

## Lettera a un pilota di aeroplano

Cat. "Autori"

Hermes (*Ingegnere chimico e Ricercatore*)

30 maggio 2019



### Video

Caro Pilota di aeroplano, ti sembrerà un po' insolito che una lettera a te indirizzata abbia inizio con un trattore e con un suo particolare meccanico ovvero la "presa di forza".

Ma tu sei Donna/Uomo di mondo e di cultura (soprattutto tecnica) dunque non ti spaventerà di certo dover trattare argomenti anche più "terrestri" nonostante passi tanto tempo della tua vita lassù nel cielo.

Il motivo per cui ti scrivo lo scopriremo un poco alla volta, ma prima di proseguire mi preme innanzitutto comunicarti il mio più profondo rispetto per la tua professione. La tua grande responsabilità viene prima di tutto poiché in te è riposta la sicurezza di tante persone. Inoltre hai la notevole funzione di permettere il rapido spostamento di persone e merci nel mondo o meglio nell'ecumene geografica. Grazie, quindi, per quello che fai....ahimè non posso dire per tutto quello che fai.

Adesso caro Pilota chiariamo la prima domanda che immagino tu abbia maturato: che cosa c'entra la presa di forza del trattore con l'aviazione?

Troveremo soddisfazione al quesito attraverso l'analisi di un semplice sistema fisico, la trasmissione del moto tra due ruote A e T. Consideriamo due ruote aventi le seguenti caratteristiche: la A è molto più piccola della ruota T sia geometricamente che in termini di massa ovvero  $m_T > m_A$

A un certo istante ( $t = t_0$ ) la ruota T gira intorno al proprio asse alla velocità angolare  $\omega_T$  mentre la ruota A trasla alla velocità  $v_{A0}$  e non gira. (vedi Figura 1)

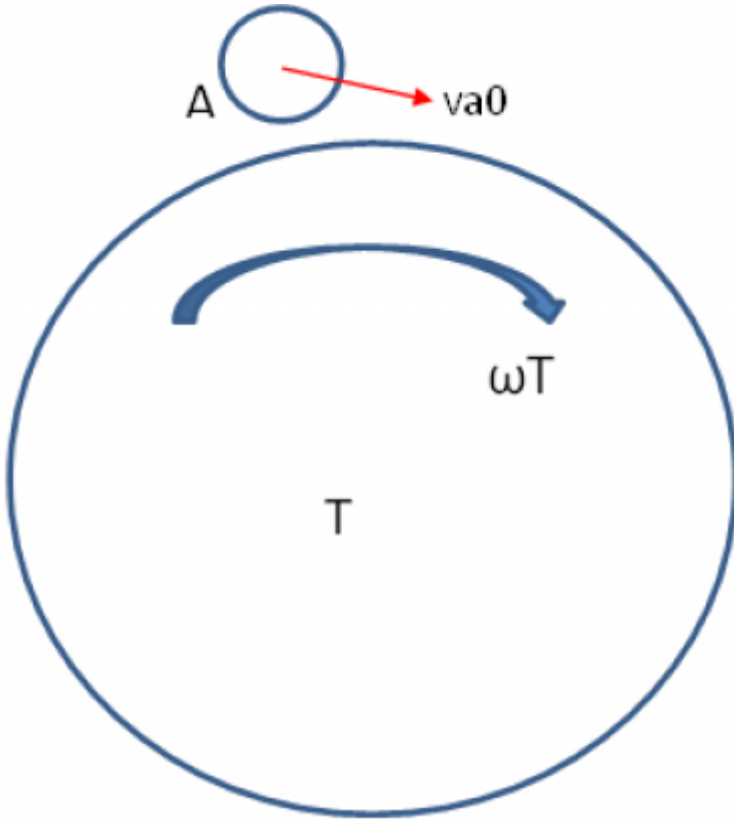


Figura 1

Al tempo  $t = t_1$  la ruota T continua a girare come al tempo  $t_0$  mentre la ruota A raggiunge il punto di contatto C con la ruota T (vedi Figura 2)

