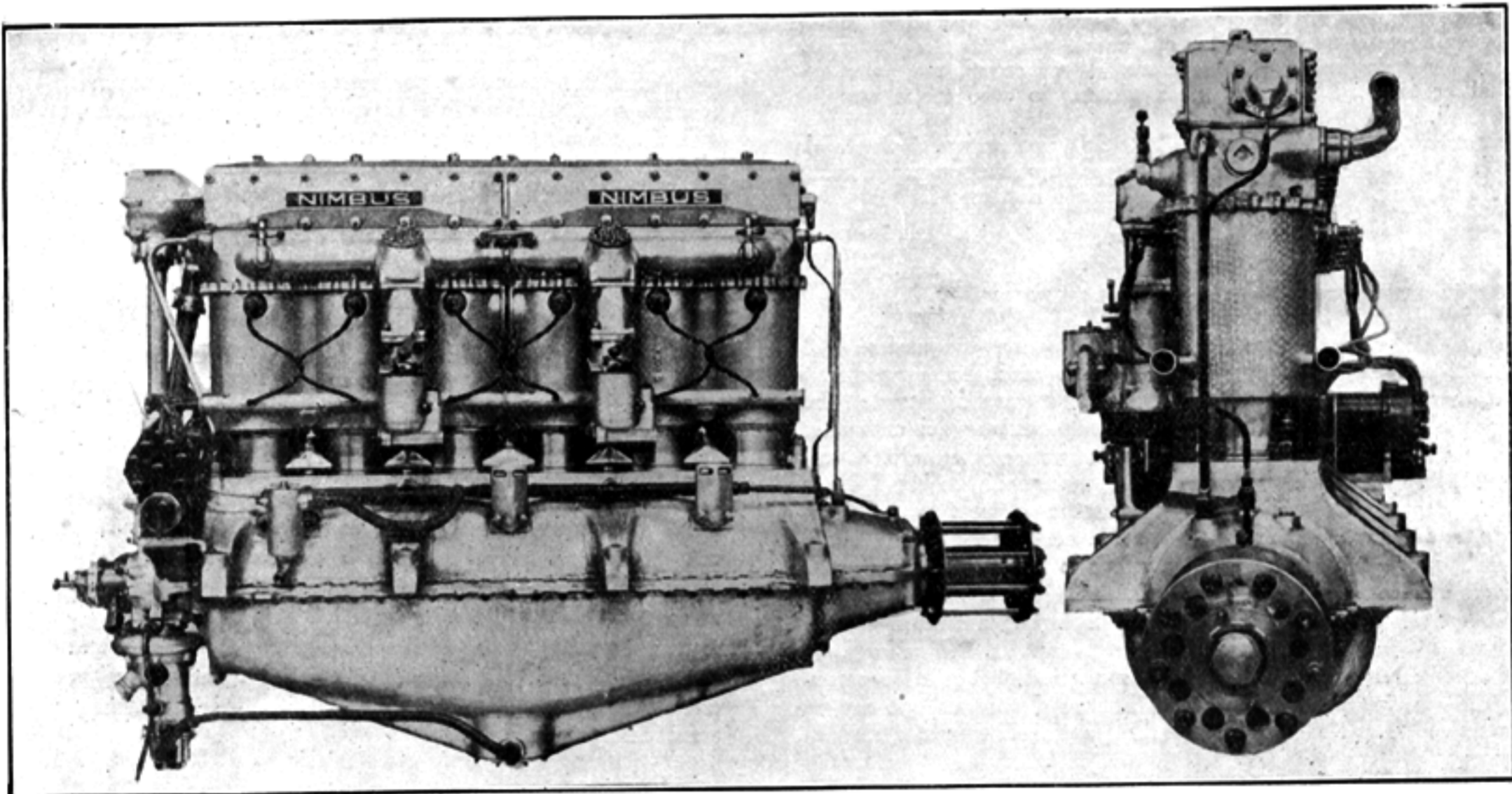


tanto i comandi dell'apparecchio sono disposti come è stato detto in principio, e se il pilota agisce su di essi come pure in principio è stato indicato, l'ala che tendeva ad abbassarsi si rilizzerà con un movimento in avanti prodotto sia dalla più elevata portanza dell'ala sollevata. D'altra parte, il virage accennato all'inizio del movimento avrà contribuito a raddezzare l'ala, invece di accentuarne l'inclinazione.

Se pertanto un apparecchio ordinario con comandi ordinari può portarsi a un angolo di incidenza superiore a quello critico (circa  $14^\circ$ ), un apparecchio munito di ali a fenditura non può che portarsi ad un angolo inferiore di un grado o due all'angolo di sustentazione massima (circa  $22^\circ$ ).

In queste condizioni si comprende come per un apparecchio munito di dispositivo Handley Page l'unica conseguenza della perdita di velocità sia la caduta a piatto, che è relativamente lenta in confronto alla messa in vite di un apparecchio comune. Infatti le corrispondenti velocità per un apparecchio caricato a 45/48 kg. per metro quadrato sarebbero di 5 metri al secondo nel primo caso e di 25 metri al secondo nell'altro.

MOTORE NIMBUS 340 HP.

**MOTORI**

Il motore Nimbus di cui si sente parlare vagamente, già da molto tempo, è stato infine portato a compimento dalla Aircraft Disposal. Esso è una derivazione del Puma, tipo tanto popolare, di cui l'Aircraft ha venduto dopo la guerra ingenti stocks residuati. Esternamente il nuovo motore differisce molto poco dal suo predecessore; esso infatti può essere al primo sostituito e montato sugli stessi sostegni. La sua cilindrata è però di 5 cm. maggiore, la forza è di 340 HP. anziché 200, mentre a vuoto pesa 13 Kg. meno del Puma. Il peso per HP. è diminuito quindi del 20 % ciò che rappresenta un miglioramento molto sensibile. Infatti il Nimbus è, tra i motori a sei cilindri verticali, il più leggero. I cilindri sono in acciaio, a testa riportata, e tre gruppi sono racchiusi in una comune scatola di raffreddamento, fusa in una lega di alluminio. Due di questi motori sono stati costruiti, e sono stati sottoposti a delle prove molto severe, sia al banco che in aria. Un apparecchio Standard D. H. 9 è stato montato col Nimbus, e si fecero alcune prove comparative tra questo ed una analoga macchina con motore Puma. Portando precisamente lo stesso peso, la velocità a zero da 180 km. andò a 210,

e a 5000 da 165 a 178. Salita a 3000 metri richiede rispettivamente 18 minuti e 12 minuti.

Ecco i principali dati di questo motore:

Cilindrata mm. 152 — corsa 190 mm. — peso a vuoto Kg. 300  
— Forza normale 303 HP, massima 335.