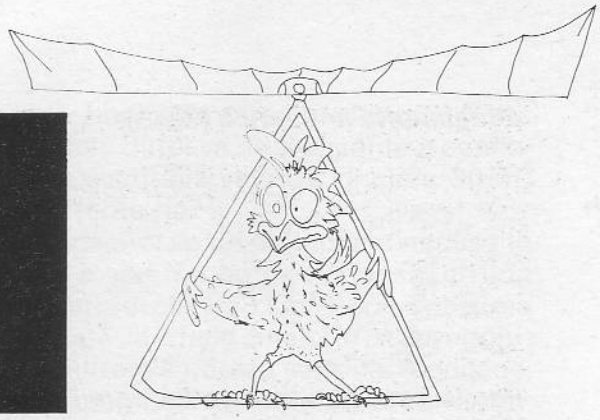
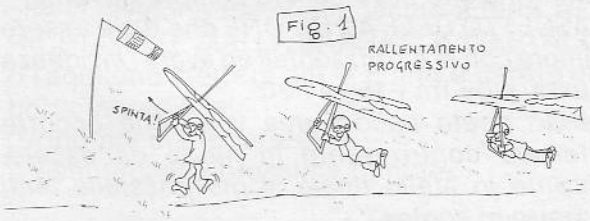
LA PAGINA DEL POLLO

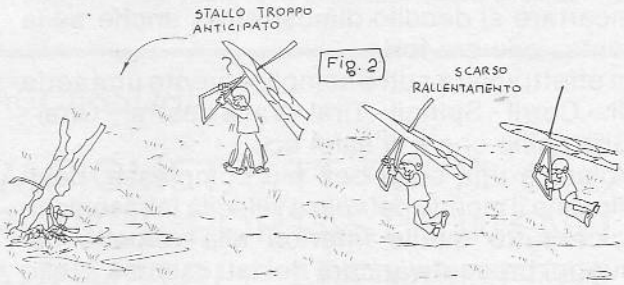


4a puntata

Siamo sempre in un campo scuola un sabato di pomeriggio di mezza estate.
L'istruttore, dopo aver spiegato come si decolla, si avvicina all'aquilone e sbotta: «*Ora vi faccio vedere io un decollo da manuale, osservate ed imparate!*»
Poi mentre si infila l'imbrago, aggiunge:« *Certo che questi vecchi aquiloni sono molto diversi dalle supermacchine del giorno d'oggi... e poi c'è anche il vento un po' stronzo*».
Questa frase buttata lì con fare dubitativo ha il potere di attirare l'attenzione degli allievi che ora accennano a dei sorrisi sadici, si danno di gomito e borbottano fra di loro frasi di questo tipo: «*Oh, sta a vedere che adesso si spezza le braccia*» oppure «*Soccia! Se il maestro si fiacca una gamba voglio farmi proprio una bella risata!*»
L'istruttore ora è al decollo, solleva il delta fino a mettere in tensione le cinghie, guarda alternativamente le ali per equilibrarle e controlla il segnavento legato ad uno dei cavi che vanno dal trapezio alla punta. Neanche a farlo apposta il vento è perfettamente davanti! Sempre guardando il segnavento dice: «*Vado!*» poi si muove con i primi due passi che sembrano una camminata, al terzo passo comincia a correre e nei quattro o cinque passi successivi, mentre accelera gradualmente la corsa, il delta gonfia la vela e si solleva, poi ancora pochi passi di corsa più rapida e l'istruttore decolla spingendo di pochi centimetri i montanti del trapezio. Staccati i piedi da terra tira un poco la barra per mantenere velocità costante.
Segue poi un breve volo rettilineo che gli allievi osservano in silenzio, poi l'aquilone, arrivato in fondo al campo, sotto il comando dell'istruttore raggiunge dolcemente lo stallo e circa ad un metro dal suolo deposita il pilota sul prato col massimo della delicatezza.
Mentre uno dei pollastri (quello che nella puntata precedente si era piantato al decollo per primo) brontola: «*Vacca boia non so cosa avrei dato per vederlo scassare i montanti!*»
L'istruttore si gira e comincia a risalire a piedi il pendio con l'aquilone in spalla; poi, finalmente arrivato, riprende fiato e dice «*Bene, ora provate voi!*» e aggiunge:
«*Prima di decollare alcune raccomandazioni riguardo al volo e all'atterraggio: durante il volo dovete solo mantenere il delta alla velocità giusta. Ricordate che lo stallo è il vostro nemico principale! Quando vi sembra di volare troppo lenti, oppure una piccola turbolenza vi alza la punta, dovete immediatamente intervenire tirando la barra verso di voi. Comunque, sia io che il mio collega, che vi aspetta all'atterraggio, se è necessario vi urleremo "Tira!" oppure "Spingi!" se vi vedremo troppo lenti o troppo veloci, perciò orecchie aperte. Poi ancora: se l'aquilone tenderà a girare a destra o a sinistra a causa di movimenti dell'aria o di una vostra posizione irregolare, dovrete riportarlo sulla giusta direzione spostando il vostro corpo rispetto alla barra di comando rispettivamente a sinistra o a destra, come già sapete.*
In fondo al campo, quando sarete vicini a terra, per poter atterrare correttamente dovrete eseguire uno stallo volontario [fig. 1], *ma attenzione!*