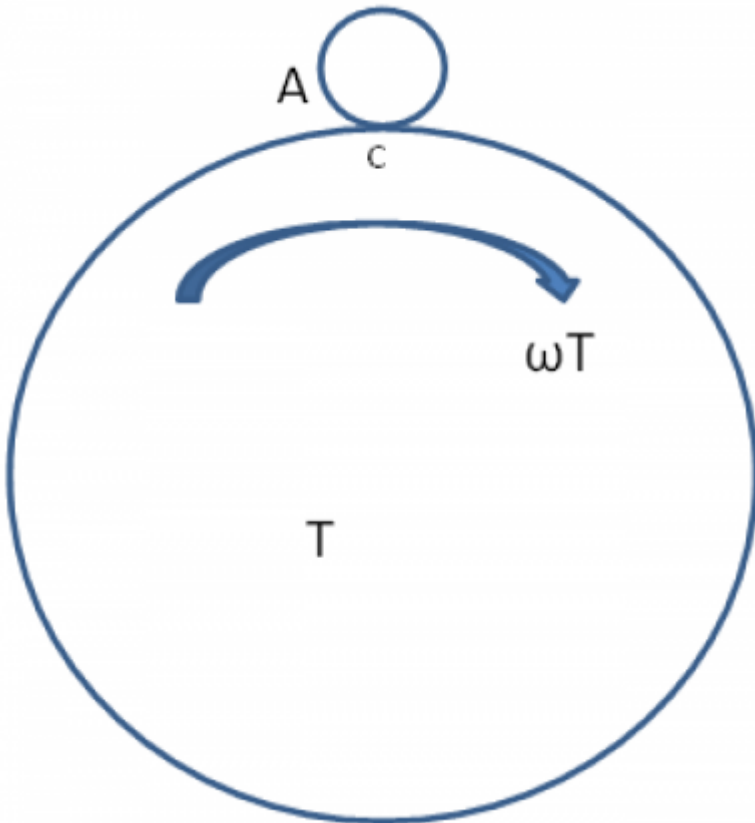


Figura 2

Ci vogliamo prefiggere lo scopo di determinare come si comporterà l'intero sistema nel momento in

cui (all'istante  $t = t_1$ ) la ruota A viene a contatto con la ruota T.

Focalizziamoci sull'analisi di forze e relativi momenti in gioco al tempo  $t = t_1$ , allo scopo ingrandiamo la zona del punto di contatto C (vedi Figura 3). Per analizzare il comportamento del sistema, applichiamo il principio di azione e reazione nel punto di contatto.

La ruota A possiede una certa quantità di moto (per effetto della sua traslazione a velocità iniziale  $v_{a0}$ ) che tende a trasmettere alla ruota T nel punto di contatto.

Tuttavia la ruota T ha un'inerzia enormemente maggiore di A, quindi possiamo ragionevolmente ammettere che T non modifichi il proprio moto. (sarebbe come cercare d'innalzare il livello del mare con una lattina di gassosa!). Al contrario, la ruota A è sottoposta a forze di reazione non indifferenti che si oppongono al suo moto di traslazione.

Le forze sono le seguenti:

- $F_{ma}$ : Forza di reazione alla traslazione verticale (proporzionale alla massa di A e opposta al peso N)
- $F_{as}$ : Forza di reazione alla traslazione orizzontale ovvero la forza di attrito che è proporzionale sempre alla massa di A e al coefficiente di attrito
- Per ultima abbiamo la più cospicua delle forze in gioco, la forza  $F_t$ , che è generata dal momento angolare di rotazione della ruota T.  $F_t$  è quindi proporzionale al momento d'inerzia di T e alla sua velocità angolare  $\omega_T$ .  $F_t$  è semplicemente la risultante della scomposizione vettoriale del momento angolare della ruota T e del braccio (raggio ruota T) cui essa è applicata rispetto al centro di rotazione di T.

