

mento en que corrientes encontradas pueden modificar de una manera brusca el ángulo de ataque del timón, lo que producirá saltos bruscos del avión que pueden producir la ruptura de algún órgano ó parte del aparato, lo que traerá como consecuencia un desequilibrio y la caída de éste (de ello tenemos un ejemplo con el último accidente ocurrido en España, en el cual perdió la vida uno de los aviadores que se presentaron al meeting que allí tuvo lugar). Hasta hoy los conductores de estos aparatos tienen constantemente la barra del timón á la mano para corregir cualquier modificación que se produzca en el ángulo de ataque, pues por las razones que he dado anteriormente debe de evitarse el que estos saltos se produzcan, en otras palabras, hay que asegurar la estabilidad longitudinal del aereoplano. Actualmente se estudia la manera de resolver esta dificultad de una manera automática y en los tipos que tuve la oportunidad de ver y muy especialmente los de la escuela francesa, adoptan un plano horizontal fijo ó apéndice en la extremidad posterior del aparato ó cola y su efecto es, el producir automáticamente giraciones que tiendan á corregir cualquier modificación que se produzca en el ángulo de ataque de los planos de sustentación.

Pero, esta solución está muy lejos de ser perfecta y para ello bástenos saber el estudio del Sr. Noalhal "La cola del pájaro". Entre otras cosas dice lo siguiente: "En el pájaro el sistema estabilizador (la cola) es perfecto bajo todos puntos de vista. "El volátil siente el viento y obtiene gracias á movimientos y deformaciones instintivos de su apéndice caudal un equilibrio riguroso de todos los esfuerzos resultantes de los movimientos del fluido aire, en el cual se mueven". "El