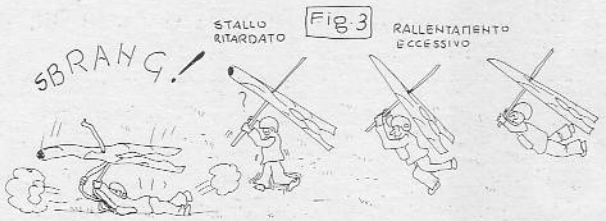


esiste un momento preciso per questa manovra: se la effettuate quando siete sì vicini al suolo, ma ancora troppo veloci, l'aquilone salirà di alcuni metri per poi cadere con una botta mostruosa [fig. 2]. *Se invece spingete in ritardo*



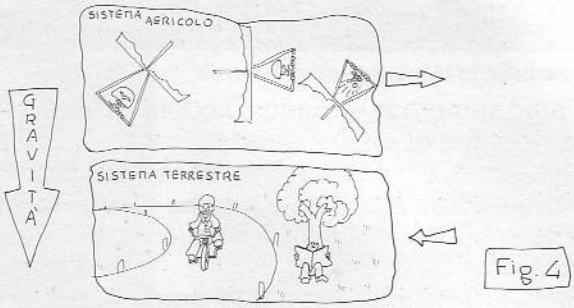
quando il delta ormai è troppo lento, non riuscirete più ad alzargli la punta e quindi spancerà fino a terra con una botta meno violenta, ma

ugualmente antipatica [fig. 3].



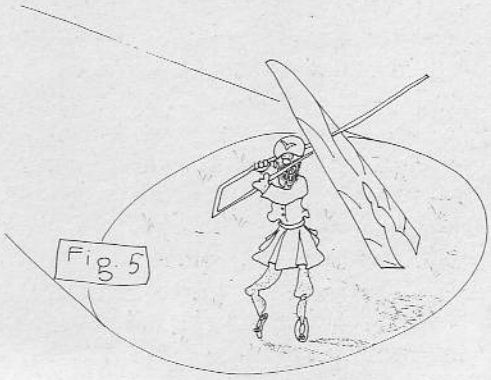
Perciò riassumo come effettuare l'atterraggio: il delta si avvicina al suolo a velocità normale di volo, quando sarete a circa un metro dal terreno iniziate a spingere i montanti in modo da rallentare l'aquilone, ma senza fargli guadagnare quota, poi quando sarete QUASI in stallo, spingete decisamente i montanti al massimo dell'escursione e vedrete che potrete mettere i piedi a terra con notevole dolcezza; tutt'al più sarete costretti ad una breve corsetta per fermarvi. Ancora una cosa: anche se potete fare i primi campetti tenendo le mani sui montanti, è bene che dopo il decollo le passiate sulla barra, in quanto così si guida in modo più corretto, naturalmente occorrerà poi rimetterle sui montanti in prossimità dell'atteraggio. Per ultimo voglio ricordarvi le cose basilari per un buon atterraggio: sono sempre le stesse che abbiamo discusso parlando di decollo, in quanto all'atto di abbandonare il "sistema terrestre" per entrare in quello "aericolo" e viceversa dobbiamo curare i medesimi fattori e cioé: LA VELOCITÁ che è in stretta relazione al vento esistente, che deve essere sempre davanti.
L'ASSETTO DELL'AQUILONE che deve essere sempre con le ali orizzontali ed avere l'incidenza giusta, cioé tra i 15° e i 20°.
Perciò ripeto ancora una volta che occorre atterrare contro vento in modo da essere, durante lo stallo finale, il più possibile lenti rispetto al suolo».