$F_t$  è enorme, poiché è smisurato il momento d'inerzia di T.  $F_t$  perciò è tale da sovrastare tutte le altre forze in gioco. In virtù di questa forza dominante, la ruota A (che è sottoposta a  $F_t$ ) non può fare altro che ruotare in direzione opposta a quella di T (sempre per il principio di azione e reazione).

A questo punto mio caro Pilota ti sarà senz'altro chiaro che abbiamo stabilito una forte analogia tra la presa di forza del trattore e la ruota T. Entrambe rappresentano l'organo di movimento che comanda il gioco. A nessun uomo sano di mente verrebbe mai la sciagurata idea di tentare di bloccare a mani nude, o con qualsiasi strumento, l'ingranaggio del trattore mentre è in movimento! La presa di forza ruota sorniona a bassa velocità ma la coppia meccanica che sviluppa è poderosa analogamente a quella che la ruota T sprigiona nei confronti della ruota A.

Esimio Pilota di aeroplano mi auguro che questa lettera sia di tuo gradimento o quantomeno stia stimolando la tua curiosità, perché adesso ne vedremo delle belle!

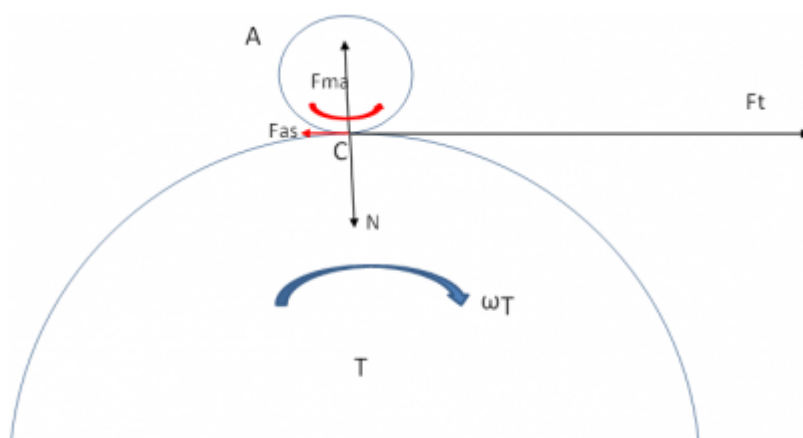


Figura 3

Caro Pilota, questo sistema, il cosiddetto mondo in cui viviamo ci inchioda a ipocrite realtà e ci nasconde verità troppo scomode, molte di queste le cela semplicemente sotto il tappeto. Il lavaggio del cervello cui siamo sottoposti (dai media) non ci fa accorgere di tali verità anche quando inciampiamo su quel tappeto. Automaticamente il nostro cervello le ignora, fa finta che sotto il tappeto non vi sia nemmeno un granello di polvere anche quando vi è stato occultato un elefante!

Per fortuna, le cose non vanno sempre come il sistema vorrebbe! Quando qualcuno riesce a prendere coscienza anche di una sola delle verità nascoste, può sprigionare forze davvero poderose (tipo quella della ruota T) che possono condurre verso una presa di coscienza fondamentale.

Caro Pilota, qualora tu non lo abbia ancora fatto, è venuto il momento di guardare con attenzione sotto quel f.....to tappeto!

Adesso facciamo una semplicissima trasposizione (vedi Figura 4): T sia la Terra che gira intorno al proprio asse. Attacciamo un bell'aeroplano (finalmente!) alla ruota A e consideriamo una bella pista di atterraggio orientata Ovest - Est

