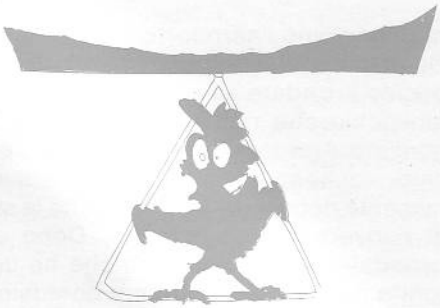
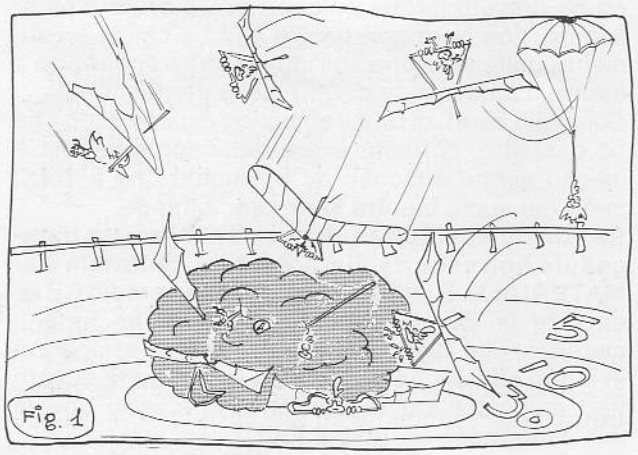
LA PAGINA DEL POLLO

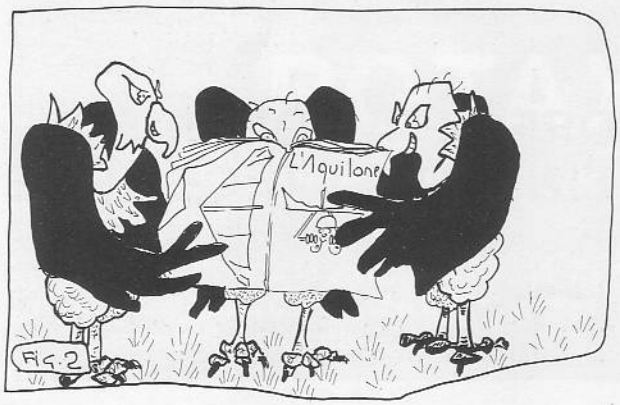


10° ed ultima puntata

Il vero lampo di genio riconosco di averlo avuto a proposito della 9ª puntata, quella scorsa per intenderci. Infatti essa insegnava come atterrare correttamente ed il fatto di pubblicarlo DOPO IL TROFEO NAZIONALE DEL POLLO ha assicurato un indice di divertimento e spettacolo alla manifestazione non indifferenti per chi osservava la gara nei pressi dell'atterraggio. **(fig. 1).**



Comincio a pensare che l'insegnare troppe cose e specialmente spingere alla prudenza sia cosa deleteria per la spettacolarità e il divertimento del nostro sport.
Ma poi meditando un altro po' e soprattutto considerando la massa di pazzerelloni che affollano i decolli, mi convinco che per quanto si faccia, allo scopo di aumentare la sicurezza, una discreta percentuale di suonati esisterà sempre. Del resto anche i lettori della cronaca nera hanno diritto di divertirsi. **(fig. 2).**



Che le tazze delle vostre orecchie siano pronte a cogliere il brodo delle mie parole, (così, dato che è brodo di pollo, ci accusano tutti di cannibalismo) poiché la presente puntata sarà una chiaccherata sul problema della sicurezza. Sicurezza, per intenderci, significa volare in condizioni psichiche, meteorologiche, fisiche e meccaniche (meccaniche = condizioni dell'ala) tali da garantirci sempre la massima probabilità di rimettere i piedi a terra a velocità comprese tra i zero e i venti Km all'ora nelle zone di atterraggio che avevamo preventivato. Altro indice importante sono le sensazioni provate, durante, prima e dopo il volo; per intenderci andate un attimo a rileggere le ultime tre righe della seconda puntata (anzi, ve le riporto "Siate sempre sinceri con voi stessi e se decidete di volare fatelo solo se nel profondo della vostra coscienza riconoscete giusti i motivi che vi spingono a farlo"). Non dimentichiamo infatti che voliamo per motivi riducibili oggettivamente a due concetti: **apprendimento e divertimento. (fig. 3).**

