

IL GIORNALE ITALIANO

THE ITALIAN JOURNAL

Vittorie Aeronautiche

Primato d'Altezza Battuto dall'Italia

ROMA. — Il ten. col. Nicola Di Mauro, del reparto Alta quota, ha battuto il primato internazionale d'altezza per idrovolanti (classe C bis) raggiungendo la quota di m. 13.554 con un apparecchio munito di cabina stagna del reparto Alta quota.

Il precedente primato era tenuto dagli Stati Uniti con m. 11.753 raggiunti il 4 giugno 1929 dal pilota A. Seleck con idrovolante biposto "Wright Apache."

Nonostante le condizioni atmosferiche non del tutto favorevoli, il volo che ha avuto la durata di un'ora e 58 minuti si è svolto regolarmente. . . .

Le Reale Unione nazionale aeronautica ha sottoposto il verbale e gli incartamenti di volo alla Federazione aeronautica internazionale per la conseguente omologazione del primato.

Il primato battuto dal ten. col. Di Mauro assume un particolare significato oltreché dal fatto in se stesso, dalla considerazione del momento in cui l'impresa si svolge. Questa è stata compiuta, infatti, mentre le altre principali Nazioni sono coinvolte in un grande conflitto. In un momento così pieno d'incognite l'aviazione fascista, pur mantenendosi vigilante come tutte le altre Forze armate dello Stato, non devia dal perseguire la metà del perfezionamento tecnico progressivo segnatale dal Duce fin dalla sua costituzione. La nuova vittoria, che si aggiunge a quelle già numerose dell'ala fascista, pone l'aviazione italiana all'avanguardia del progresso aeronautico in quel settore particolarmente delicato e interessante costituito dalla navigazione stratosferica.

Si ricorderà che il 22 ottobre 1933 il ten. col. Pezzi batte il primato di altezza per aeroplani, raggiungendo i

17.074 metri. La differenza fra quel primato e quello odierno deriva dalla diversità dei mezzi usati. Il primo fu ottenuto, come si è detto, con un aeroplano, il secondo viene conquistato con un idrovolante; ed è noto ormai anche ai profani che l'idrovolante, strutturalmente più pesante dell'aeroplano, ha generalmente caratteristiche meno brillanti, dovute al maggior peso e alla maggiore resistenza degli scafi rispetto alle ruote.

portanza del primato che ora detiene il ten. col. Di Mauro sta nel fatto che da ben dieci anni il primato precedente detenuto dagli Stati Uniti non era battuto. È ancora da rilevare il fatto che l'Italia è la prima Nazione che ha usato, sia per il primato di Pezzi sia per quello di Di Mauro, una cabina stagna.

La realizzazione di questa cabina, che permette al pilota di raggiungere quote elevatissime della stratosfera, senza speciale scafandro, è una conquista dell'aviazione fascista ed è rimasta ancora per tutte le altre Nazioni allo stato del tentativo. Va pure notato che l'apparecchio con cui il ten. col. Di Mauro ha battuto il primato ha possibilità superiori a quelle attualmente sfruttate, possibilità che costituiscono ottima riserva per futuri sviluppi.

Il ten. col. Nicola Di Mauro, che è nato a Cava dei Tirreni il 18 luglio 1904, proviene dalla Regia Accademia aeronautica di Caserta. Corso "Aquila." Nel 1937 conquistò il quarto primato internazionale di altezza con apparecchio "Cant. Z. 506." È decorato di medaglia d'argento al valore aeronautico e di medaglia d'oro al valore atletico.

ELETTRIFICAZIONE DELLE LINEE VICENZA-GRAPPA

E' stato approvato il progetto presentato dalla Soc. Tramvie Vicentine per la elettrificazione delle due linee che giungono da Vicenza e Bassano del Grappa a Montagnara. Sarà adottato il sistema del filo aereo per contatto, il materiale rotabile sarà totalmente rinnovato e la velocità sarà portata a una media di 40 km. h. giornalmente si effettueranno sei coppie di treni su ciascuna linea.

E della Salerno-Napoli

Sono stati condotti a termine i lavori per la elettrificazione della linea Salerno-Napoli. La sottostazione di alimentazione si trova a Cava dei Tirreni ed è formata di tre gruppi della potenza unitaria di 2300 kw, dei quali uno di riserva. Ogni gruppo lettromotore è costituito da un trasformatore alimentato dalla rete trifase a 60.000 volta, che si trasforma in corrente continua a 300/3500 volta, e da un cilindro raddrizzatore a vapori di mercurio, della ditta Brown-Boveri. Con quella della linea della Porretta (Firenze-Bologna) questa sottostazione è fra le più moderne di Europa.

Wednesday 19 December 1934