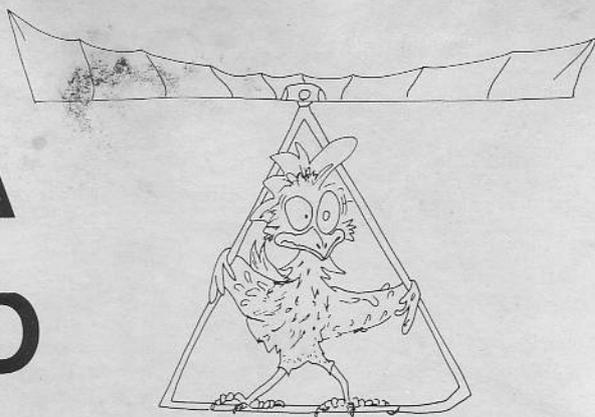


LA PAGINA DEL POLLO



Visto l'alto indice di gradimento raggiunto da questa rubrica dedicata ai pollastri ecco a voi la seconda parte del programma.

Come già detto qui non si vuole sostituire l'istruttore, ma, semplicemente, evidenziare e completare quanto l'illustre docente vi insegna. A questo proposito voglio ricordare che il pollo, negli ambienti agricoli comunitari, viene inglobato nella categoria doganale delle "carni alternative".

Doi Malingri

IL MEZZO IN CUI SI VOLA Come vi confermerà ogni marinaio della domenica, le cose cambiano assai in mare a seconda che esso sia calmo, mosso orizzontalmente (correnti), o verticalmente (onde). La stessa cosa succede nell'aria attraverso la quale si muove un aquilone e, per giunta, con una difficoltà: l'aria non si vede.

IL VENTO. In aria ferma la velocità dell'aquilone è la stessa sia rispetto al suolo che rispetto all'aria medesima; le cose si complicano in presenza di vento: infatti in questo secondo caso la velocità rispetto al suolo varia in funzione dello spostamento della massa d'aria in cui si muove l'aquilone. Per esempio, se volate a 30 km/h contro un vento la cui velocità rispetto al terreno è di 10 km/h, voi volerete ad una velocità rispetto al suolo di $30 - 10 = 20$

km/h. naturalmente volando a favore di vento le due velocità andranno sommate, per cui ci si troverà a viaggiare a 40 km/h. Quest'ultimo caso è molto sfruttato dai piloti di cross-country, che in questo modo riescono a coprire distanze incredibili (infatti molti non ci credono).

Le considerazioni più ovvie di tutta questa faccenda sono le seguenti:

— in atterraggio se commettete l'errore di arrivare col vento dietro la botta mostruosa che darete sarà direttamente proporzionale alla velocità del vento poiché vedendovi vicinissimi vicino al suolo l'istinto darà di cabrare con il risultato di mandare il delta in stallo.

— volando sopravento a dei costoni o a qualunque ostacolo se compirete una virata contro monte o comunque a favore di vento la velocità che vi porterà verso l'ostacolo aumenterà della velocità del vento con risultati facilmente immaginabili.

Abituatevi perciò a capire la vostra velocità dal fruscio del vento e dalla posizione della barra (oppure se siete ricchi compratevi un anemometro), ma non solo, abitatevi inoltre a capire direzione e intensità del vento mentre volate osservando tutto ciò che può esservi utile a tale scopo: fumi, panni stesi, cime di alberi, maniche a vento, ecc. [fig. 1].