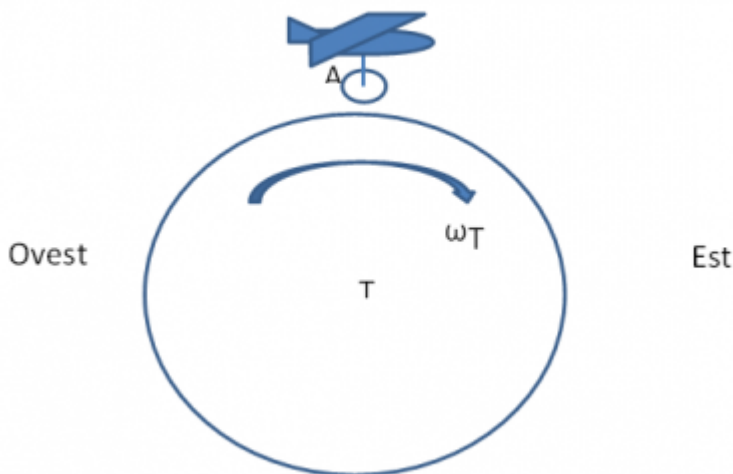


 Figura 4

E Adesso Caro Pilota avrai capito il motivo fondamentale della mia lettera!

Facciamo finta che ti trovi a pilotare quel simpatico aeroplano blu e devi portarlo giù sano e salvo planando da Ovest verso Est.

**Domanda per il pilota di Aeroplano: Che cosa succede al nostro aeroplano in fase di atterraggio nel momento esatto in cui le ruote del carrello toccano l'asfalto della pista???**

Ovviamente mi aspetto da te una risposta che sia logica e coerente con tutte le evidenze fisiche delle forze in gioco esaminate nella prima parte di questa lettera!!!...mi raccomando non ci deludere!!!...ah quasi dimenticavo...**ricordati della presa di forza del trattore!!!**

... in genere a pag. 46 della settimana enigmistica si trovano le risposte a importanti quesiti della settimana, ebbene ecco la nostra pagina 46 (vedi Figure 5a - 5b):