Diverse cosette attinenti la sicurezza hanno accompagnato finora le puntate precedenti perciò il rileggerle sicuramente non farà male, tuttavia ciò che ho visto in questi anni in innumerevoli campi di volo mi spinge ad una serie di riflessioni, a proposito della sicurezza, che ritengo sia bene far conoscere.
Come afferma il simpatico "Cra..k" se hai paura del vuoto non hai capito niente: è il pieno che fa male! Perciò le necessarie attenzioni do-

vranno moltiplicarsi in prossimità del "pieno" e cioè vicino al suolo. Dal film "Il suolo è vicino" impariamo che se il passaggio dal vuoto al suolo è notevolmente traumatico il passaggio successivo dal suolo al sottosuolo può veramente rovinare la giornata. Quindi raccomando la massima attenzione in momenti delicati come: il decollo, il veleggiamento in prossimità di costoni, il veleggiamento insieme ad altri aquiloni e l'atterraggio. Non starò a ripetere le regole della precedenza che il giornale ha pubblicato innumerevoli volte, vorrei però puntualizzare il fatto che è minima la percentuale di piloti che le osserva comportandosi correttamente, perciò consiglio a questi di moltiplicare ulteriormente le attenzioni e agli altri di dare una grossa registrata alla massa di neuroni contenuti nella scatola cranica.

Un'altra cosetta da puntualizzare riguarda il paracadute. In particolare è curioso il fatto che diventano sempre più numerosi ed inverosimili i motivi che riescono ad impedire al fantomatico pacchetto di svolgere la simpatica funzione che dovrebbe essergli congeniale, vediamone alcuni: sacche di lancio che si staccano dall'imbrago con tutto l'involucro, calotte che restano chiuse nella vela dell'aquilone spezzato e richiuso su se stesso, paracadute che, molto più semplicemente, non si aprono, sacche di lancio che vengono estratte **vuote** perché il paracadute resta nel suo contenitore dentro l'imbrago! (è successo a Thevenot qualche settimana fa), sacche di lancio che all'occorrenza non ci sono perché sono da un'altra parte (volate pure senza paracadute...) sono solo pochi esempi! Per fortuna a bilanciare la situazione abbiamo notizie anche di paracadute che escono dalla sacca di lancio di loro spontanea volontà e si aprono perfettamente.

Ciò che vorrei raccomandare non è tanto il curare la manutenzione del proprio paracadute ripiegandolo a dovere e controllando le cuciture dell'involucro: infatti queste cose le dò per scontate (comunque nel dubbio ve le ho dette...), ma è L'ALLENAMENTO MENTALE che può, meglio di ogni altra cosa, prepararvi a reagire nel modo migliore all'eventuale necessità di dover ricorrere a quell'involucro di tela che portate ripiegato sulla panza.

Come effettuare questo allenamento mentale? Bhè,occorre un po' di fantasia, un filo di concentrazione, la voglia di volerlo fare e una decina di minuti ogni tanto **(fig. 4).**

Poi ognuno di noi può prepararsi il proprio programma senza ricorrere ad un insegnante di Training Autogeno, oppure di Yoga, o addirittura ad un santone indiano. Il tutto si limita ad immaginare situazioni di pericolo (conseguenti alla rottura del delta) e la successiva necessità di ricorrere all'emergenza (leggi pa-

Fig. 4

racadute) imponendoci di farlo con razionalità e sicurezza in modo da evitare situazioni come quelle prima descritte. Direi che un paio di volte la settimana isolarsi per qualche minuto, chiudere gli occhi, lasciar lavorare la fantasia per creare il disastro che ha rotto il delta oggetto del nostro volo immaginario e concentrare al massimo la nostra attenzione sull'uso più efficace del paracadute potrebbe già aggiungere qualche punto positivo a favore della nostra sicurezza. Poi magari dedicare qualche pensiero all'uso del paracadute anche quando siamo in volo non sarà male (a me la ginnastica mentale ha fatto passare la voglia di volare: è il massimo della sicurezza!).