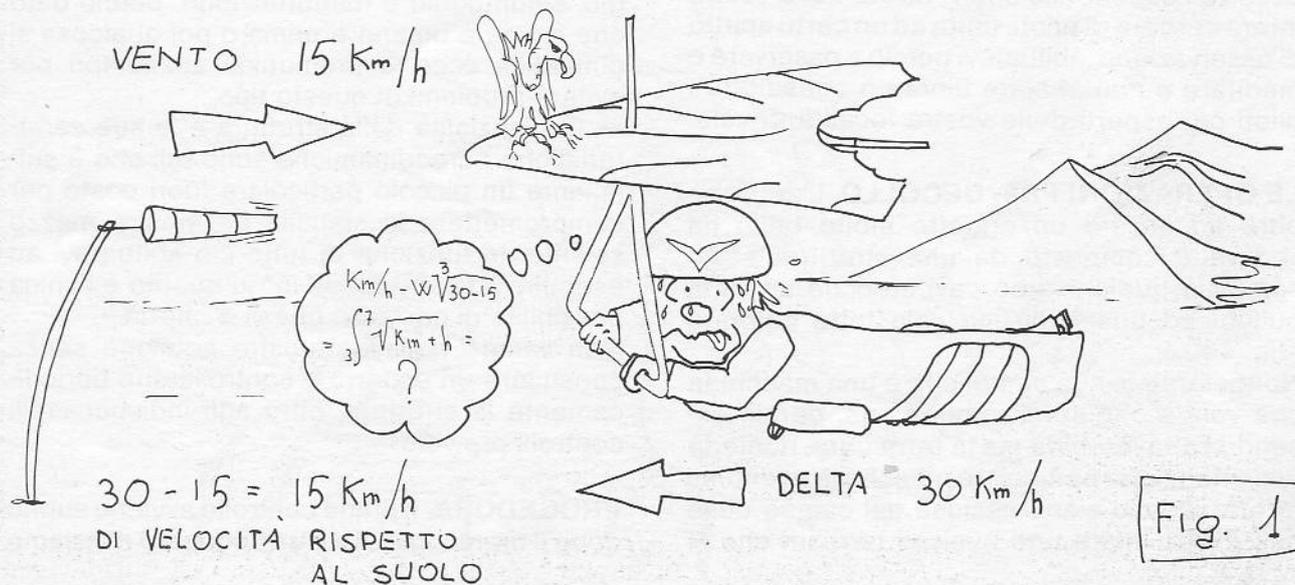
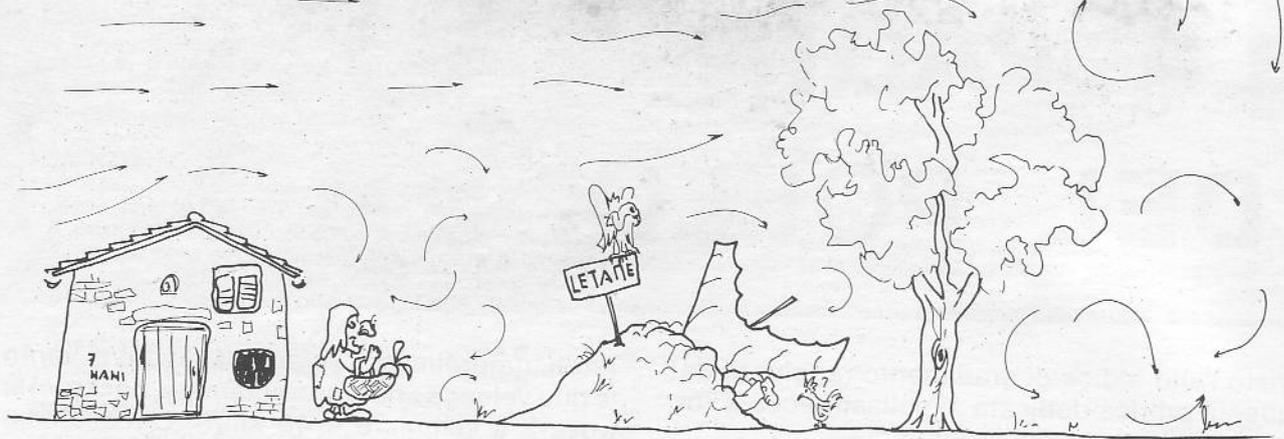


Fig. 2



TURBOLENZA. Vicino al suolo il vento è causa di notevoli turbolenze, in quanto ogni ostacolo che si troverà sul suo cammino formerà dei rotori la cui intensità e durata è proporzionale alla velocità del vento [fig. 2].

Perciò non atterrate mai sottovento di simili impedimenti. Altra analoga difficoltà possono essere le termiche che si staccano all'improvviso: occorre in questi casi essere svelti e precisi a correggere l'assetto della vostra macchina volante [fig. 3].



Per dare un'esatta valutazione a questi fenomeni ogni volta che se ne presenta la necessità occorre l'esperienza che vi farete nella vostra intera carriera di piloti, unita ad un certo spirito di osservazione; abituatevi perciò a osservare e meditare e non abbiate timore a consultare i piloti più esperti delle vostre località di volo.