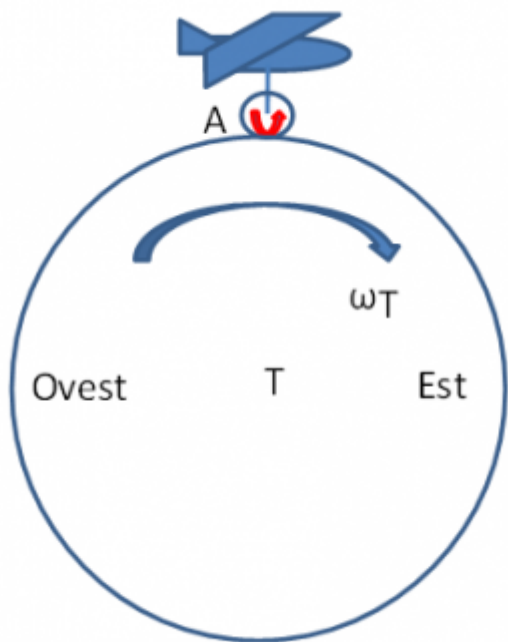


Figura 5a

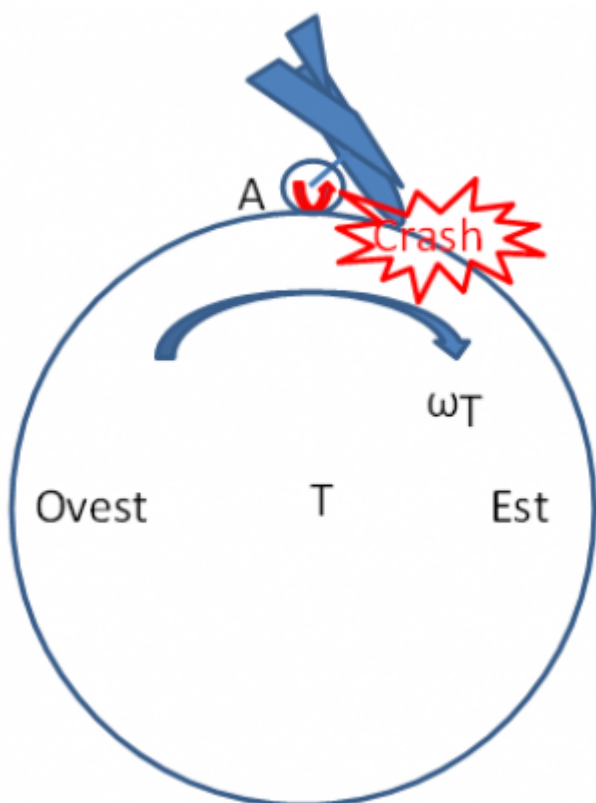


Figura 5b

... la quantità di moto posseduta dall'aeroplano in fase di atterraggio non può trasferirsi alle ruote del carrello poiché queste ultime tendono a ruotare da Est verso Ovest per effetto del moto di rotazione terrestre (il senso di rotazione delle ruote dell'aeroplano è indicato in rosso in figura 5a - 5b). All'aereo (fusoliera e ali per intenderci) non rimane quindi che un solo possibile moto e scordiamoci assolutamente un normale atterraggio. La fusoliera, infatti, subisce una contro-rotazione rispetto

all'asse delle ruote del carrello con effetti drammatici!!! (vedi figura 5b)

Mio Caro Pilota qualora tu non riesca a visualizzare bene nella tua mente cosa accade al nostro aeroplano blu, allora puoi guardarti questo video e tutto ti sarà chiarito!



Video

Tutto quanto fin qui illustrato, applicando il bilancio delle forze e momenti si può riassumere in un fenomeno che è sempre sotto i nostri occhi quando ci capita di osservare degli ingranaggi. Quando una ruota motrice gira in un senso la ruota trasportata gira nel senso opposto... tutti gli ingranaggi obbediscono a questa regola (logica) fondamentale. (vedi figura 6)

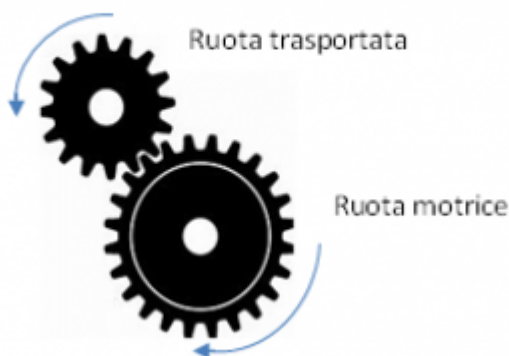


 Figura 6

Caro Pilota, non fare il furbo so già quello che stai pensando!... vorresti provare ad atterrare in un'altra direzione?... non te lo consiglio proprio! Non credere di cavartela atterrando da Est verso Ovest, la coppia motrice del "pianeta rotante" ridurrebbe in briciole il tuo povero carrello al primo contatto (ricorda sempre la presa di forza del trattore), mentre se provi ad atterrare da Nord a Sud (o sud—nord viceversa) andresti ad accartocciare le ali del povero aeroplano.

C'è solo un modo, Caro Pilota, per far atterrare sano e salvo il nostro incauto aeroplano... e proprio per il rispetto che nutro nei tuoi confronti, penso che tu lo conosca benissimo!

E allora diciamolo in modo definitivo, è assolutamente necessario che la Terra sia ferma e NON ruoti

( $\omega T=0$ ).

Voglio assolutamente sottolineare, mio caro Pilota, un'evidenza fisica semplicissima quanto fondamentale che permette agli aeroplani di atterrare sulla terra FERMA. Terra ferma si traduce nel fatto che non c'è alcun momento angolare e quindi nessuna forza  $F_t$  applicata alla ruota dell'aeroplano quando questa tocca la pista di atterraggio (vedi figura 7), mentre la forza  $F_{ma}$  è bilanciata esattamente dal peso  $N$ . La sola forza attiva che agisce sulla ruota A è l'attrito  $F_{as}$ .



Figura 7

L'attrito  $F_{as}$  è orientato in senso opposto al verso del moto di traslazione dell'aeroplano (e quindi anche la ruota A), nel momento del contatto la forza applicherà un momento (coppia) che farà ruotare A in senso congruente con il verso di atterraggio dell'aeroplano (qualunque esso sia). In poche parole è semplicemente l'attrito tra pneumatico e terra (FERMA) che fa atterrare gli aeroplani!!!

