



IL CORSO = Il corso di volo a vela è giunto alla sua settima lezione, ancora tre lezioni ci separano dal termine, dopo il quale il famoso esame, superato il quale i Soci potranno finalmente iniziare i corsi pratici di volo. Ancora un po' di pazienza e d'attenzione e anche questo lungo ma interessante e, più ancora, necessario corso avrà termine. Contiamo sulla partecipazione di tutti i Soci affinché il corso possa terminare in bellezza come l'abbiamo iniziato.

ATTIVITA' = Nelle giornate festive ferve il lavoro dei pochi volenterosi per portare a termine il non lieve lavoro. L'inizio dei voli si avvicina e si vede in questi Soci, sempre più acuito, il desiderio di terminare il più presto possibile. Si sente nell'aria un po' di febbre del volo. Questo è un buon segno, perchè vuol dire che la passione volovelistica si sta ravvivando in tutti i cuori.

La "Jeep", completamente pulita, sta riprendendo la sua fisionomia. Dopo le riparazioni necessarie si è proceduto al montaggio del complesso. Tutti i particolari sono stati rimessi accuratamente al loro posto. Nel frattempo è stata portata la carrozzeria per essere rimessa a nuovo. Il 5 maggio verrà riportata in sede e montata, dopodichè verranno acquistati successivamente lo spinterogeno, il filtro della benzina, le candele e la batteria. E finalmente vi sarà la prova generale. Il nostro cortiletto, almeno così speriamo, sarà riempito dal fragore del nostro motore. Questa sarà una grande vittoria della nostra passione. Lo "Zoegling" è stato montato alcune volte per la sistemazione delle ultime controventature. Abbiamo completata la verniciatura interna di protezione. Abbiamo acquistato il collante che per i giorni 3 e 4 maggio servirà a incollare la tela sulle superficiali e di coda. Con questa delicata e importante operazione si appronterà l'apparecchio per l'ultima verniciatura che concluderà la nostra opera.

LA SEDE = La conclusione della vertenza fra il Fronte della Gioventù e gli organi governativi è avvenuta, senza che alcunchè di speciale sia avvenuto nei riguardi della nostra sede. Infatti il Ministero (non sappiamo di cosa) si è accontentato di tre locali. Solo il Centro Aeromodellistico Milanese ha dovuto traslocare al piano superiore, ma, probabilmente è stato un trasloco vantaggioso. Si è però verificato un inconveniente: infatti siamo rimasti senza il locale per il corso ora occupato dal C.A.M. La cosa non ci spaventa molto perchè vorrà dire che, se abbiamo perso quello ne troveremo un altro. D'altra parte ci sorride l'idea di far lezioni all'aperto semprechè non piova.

AMMINISTRAZIONE = Sollecitiamo gli ultimi iscritti a voler smaltire nel più breve tempo possibile le quote arretrate. La somma totale in sospeso è di circa 25.000 lire. Come bene si comprende questo denaro ci è molto necessario perchè, assieme alle solite quote settimanali, ci servirà per sostenere le ultime, ma più rilevanti spese: Emaillite, verricello, cavo d'acciaio, ruote. I Soci sapranno ben comprendere le necessità e faranno un ultimo sforzo per agevolare il nostro compito e affrettare l'inizio dei voli che compenserà degnamente tutti i loro sacrifici. Ci contiamo.

BIBLIOTECA = Sono state acquistate alcune riviste. L'invio delle copie de "L'ALA" alla nostra Associazione, così irregolare inizialmente per un errore, si è normalizzato e tutti i Soci prenotati potranno acquistare la rivista puntualmente. Riportiamo qui sotto i prezzi di favore per i nostri Soci prenotati, per le riviste più diffuse nel nostro campo.

L'ALA	L. 35	invece di	L. 40
AVIAZIONE POPOLARE "	35	" "	" 40
RIVISTA AERONAUTICA "	40	" "	" 50
ALATA	" 90	" "	" 100
CORRIERE DELL'ARIA "	11	" "	" 12
VOCE AERONAUTICA	" 20		
MODELLISMO	" 50		

I Soci che non sono prenotati lo possono fare presso l'incaricato. Possono anche acquistare a L. 125 anzichè a L. 150 il magnifico libro di volo a vela di Plinio Rostri. Le copie sono numerate e ne rimangono ancora poche.