Potrei anche consigliare di provare, in volo, l'apertura del paracadute, ma preferisco non farlo. Se poi qualcuno volesse ugualmente togliersi questo sfizio posso dare un suggerimento: l'aquilone fatevelo prestare! Naturalmente se qualcuno di noi si trova nella necessità di dover aprire il paracadute significa che una grossa bestialità è già stata consumata. Infatti il delta può essersi rotto o comunque non essere in grado di volare per i seguenti motivi:

a) esecuzione di acrobazie fatte male (e del resto proibite dai costruttori);

b) scontro tra due tizi dei quali, almeno uno, è un grosso imbecille;

c) riparazione effettuata da un tecnico che farebbe meglio a fare il facchino in una stazione ferroviaria abbandonata;

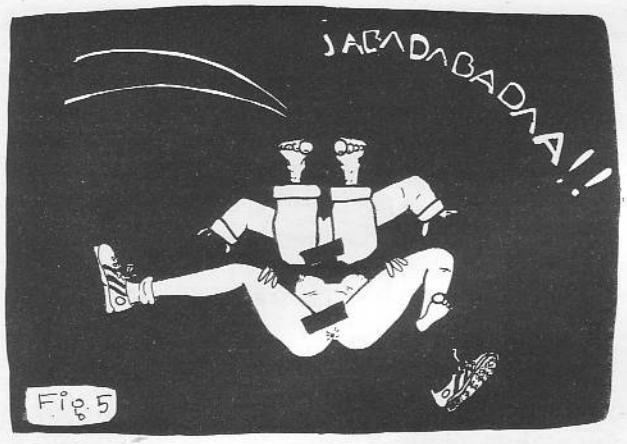
d) deltaplano indebolito dall'uso non proprio impeccabile e/o, dalla cattiva manutenzione;

e) turbolenze del terrore causate da sottovento, fronti temporaleschi, cumulinembi, forti convergenze o comunque da condizioni meteorologiche tali che abbiamo già capito cosa era meglio fare in alternativa al volo **(fig. 5).**

f) errori di guida PAZZESCHI;

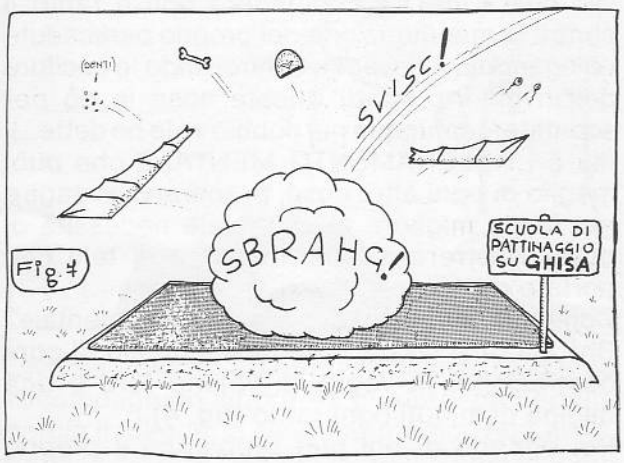
g) montaggio errato dell'ala prima del decollo;

h) pilota un po' sbadato che dimentica di agganciarsi: in tal caso la rottura del delta non è causa dell'incidente, ma è uno degli effetti