**LA TERRA E' FISSA E NON RUOTA!!!**... se ruotasse nessun aereo potrebbe atterrarci sopra, come invece avviene normalmente ogni giorno in tutti gli aeroporti. E questa è la scomoda verità (tra le tante) che c'è nascosta sotto il tappeto!!!

...e Neanche tanto nascosta mio caro Pilota! Sicuramente sarai a conoscenza del fatto che i più autorevoli enti governativi, che hanno a che fare con aeronautica e astronautica, (tipo AIAA [American Institute of Aeronautics and Astronautics]; CIA [Central Intelligence Agency]; Defense Technical Information Center [U.S. Department of Defense]; NASA [National Aeronautics and Space Administration] e molti altri) nei loro più svariati documenti tecnici, assumono spesso una **Terra fissa e stazionaria!** come riferimento nei modelli di calcolo. Per maggiori dettagli, Caro Pilota, ti consiglio la lettura e l'approfondimento attraverso il seguente interessantissimo [articolo](#).

Mio Caro Pilota di aeroplano è il momento di salutarci, ma prima di farlo mi permetterai una raccomandazione/esortazione. Quando la prossima volta ti siederai al posto di pilotaggio dell'aereo dà un'occhiata ai comandi, là sul pannello di controllo, ti chiedo di focalizzare due pulsanti in particolare:

- Il primo è quello che apre il carrello e ricordati di quello che ti ho scritto in questa lettera la prossima volta che schiacterai quel pulsante... la Terra è Fissa e stazionaria e tu caro Pilota lo dimostri all'umanità intera ogni volta che atteri sulla pista!
- Il secondo pulsante è lì in bella vista e sopra c'è scritto Chemtrails on/off... ecco lo so benissimo che tu vorresti lasciarlo su "off" ma la compagnia aerea t'impone di metterlo su "on" quando sei in quota di crociera! Tu da solo non puoi rischiare di disobbedire ma faccio appello alla coscienza collettiva di tutta la categoria... pensateci la prossima volta, la Terra è lì ferma che vi aspetta per farvi atterrare sicuri, non irroratela con quelle porcherie!!!

Un caro Saluto.

p.s. questo è un messaggio captato da unità trasmittente identificata su frequenza 165 khz proveniente da settore t94/8 MM - coordinate extrapolari 98 - 163.



Inizio trasmissione

Miei cari pseudoscienziati, sono spiacente per voi ma in questo caso non c'è nessuno che possa venire in vostro aiuto, per trovare una spiegazione alternativa che si allinei alle vostre teorie copernicane/galileiane/newtoniane/einsteiniane FARLOCHE.

1. l'atmosfera non vi può aiutare sebbene stia trascinando (secondo le vostre assurde asserzioni) l'aereo a centinaia di km/h. Il problema non è l'aereo ma le ruote del suo carrello, le quali, della vostra atmosfera rotante se ne infischiano altamente.
2. la gravità... poverina! Neanche lei vi può soccorrere, è solo spettatrice impotente, anzi contribuisce solo ad alimentare i vostri assurdi paradossi.
3. Se qualcuno di voi avesse ancora dei dubbi vi basti fare un semplice confronto tra Energia cinetica dell'aereo (p. es. Boeing 747) in fase di atterraggio pari a 60000 Mega Joule mentre L'Energia cinetica del "pianeta" Terra in rotazione sarebbe pari a  $1,5E+26$  Mega Joule !!!!! ... secondo voi chi vince!?
4. L'attrito, alla stregua dell'atmosfera, non ce la può fare da solo contro il mostruoso momento d'inerzia, ovvero l'assurdo frutto del vostro mefitico modello che vi si ritorce contro, e distrugge dall'interno quel che resta di una colossale menzogna che sta finalmente giungendo al capolinea!

Fine Trasmissione

From:

<https://extrapedia.org/> - **Extrapedia**

Permanent link:

[https://extrapedia.org/db/lettera\\_a\\_un\\_pilota\\_di\\_aeroplano](https://extrapedia.org/db/lettera_a_un_pilota_di_aeroplano)

Last update: **06/02/2020 08:06**