Abbandoniamo qui il campo scuola, l'istruttore e gli allievi per una breve disquisizione teorico-filosofica tirata in ballo da quella frase sui sistemi "terrestri ed aericoli", pronunciata sopranzi dal nostro benemerito, che solo per un atto di bontà del sottoscritto non è stato fatto incartare al decollo dimostrativo, anche se la tentazione era forte.
In effetti volare non è semplicemente una serie di: - Corri! - Spingi! - Tira! - Vai a destra! - Gira! - Gira asino che lì si sale! ecc.
Volare è una cosa ben più complessa, basti dire che il mondo del volo a velocità infrasoniche (cioè tutte quelle inferiori alla velocità del suono) presenta ancora dei lati oscuri a livello scientifico, mentre si sa dippiù, ad esempio, del volo a velocità ultrasoniche! Perciò per prendere coscienza del mondo nuovo in cui vorremmo andare, è necessario assimilare e comprendere quella serie di cose che sono le sue leggi e di conseguenza conoscere i comportamenti da tenere in ogni circostanza.
Proviamo a partire dal presupposto dei due diversi "sistemi", cioé quello terrestre in cui siamo vissuti finora, e quello aericolo in cui vorremmo andare [fig. 4]. Con lo studio della



aerodinamica e della meteorologia, con l'apprendere i sistemi di guida del nostro mezzo volante e con la pratica del volo che andrà accumulandosi volta per volta, impareremo a comportarci volteggiando nel sistema aericolo con sufficiente sicurezza.
Il problema del rischio nasce invece dal punto di contatto che questi due mondi hanno, in quanto il passaggio dal sistema aericolo a quello terrestre può essere molto violento se si commettono errori di manovra o di valutazione.
Il trait d'union dei due sistemi è tenuto dalla forza di gravità, che, come ben sappiamo, si esercita in una sola direzione. Inoltre entra in causa un altro fattore a complicare ancor più la cosa: il sistema aericolo ed il sistema terrestre possono essere fermi l'uno rispetto all'altro, ma possono altresì muoversi e scorrere tra loro a varie velocità.
Non solo, ma gli effetti della forza di gravità possono essere acentuati o mitigati da altri movimenti verticali del sistema aericolo.
Ecco quindi che salta agli occhi la considerazione principale di questa chiaccherata: per volare occorre compiere due pasaggi, il primo riguarda l'abbandono del sistema terrestre per quello aericolo, e il secondo il passaggio contrario. Dei movimenti dell'aria che interessano il volo vero e prorio parleremo nelle prossime puntate, ora limitiamoci alle considerazioni necessarie ai passaggi sopracitati.
È essenziale considerare l'importanza del movimento orizzontale tra due sistemi poiché dovremo SEMPRE utilizzarlo per poter decollare ed atterrare a velocità tali da essere facilmente raggiunte con delle brevi corse. Per chi non lo avesse ancora capito si sta parlando del **VENTO, che deve essere, nelle manovre citate sempre DI FRONTE.**
I motivi sono questi:

Al decollo: dobbiamo raggiungere la massima velocità possibile rispetto al VENTO RELATIVO pur con i limiti imposti dal nostro fisico e dal peso che sosteniamo.
All'atterraggio: dobbiamo ridurre la nostra velocità il più possibile rispetto al TERRENO in modo che quando siamo prossimi allo stallo finale, l'aquilone sia quasi fermo.
Facciamo due esempi pratici:
Un pollo che non ha letto questo articolo si reca ad un decollo, apre il delta, si imbraga e si prepara a partire. Dà un'occhiata al sognavento che é girato a rovescio a causa di un vento che viene da dietro alla velocità di 15 km/h e dice a se stesso: «*Cosa cavolo sarà mai quella strisciolina legata ad un cavo!*»
Dopo di ché comincia a correre accelerando selvaggiamente giù per il pendio. Quando arriva al massimo della corsa la sua velocità è circa di 30 km/h che sarebbe più che sufficiente per farlo decollare in aria ferma, ma il vento da dietro fa si che il flusso d'aria incontrato dall'aquilone raggiunga a malapena i 15 km/h, velocità decisamente troppo bassa per volare. A questo punto, non resta che spingere la barra, risultato: il delta si impenna un attimo e sopravanza il pollo che non può correre più forte dopo di ché BOTTA DEL TERRORE!
Peccato, se si potesse correre a 45 km/h tutto ciò non sarebbe successo.
Altro pollo che non ha letto questi articoli: dopo un decollo riuscito solo per le coincidenze fortunate ed un volo fatto in qualche modo si appresta ad atterrare. Questa volta sarò cattivo: VENTO IN CODA A 30 KM/H! Il pollo si avvicina velocemente al terreno (molto velocemente) e intanto pensa:«*Ma cosa cavolo saranno mai quelle strane maniche bianche e rosse che i miei amici piantano sempre dove si atterra!?*». Dopo di ché si mette in piedi, passa le mani sui montanti e pensa:«*Soccia se son veloce! Questo delta è veramente una belva!*» Quindi comincia a spingere rallentando progressivamente, riduce la velocità rispetto al vento relativo a circa 20 km/h (è quasi in stallo) a questo punto l'aquilone rispetto al terreno viaggia ancora a 30+20=50 chilometri all'ora, il pollo continua a spingere per rallentare, risultato: il delta (ormai in stallo duro) va direttamente a conficcarsi nel terreno alla velocità di circa 30/40 km/h. Divertente no?
Una precisazione: se un deltaplano necessita per volare e per produrre portanza di una velocità all'aria di circa 28 km/h, non è che una volta eseguito lo stallo finale in atterraggio dobbiamo correre a questa velocità; l'aquilone, spingendo progressivamente sulla barra, rallenterà fino quasi a fermarsi e lo stallo sarà una cosa progressiva che ridurrà tale velocità fino ad annullarla completamente, permettendoci di appoggiare i piedi a terra con la grazia di una ballerina [fig. 5].



Un consiglio: se mentre spingete per stallare vi accorgete di essere un pò troppo veloci poichè l'aquilone guadagna un po' di quota (pochissimi metri) TENETE SPINTO al massimo il trapezio e il delta vi paracaduterà per quei pochi metri che vi dividono dal suolo. Vicino a terra NON RICHIAMATE MAI LA BARRA DALLO STALLO o l'aquilone metterà giù la punta e darete una botta incredibile!
(Dopo poi ci crederete).
A risentirci alla prossima puntata.

Testo e disegni di
ROBERTO MESSORI

(il seguito alla prossima puntata)

Errata corrige: N. 37 (febbraio 1983) pag. 9 colonna destra riga 12 leggere "...vedendovi velocissimi vicini al suolo". N. 38 (marzo 1983) pag. 10 colonna sinistra penultima riga: leggere: "...di vento +15 chilometri all'ora di corsa = 25 km/h".