secondari (se può servire di consolazione a qualcuno).
i) delta prestato da personaggio subdolo ed in strane circostanze (esempio: sconvolgenti giochi erotici con una maschietta di 18 anni. Il suo ragazzo il giorno dopo ci chiede: «Vuoi volare il mio delta che è già aperto? Sai, mi fido solo di te!» il tutto con una strana luce demoniaca negli occhi);
l) non mi viene in mente altro;
m) me ne è venuta in mente un'altra: delta che non è in grado di volare e che non è stato collaudato prima di finire in mano all'acquirente, oppure auotocostruito da un pazzerellone incosciente, o peggio ancora, deltaplano di antica memeoria noto come pericoloso fin dai suoi tempi, ma venduto da individuo senza scrupoli **(fig. 6).**

n) basta così.
Come vedete motivi di pericolo ce ne sono tanti, quindi vi invito ancora una volta a rileggervi le puntate de "LA PAGINA DEL POLLO" con particolare attenzione alle note sulla sicurezza disseminate nei vari articoli.
Sicuramente a livello teorico i piloti si dimostrano informati su come si dovrebbe operare per volare in sicurezza, ciò nonostante ho notato agli effetti pratici un meccanismo di rilassamento psicologico nei confronti di quelli che dovrebbero essere considerati limiti più ovvi. Tale meccanismo trae origine da diversi fattori, tra i quali potremo individuare: esibizionismo, spinta all'emulazione e, perchè no, gran voglia di volare. Volendo possiamo anche considerare l'effettivo desiderio di sperimentare nuove situazioni come conseguenza di quello spirito di ricerca o di progresso che sono elementi congeniti dell'essere umano, ma su quest'ultimo caso mi sentirei di porre alcune eccezioni, del resto il volo umano non lo abbiamo inventato noi e neppure la meteorologia ed il volare in situazioni pericolose serve solo a dimostrare che in fin dei conti è possibilissimo farlo, solo che ci si diverte poco ed ogni tanto qualcuno si fa un mucchio di male **(rivedere fig. 3).**
Generalmente il meccanismo è il seguente: si va a fine settimana a volare in compagnia dei soliti amici rinunciando al decollo in quelle giornate ritenute pericolose, ma la voglia di volare è grande e qualcuno prima o poi apre l'aquilone anche in quelle giornate e, fra mille attenzioni, decolla. Piano piano viene seguito timidamente da altri temerari e così dopo un numero ics di giornate, volare in condizioni ai limiti della sicurezza diventa una cosa normale e calano anche quelle attenzioni che precedentemente venivano prestate. A questo punto può anche succedere che vengano fatti volare addirittura degli allievi, o persino passeggeri in biposto (quest'ultimo caso non è una fantasia, è capitato poche settimane fa dalle mie parti ed il passeggero si è rotto una gamba), ma senza arrivare a limiti di questo tipo è facilmente intuibile come, prima o poi, qualcuno arrivi a terra a velocità comprese tra i 90 ed i 150 km all'ora anzichè tra gli zero ed i venti **(fig. 7).**



Dopo di chè per un certo tempo: PRUDENZA GENERALE! Naturalmente fino al prossimo ciclo. Quindi ATTENZIONE pollastri: in fatto di prudenza quando vi sembra di essere finiti in mezzo ad un mucchio di matti! Fidatevi solo delle vostre sensazioni e conoscenze!

AGGANCIO DEL PILOTA AL DELTA

Una delle cause più assurde di una lunga serie di incidenti spesso mortali è la DIMENTICANZA, da parte del pilota, di agganciarsi al delta. Purtroppo non è stato ancora inventato nulla in grado di impedire al pilota che non si è agganciato di mettersi a correre giù per un pendio o direttamente fuori da uno strapiombo con trenta chili di ferraglia inutile e costosissima sulle spalle per andarsi poi, nella peggiore delle ipotesi, a spiaccicare qualche decina di metri più sotto.

Anche a raccomandarlo spesso in queste pagine non è garanzia sufficiente in quanto, ogni tanto, qualcuno dimentica di mettere in pratica il suddetto suggerimento con tutte le conseguenze del caso.

