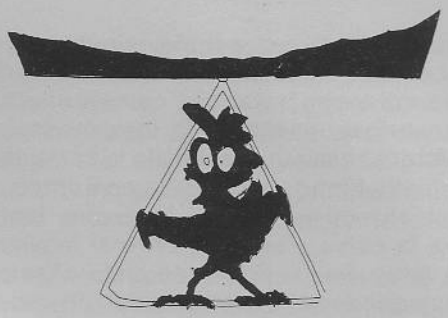
LA PAGINA DEL POLLO



8ª puntata

(ERRATA CORRIGE: nella puntata precedente a pag. 43, colonna sx, riga 5, leggere:...A) la quantità di velocità da imporre prima del rollio...Stessa pagina: nella figura 8 per motivi imponderabili l'aquilone risulta virare dalla parte sbagliata rispetto alla spinta; i parenti delle vittime causate da questa svista tipografica vogliano gradire le nostre più sentite scuse).

Nonostante abbiamo visto nelle puntate precedenti e nell'ADID (Appendice di Informazione Democratica) l'importanza degli errori di guida e l'influenza insostituibile dei principi di selezione naturale per un miglioramento delle future generazioni di piloti volo-liberisti, riteniamo opportuno riprendere l'insegnamento basandoci su concetti economicamente più validi. Capite cosa intendo. L'errore più frequente in cui incorre il principiante nell'effettuare una virata riguarda lo spostamento laterale del corpo: osservando la figura 1 sarà facile comprendere di che errore si tratta: il pollo nello spostare il "body" dal centro della barra verso il montante sinistro (ovviamente per virare a sinistra) non si rende conto che contemporaneamente porta le gambe verso destra. Il motivo di questo comportamento sbagliato è facile da comprendere: se immaginiamo di guidare con una sola mano tentando una virata di cui sopra, sarà ovvio capire come mai il corpo, sollecitato ad una estremità, ruoti intorno al suo baricentro (la fune di aggancio) portando l'altra estremità (i piedi) verso destra. È evidente come la sollecitazione che si vorrebbe trasmettere all'aquilone in un simile caso venga quasi totalmente "assorbita" dal movimento inutile e controproducente del corpo del pilota. È quindi necessario che durante la messa in rollio dell'apparecchio il corpo del pilota resti quanto più possibile parallelo alla chiglia come evidenziato in fig. 2.

