRUZIONI

ENTRATA		USCITA	
Dai Soci	L. 19562,50	Impianti e attrezzi	L. 545,=
		Lubrificanti	300,=
		Tela	17000,=
Totale	L. 19562,50	Totale	L. 17845,=
=====	=====	=====	=====

SITUAZIONE CASSA AL 31/3/47

ENTRATA		USCITA	
Dal conto precedente mese	L. 16625,=	Spese amministr.	L. 2351,=
Quote iscrizioni	300,=	Costruzioni	17845,=
Dai Soci	19562,50	In cassa	L. 20196,=
			16291,50
Totale	L. 36487,50	Totale	L. 36487,50
=====	=====	=====	=====

BIBLIOTECA = Si è ottenuto in seguito ad accordi con le varie redazioni delle riviste aeronautiche, vantaggi negli acquisti di riviste. I Soci, preventivamente prenotati, potranno ottenere le sottoelencate riviste ai relativi prezzi:

L'Ala	a L. 30	a anzichè a L. 40
Aviazione popolare	" 35	" " 40
Corriere dell'aria	" 11	" " 12
Alata	" 56	" " 60
Rivista Aeronautica	" 40	" " 50
La voce aeronautica	" 20	

NOTE TECNICHE

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

3° La "vite piatta" con predominanza dell'effetto di autorotazione
Ma ancora, ecco una sfumatura fondamentale. La rotazione lenta delle "ali rotanti" d'un autogiro ha per effetto una sustentazione utilizzabile. Ma allora avviene che la rotazione è "piatta", cioè in un piano pochissimo inclinato sull'orizzontale.

Le foglie del tiglio, del faggio e soprattutto del sicomoro (attaccate alla semenza di questi alberi) cadono seguendo delle "viti" "a piatto" d'una rara perfezione. Esse costituiscono ciascuna un'ala rotante di cui una delle parti, appesantita dalla massa del seme, assicura un giramento su se stessa talmente ben regolato che questa "vite" equivale ad una caduta lenta, in "paracadute". Questa caduta lenta permette alla semenza, spinta dal vento, di percorrere il lungo spazio che assicura la sua diffusione. Ed è questo precisamente il caso limite della vite; "la vite di seconda specie", o "la vite piatta".

Quando la vite piatta si è rivelata per un concorso nefasto di circostanze di volo, l'inerzia meccanica presiede, padrona assoluta del fenomeno, riducendo il pilota all'impotenza. Ciò nonostante si sono visti dei casi in cui lo "effetto di paracadute" ha condotto l'apparecchio fino al suolo, senza danno per i passeggeri. Il velivolo ha dunque approfittato, in questi casi eccezionali, delle leggi aerodinamiche che la natura mette al servizio di alcune foglie portatrici di semi.

Il problema dei timoni nel velivolo messo in vite. - Autorotazione e rovesciamento, ecco dunque i due fattori concomitanti che determinano il fenomeno della vite. Noi abbiamo ragionato partendo da una "virata" teorica, che risulta da una burrasca o da una falsa manovra del pilota o dalle due insieme. D'altra parte noi non abbiamo ancora parlato che delle ali e della loro incidenza. Convienne pertanto esaminare l'effetto della vite sulle superfici di comando: timone di profondità e di direzione.

È evidente che se i comandi reagiscono, il pilota può rettificare il movimento di bilancia come quello di rotazione. In volo picchiato senza rotazione, ciò che risulta, per esempio, da una semplice "perdita di velocità", l'aeroplano che cade si raddrizza sempre. Gli è sufficiente disporre di altitudine. Nella caduta in vite, la stessa accelerazione verticale può fornire ai timoni una "componente" di velocità sufficiente alla restaurazione della loro efficienza. Ma non si saprebbe rimettersi a questo solo empirismo tanto che è messo in difetto quando la vite è "piatta". La vite ha per effetto di sconvolgere la figura delle forze aerodinamiche applicate in volo normale. Inoltre, alla pesantezza dell'apparecchio s'aggiungono, nella vite, delle forze centrifughe che si compongono con le forze aerodinamiche. L'insieme può trovarsi in equilibrio, ed allora la virata sarà "stabile". Al contrario, la rotazione accelerata della vite mette in gioco delle forze centrifughe crescenti che possono rompere questo equilibrio. L'aumento della velocità può avere per effetto di ristabilire la reazione aerodinamica dei timoni. Può avvenire al contrario, che le superfici di comando restino "molliti". Ed è precisamente ciò che avviene nel caso della vite piatta, al punto che la pesantezza stessa può, in questo caso, trovarsi messa fuori di gioco: le forze centrifughe applicate all'aeroplano tornando sullo stesso assicurano la stabilizzazione dell'autorotazione dell'apparecchio senza che i timoni la possano rompere.

Il problema, lo si vede, non è semplice. Esso fa intervenire ciò che i meccanici chiamano in "momento di inerzia" del velivolo, cioè la ripartizione delle masse che lo compongono intorno al suo centro di gravità.

Il montaggio dei modelli "in banderuola" - Noi abbiamo dunque considerato simultaneamente due sistemi di forze: le forze aerodinamiche e le forze di inerzia, in funzione dei tre movimenti di rotazione che può prendere teoricamente un apparecchio liberamente abbandonato nello spazio aereo. L'aeroplano possiede in effetti "tre assi" principali di rotazione: un asse di "rollio" longitudinale; un asse di "beccheggio" trasversale; un asse di "rotazione" verticale. I tre assi principali passano per il centro di gravità dell'apparecchio.