In attesa che un'invenzione tecnologicamente evoluta oppure una burocrazia pazzesca giunga fra noi per ovviare all'inconveniente di cui sopra vi smollo alcuni consigli, che tanto a dar consigli siamo tutti buoni e in più io sono pagato per farlo (eh!eh!).

PRIMO: chiunque di noi si trovi nel presso del decollo può anche dare un'occhiata al pilota che sta per partire per vedere se quel suonato ha dimenticato, in particolare, di agganciarsi. Specie poi se ha anche dimenticato di restituirci i soldi che ci deve.

SECONDO: quando è il nostro turno di portarci al decollo **AGGANCIAMOCI SUBITO!** Prima di trasferire il delta al punto di partenza. Al decollo l'emozione è sempre maggiore e la nostra mente, concentrata e già parzialmente proiettata nel volo, può a maggior ragione incorrere nella orrenda dimenticanza!

Se il trasferimento del delta è reso problematico dal vento possiamo sempre farci aiutare dagli immancabili colleghi. Molti sono morti per la dimenticanza in oggetto, ma nessuno si è fracassato le ossa perchè il vento gli ha girato il delta mentre si approssimava al decollo! E poi la stragrande maggioranza delle giornate sono prive di venti talmente forti da compromettere la nostra sicurezza addirittura mentre ci spostiamo a terra. Se poi in decolli particolari dal punto di vista geometrico o delle condizioni meteorologiche è consigliabile comportarsi diversamente per diminuire il rischio sarà certamente un bene adattarsi.

TERZO: agendo come al punto precedente avremo, prima di decollare, una ulteriore possibilità di verifica.

QUARTO: possono venire in aiuto piccole abitudini che, proprio in funzione della loro consuetudinarietà, diventano alla lunga cose meccaniche ed automatiche che vengono fatte a livello quasi istintivo. Esempio: l'abitudine al sollevare il delta, prima di iniziare la corsa di decollo, fino a mettere decisamente in tensione le cinghie dell'imbrago dà una chiara conferma dell'essere agganciati. Oppure abituarci a provare l'imbrago SUBITO PRIMA DI DECOLLARE facendoci tenere il naso (dell'aquilone) dal tizio più vicino offre certamente un'analoga garanzia, oltre alla sicurezza di avere tutte le cinghie ed i cordini in ordine.

Detto ciò non mi resta che concludere la serie di puntate de "LA PAGINA DEL POLLO" con una valanga di auguri e l'ordine perentorio di rinnovare regolarmente l'abbonamento. Anche perchè il prossimo anno la presente rubrica sarà sostituita da quella che è poi la più ovvia e naturale evoluzione della presente iniziativa: **ebbene sì!,** leggerete delle peripezie ed avventure del più allucinato, deficiente e simpatico pollo che abbia mai solcato i cieli di questa parte della galassia: SUPER CHICKEN **(fig. 8).**

Sarà lui infatti ad insegnarvi i segreti del veleggiamento e del sucesso uniti alle più orride sfighe che la mente umana (in particolar modo la mia) saranno capaci di architettare. Naturalmente la coincidenza eventuale con personaggi ed avvenimenti reali sarà TUTT'ALTRO che casuale. Informo inoltre tutti i lettori che la rubrica "LA PAGINA DEL POLLO" verrà raccolta a fine d'anno in un unico volume del quale verranno stampate una serie di copie, il giornale stesso comunicherà a suo tempo le modalità ed i tempi di tale iniziativa. Nel frattempo chiunque fosse interessato a ciò può mettersi in contatto con la redazione.

Ciao a tutti

Testo e Disegni di
ROBERTO MESSORI

IL GIORNALE CHIUDE IN REDAZIONE IL 20 DI OGNI MESE. IL MATERIALE CHE CI ARRIVERÁ DOPO TALE DATA ANDRÁ ALLE STAMPE COL NUMERO SUCCESSIVO DELLA RIVISTA