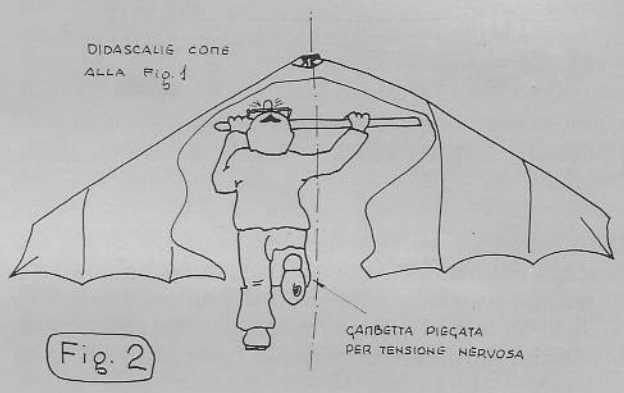


Fig. 2

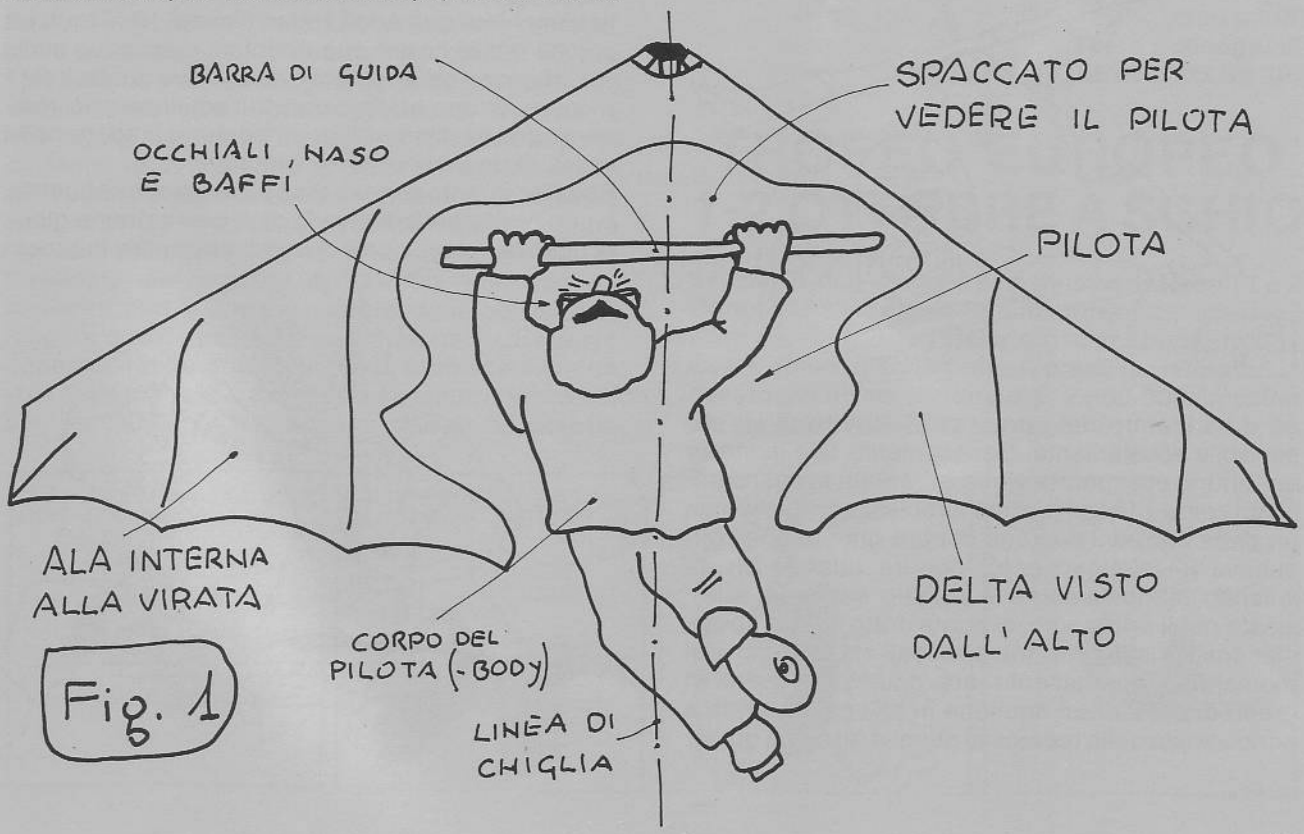


Fig. 1

È intuitivo quindi come il movimento corretto necessiti di una sollecitazione sulla barra non solo laterale, ma anche "rotatoria" come si effettuerebbe sul manubrio di una bicicletta. In tal modo, mentre la mano interna alla curva sollecita la barra da sinistra verso destra tirandola anche verso il corpo, la mano esterna alla curva (quindi la destra ipotizzando sempre la curva a sinistra) oltre al movimento da destra verso sinistra dovrà completare l'azione rotatoria spingendo sulla barra in modo da mantenere il corpo, che per inerzia e gravità tenderebbe a ruotare, almeno parallelo alla chiglia (Fig. 3).

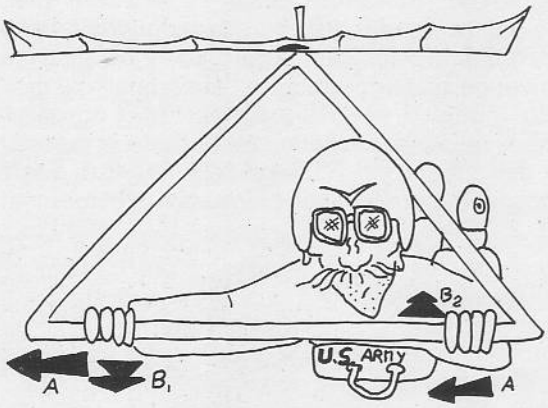


Fig. 3 A: SPINTA DI SPOSTAMENTO
B_1 B_2: SPINTE PER NON RUOTARE IL CORPO

Dico "almeno" perchè spingendo un po' di più col braccio esterno alla curva è possibile trasmettere all'aquilone un maggiore impulso mettendolo così in rollio in un tempo minore: infatti in un tal caso i piedi si allontaneranno ancora di più dalla chiglia (Fig. 4)