LE OPERAZIONI PRE-DECOLLO. L'aquilone oltre ad essere un oggetto molto bello da vedere è composto da una struttura assai semplice, qualche tubo, cavi, stecche, un po' di bulloni ed una bellissima vela tutta colorata [fig. 4].

Nonostante la sua semplicità è una macchina che vola e che se si rompe cade, perciò essendo l'aria morbida ma la terra dura, richiede una attenzione particolare affinché le eventuali rotture in volo siano escluse dal campo delle possibilità. Infatti tutti i veicoli terrestri che ci

trasportano normalmente permettono, in caso di danni, di fermarci per procedere alle riparazioni: su un aquilone ciò è impossibile.

C'è nella "routine" di ogni tipo di pilota fin dai primordi dell'aviazione una procedura di partenza che viene chiamata "chek-in": la fanno gli astronauti, i piloti di Jumbo, i piloti di caccia, i piloti della domenica e dobbiamo farla anche noi. L'aquilone ha caratteristiche tali per cui una cattiva manutenzione od un montaggio frettoso e poco accurato possono condurre a problemi molto gravi e in casi estremi giocare la pelle di pollo (ha ha). Tali caratteristiche sono: — la relativa semplicità strutturale composta da pochissimi elementi tutti essenziali; è sufficiente l'ammaccatura di un tubo o lo sfilacciamento di un cavetto per condurre ad un disastro irreversibile. Inoltre danni di questo tipo sono abbastanza probabili; basta pensare ad un atterraggio non proprio perfetto o ad un trasporto di delta su portapacchi inadatti e su strade dissestate.

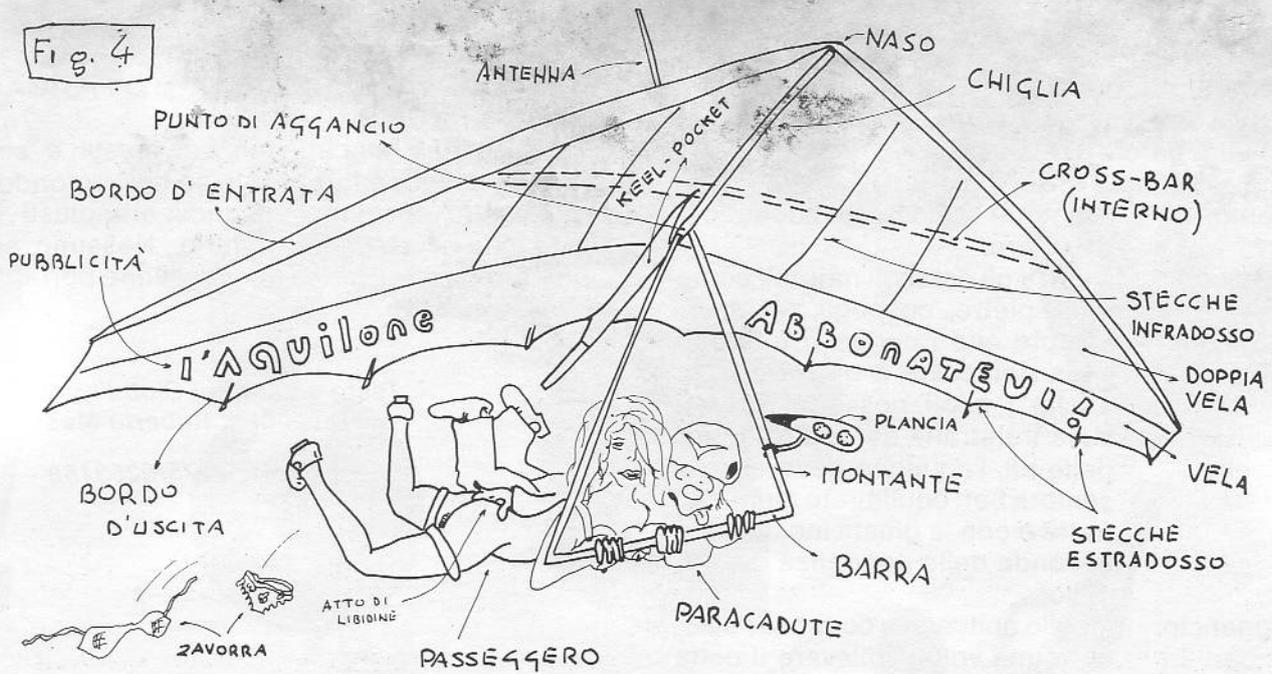
— il pilota non ha meccanici e specialisti al suo servizio, perciò deve pensare lui a tutto, montaggio, smontaggio e manutenzione, perciò dato che errare è umano e prima o poi qualcosa si dimentica occorre premunirsi anzitempo per evitare problemi di questo tipo.