NOTE TECNICHE

STUDI SULLA VITE - SOFFIERIE VERTICALI - LABORATORI AERODINAMICI di Charles Brachet

(Continuazione)

IV[^]

Come mettere un modello in una soffieria per studiare agevolmente e simultaneamente le tre "componenti" di ciascun sistema di forze, meccaniche è aerodinamiche? E' qui che l'ingegneria degli sperimentatori può e deve darsi libero corso. Una prima soluzione, realizzata sin dal 1931 dal N.A.C.A. consiste nel praticare sulla realtà un minimo d'amputazione - com'è sempre ineluttabile - al laboratorio. Si suppone anzitutto che le tre rotazioni nelle quali si può scomporre una vite reale passano come gli assi principali del velivolo per il suo centro di gravità. In realtà, nulla è meno certo: ciò non è mai vero in modo assoluto. Poi si sacrifica i movimenti di traslazione seguenti le tre dimensioni dello spazio. Sono solo rispettati i tre movimenti di rotazione. A questo effetto, si piazza il modello rovesciato su un punto fisso al di sopra di una soffieria verticale sistemata per aspirare, ciò che rispetta le incidenze dei piani sul vento relativo. Il sistema d'attacco consiste in un apparecchio molto ingegnoso che, pur lasciando al modello la libertà d'una "banderuola" capace di girare seguendo i suoi tre assi principali, trasmette a un apparecchio di misura esterno gli sforzi (momenti) subiti dal modello relativamente a ciascuno dei suoi assi di rotazione. La tra-

smissione si effettua per mezzo di un giuoco di pistoni idraulici lungo un tubo flessibile, al termine del quale si trova il manometro di misura. Tre trasmissioni di questo genere assicurano la misura dei tre momenti di rotazione dell'apparecchio. E tre altri sono adibiti alla misura degli sforzi che subisce, del fatto dell'immobilità del centro di gravità, sapendo le tre dimensioni fisse dello spazio: la verticale e le due orizzontali formanti insieme il triedro di riferimento terrestre al quale debbono essere rapportati tutti i movimenti. Così tutte le forze messe in giuoco nella vite si trovano scomposte nelle loro sei componenti (tre momenti e tre forze). Quel che sia l'interesse delle misure così ottenute, è bene evidente che l'esperienza è ancora troppo lontana dalla realtà. Bisogna completarla. Il supporto materiale deve essere soppresso, al fine di restituire al modello la sua libertà di traslazione tridimensionale. Per la stessa ragione, si sopprimerà la condizione tutta arbitraria che costringeva la rotazione dell'apparecchio in vite ad effettuarsi attorno al suo centro di gravità.

STUDIO DELLA VITE NEL VOLO LIBRATO - Ecco come si procede per ottenere questa ricostituzione integrale della vite. Il modello è lasciato, libero, nel tunnel verticale aerodinamico. La camera d'esperienza del tunnel (sezione della vena aerodinamica corrispondente al livello dell'osservatore) è circondata da una reticella che impedisce al modello di essere proiettato fuori della vena fluida. D'altra parte; la corrente d'aria è regolata in modo da fare equilibrio al peso del modello. Questo si mantiene dunque all'altezza della camera d'esperienza, sostenuto in aria come un uovo su un getto d'acqua. In questo caso, il modello realizza una vite "permanente". All'interno del modello si trova un apparecchio a molla che, nel giro di trenta secondi modifica la posizione del timone di direzione. Questo comando concentra in effetti, pressochè tutto l'interesse relativo alle manovre destinate a far cessare la vite. Sotto il colpo del timone, la vite cessa e il modello va a urtare nella reticella. Se l'uscita dalla vite non avviene, bisogna ricominciare modificando la potenza della molla. Quanto alla misura dei dati sperimentali della vite così creata, è evidente che esse non possono più essere del tipo meccanico, di cui noi stiamo prendendo conoscenza con la "bilancia" di vite applicata ai modelli in "banderuola" e articolati su un perno centrale. Le misure della vite libera sono rilevate al film cinematografico: il film dà le incidenze e tutte le circostanze di volo, con una precisione nel tempo che, per così dire, non ha limite. La "cinesematica" viene così a ~~fenersi~~ completare le informazioni che ci dava la bilancia.

(continua)

PUBBLICITA'=

CERCASI n°4 gomme complete di cerchioni a buoni prezzi per Jeep
CERCASI banco falegname usato e morsetti
CERCASI numeri 1-2-3-11 di Rivista Aeronautica 1945 e
numero 8 di Aviazione Popolare 1946