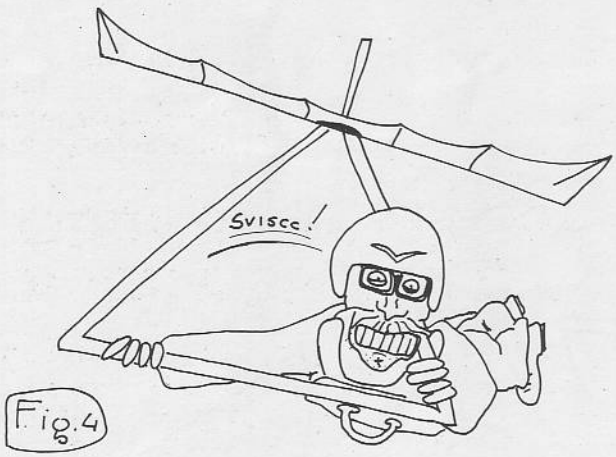


Fig. 4

ed il baricentro del corpo sarà oggetto di un più sensibile spostamento. Generalmente tale manovra un tantino esasperata viene effettuata in casi particolari come ad esempio una turbolenza che sospinge un delta contro il costone di puro granito che consentiva il veleggiamento, oppure quando si sta volando tranquillamente e il solito mongolo, entusiasta per il primo volo, ci punta dritto contro sbracciandosi a salutare travolto dall'entusiasmo del momento. Teoricamente ora dovreste essere in grado di pilotare un aquilone in aria calma: siete a conoscenza della tecnica di decollo, di come governare tale macchina volante lungo i tre assi e di come effettuare l'ultima parte della procedura di atterraggio: vi manca "soltanto" di apprendere la tecnica chiamata AVVICINAMENTO ALL'ATTERRAGGIO che è quella cosa che vi consentirà di effettuare la magnifica manovra che abbiamo chiamato confidenzialmente **stallo finale** su un morbido e verde prato anzichè sul tetto di una casa o contro il parabrezza di una Volvo bi-turbo che sta sfrecciando ai lati del campo di atteraggio (Fig. 5).

Fig. 5

È inutile dire quanto importante sia conoscere alla perfezione quei pochissimi concetti che sono alla base di tale manovra, non solo agli effetti di garantire maggiormente la nostra integrità fisica (che sarebbe già un bel colpo), ma anche per liberare la mente dalle preoccupazioni concernenti l'atterraggio consentendo a noi stessi di volare più rilassati e GODERE maggiormente dei lati più erotici di questa nostra passione sportiva. Propongo di sostituire la dicitura "stallo finale" con "stallo d'atterragggio" per la sinistra somiglianza con la nota frase "Soluzione finale" (per i non informati vedasi: "Storia di un Imbianchino" con Adolf Hitler, film del 1940), anche perchè "stallo finale" può diventare qualunque stallo volontario o non, eseguito a qualunque quota: infatti a causa di uno stallo orrendo l'aquilone può rompersi, girarsi, piantarsi in un costone, cadere nella vasca di un inceneritore comunale ecc...
Stabilito quanto sopra passo al paragrafo seguente; è una brutta notizia e ve la dico con estrema gioia, eccola: la spiegazione di come effettuare la proce-