— l'essenzialità della struttura e le sue caratteristiche aerodinamiche sono tali che è sufficiente un piccolo particolare fuori posto per compromettere la stabilità del nostro mezzo volante. In funzione di tutto ciò abituatevi ad eseguire il vostro "chek-in" in quanto è l'unica possibilità di controllo che vi è offerta.

Non variate nulla del vostro aquilone senza consultare un esperto e controllatene periodicamente la struttura, oltre agli indispensabili controlli pre-volo.

PROCEDURA. Il primo controllo avviene subito dopo il montaggio: date uno sguardo d'insieme

Fig. 4



per controllare la simmetria delle ali, un floating-tip non montato o un cordino antidrappo ingarbugliato difficilmente potranno sfuggire. Fate poi un giro intorno al delta e controllate le stecche (sopra e sotto!), le rendace dei cavi, i tenditori, ecc... per ordinare e facilitare i vari controlli suggerisco un sistema: una parola facile da ricordare le cui lettere sono le iniziali delle cose da verificare: **PASTICCA**; [fig. 5] che significa:

- Paracadute: sacca ben chiusa, ripiegato di recente, e ben fissato al moschettone con una sicurezza;
- Ali: simmetria controllata, redance dei cavi non attorcigliate, floating-tips montati;
- Stecche: che siano tutte montate, sopra e sotto e che abbiano i profili esatti;
- Trapezio: push-pin e bulloni al loro posto e

- Imbrago: stretti bene e i montanti sani. Controllo bulloni del cross-bar (chi li ha); che sia indossato bene, con le cinghie a posto e ben cucite, cosciali, pedalino OK ecc.... Questa prova è meglio farla d'abitudine agghiacciandosi al delta e far tenere a qualcuno la punta;
- Cavi: che siano tutti agghiacciati e con le rendace a posto, tirati gli eventuali tenditori e, chi ce l'ha, il cavo del cross-bar;
- Casco: che ci sia e sia ben fissato in testa;
- Agghiaccio: essere attaccati anche con un cordino di sicurezza, agghiacciatevi **prima** di andare al decollo, e provate l'agghiaccio insieme all'imbrago come sopra detto, fatelo d'abitudine.



Dopo di ciò vi presentate al decollo. Partite con decisione e solo nel momento che ritenete opportuno, non fatevi distrarre e non preoccupatevi se c'è coda dietro di voi. Propongo un'altra parola per le ultime verifiche: **VOLA**, che significa:

Vento: aspettare il "momento buono" per decollare.

Ostacoli: a parte gli ostacoli naturali come rami, pietre, cespugli, ricordate sempre che i curiosi, i fotografi della domenica e qualche volta anche i piloti possono trovarsi sulla traiettoria del vostro delta. Livello: delle ali, l'aquilone deve essere sempre ben equilibrato mentre si parte e con la giusta incidenza a seconda della pendenza del decollo;

Aggancio: meglio abituarsi a controllarlo ancora una volta: sollevare il delta fino a mettere le cinghie in tiro è un ottimo sistema.

LA PAURA. Non vergognatevi della vostra paura (sempre che non sia tanta da compromettere la vostra lucidità). Aver paura è una delle cose più naturali e utili che ci siano: aumenta la nostra concentrazione e scarica nel sangue quell'adrenalina tanto utile nei momenti critici. [fig. 6].

Ricordate ciò che dicono le statistiche:

ESISTONO I PILOTI ED I PILOTI AUDACI: I SECONDI DIMINUISCONO AUTOMATICAMENTE DI NUMERO.

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. Nessuno si sente eroico e si diverte quando viene portato via in ambulanza.

*Testo a cura del Club Flying 82
Disegni di Roberto Messori*