Fig. 6

dura di atterraggio verrà ampiamente sviscerata nella prossima puntata, tanto ormai siamo alla fine dell'anno e l'abbonamento l'avetè già pagato, perciò potete prendervela finchè volete (Fig. 6).
In questa sede vedremo invece altre cose MOLTO importanti.
Le condizioni che può presentare l'atmosfera nell'area che interessa, volta per volta, il nostro spazio di svolazzamento possiamo comprenderle fra due limiti estremi: da una parte aria perfettamente immobile, ottima per i polli e per chiunque desideri farsi una planata incredibilmente dolce e senza problemi, e dall'altra un'atmosfera mostruosamente sconvolta da ogni genere di turbolenze. Tra questi due limiti esiste una infinita gamma di possibilità che richiedono di essere, volta per volta, riconosciute e stimate, prima di decollare, con un buon margine di approssimazione. Poichè i polli, in quanto tali non hanno conoscenze in merito, faranno bene a riservare i loro voli a quei momenti di massima calma atmosferica possibile facilmente riconoscibili dalla assoluta assenza: di raffiche, di forti venti, di possibili sconvolgimenti causati da cumuli o fronti in arrivo e di notevole riscaldamento solare. Dovranno inolte evitare luoghi con decolli pericolosi campi di atterraggio difficili, in praica non dovranno volare **mai.** Però, nel caso che qualche pollo commetta l'mprudenza di volare davvero, voglia tener presente questi suggerimenti: il comportamento dell'aquilone cambia moltissimo in funzione delle condizioni atmosferiche nelle quali è immerso, perciò il pilota dovrà adeguarsi volta per volta alla situazione per pilotare il proprio mezzo con efficienza. Facciamo ora l'esempio classico di un pollo (anzi di una pollastra, visto CHI ha ispirato, con notevole spirito, queste righe): ore 14 di una caldissima giornata di luglio, al famigerato decollo del Monte Calvanella detto "La Pietraia", è di turno una pollastrella al suo 4° volo (i primi tre voli effettuati a Bassano del Grappa in condizioni calmissime). Ultime raccomandazioni seguite da un decollo pressoché perfetto, poi il delta, a causa di una termica che gli solleva l'ala sinistra, imbardata e rolla verso destra puntando decisamente verso un costone roccioso. La pollastra, che in quel momento c'è attaccata sotto, si comporta ovviamente in funzione dell'esperienza accumulata nei voli precedenti e sposta il proprio corpo verso sinistra senza troppa fretta e senza neppure forzare troppo. Risultato: un Atlas massacrato, 7 giorni di Ospedale, un mucchio di Salvelox, due genitori incazzati duri e una gran voglia della pollastra di leggere queste pagine. Per evitare rischi di questo genere avrebbe dovuto prima di tutto scegliere un volo nelle vicinanze; poi aspettare almeno le ore 18, poi, IN OGNI CASO, appena decollata avrebbe dovuto allontanarsi dalla montagna con una buona velocità (cioé con la barra un po' tirata) e poi, se nonostante queste ovvie misure precauzionali, l'aquilone beccasse ugualmente una turbolenza, avrebbe dovuto correggere IMMEDIATAMENTE l'assetto con uno spostamento più franco ed energico come descritto nella prima parte di questo articolo.
Vorrei pregare a questo punto i lettori di queste pagine (il Baffo, Me ed il Tipografo) di prendere ben coscienza del concetto espresso nelle ultime tre righe del paragrafo precedente in quanto sarà tale nostra prontezza di spirito a permetterci di mantenere il mezzo volante da cui dipendiamo sotto il massimo controllo possibile.
Come esistono due limiti estremi nel movimento dell'atmosfera esistono due limiti nell'impulso che possiamo trasmettere alla nostra ala: da un leggero e delicato spostamento di pochi centimetri possiamo arrivare ad aggrapparci ad un montante gettando selvaggiamente le gambe al di là del cavo laterale. La cosa importante è che l'entità della nostra sollecitazione sia proporzionata alla realtà del momento in funzione di ciò che vogliamo fare. Per acquisire la sensibilità minima necessaria a stabilire un tal genere di rapporto la cosa migliore è affrontare PER GRADI condizioni sempre più forti. Questo non vuol dire fare tre voli in aria calma e il quarto in mezzo a delle termiche del terrore, piuttosto anticipare sempre più l'ora del classico voletto serale fermo restando il fatto di evitare giornate di turbolenza meteorologica. Stesso concetto vale per i voli con venti forti anche se laminari, poichè vicino al suolo possono dare origine a forti turbolenze o, in mancanza di ostacoli, a gradienti piuttosto intensi. Quest'ultimo caso lo vedremo il prossimo numero, insieme alle manovre di AVVICINAMENTO ALL'ATTERRAGGIO.

Proverbio della settimana:
"Meglio un pollo oggi che un pilota domani"

ciao a tutti

Testo e disegni di
ROBERTO MESSORI