

Consigli per un buon traino - 1

Evandro DETTI

• *Considerazioni generali*

Per prima cosa occorre sottolineare che il trainatore, insieme all'istruttore, è coinvolto nell'attività didattica. Non può effettuare il traino in maniera estemporanea e priva di un minimo di pianificazione. E' necessario che i traini scuola siano standardizzati nella maniera più appropriata e rispondente alle necessità dell'addestramento. Non si deve perdere di vista l'obiettivo della missione che è quello di addestrare l'allievo.

Molto spesso, però, l'obiettivo primario del trainatore, sebbene non dichiarato apertamente, è quello di effettuare ore di volo gratuite per mantenere senza oneri il proprio brevetto di pilota di aeroplano. Purtroppo la realtà è spesso questa e lo vediamo in molti ambienti di volo a vela. Appena raggiunto il numero di ore necessario per il rinnovo, il trainatore sparisce dalla scena e non si fa più vivo fino a quando non gli fa comodo...

Per questo è necessario far in modo di avere trainatori che siano anche volovelisti, coinvolti nell'attività di volo a vela e che vi si dedichino con una certa assiduità.

Chi vola in aliante e sostiene il costo del traino aereo ha interesse a che questo duri il meno possibile, in modo da permettere al club di stabilire i costi più bassi. Un trainatore che abbia solo il brevetto di aereo e che sia interessato principalmente a fare le ore di volo per il mantenimento, cerca di far durare il traino il più possibile, per raggiungere in breve tempo il suo scopo. Nasce un conflitto di reali interessi che si può risolvere soltanto nell'utilizzo di piloti trainatori-volovelisti.

Un pilota di aereo non sa quali siano con precisione le necessità di un pilota di aliante, in ogni fase del traino. Né sono sufficienti i due o tre voletti in aliante come osservatore, prescritti come requisiti necessari per l'abilitazione al traino, perché durante quei voli non è in grado di pilotare lui stesso. La fase di traino è abbastanza difficile per un pilota d'aereo. Inoltre non è possibile in tre voli sperimentare tutte le operazioni relative alla progressione didattica per il conseguimento della licenza di pilota d'aliante. La discesa al traino, ad esempio, si può comprendere soltanto dopo averla effettuata più volte e dopo aver raggiunto la preparazione necessaria. E un trainatore deve ben sapere come si fa questa manovra e soprattutto deve sapere come questa viene vissuta da chi sta dietro, al traino.

Anche il traino sotto scia e tutte le posizioni inusuali e la loro rimessa, che l'aliante deve effettuare durante la scuola, costituiscono per i trainatori una sorta di gravoso impegno. Gli sarà molto più facile sostenere il ruolo corretto se conosce la realtà anche dall'altra parte.

Il trainatore è il responsabile del treno aereo-aliante. Meglio per lui se conosce perfettamente ciò che si deve aspettare delle varie situazioni. Sarà così anche in grado di sorvegliare tutte le operazioni condotte dai volovelisti, sia al suolo nella fase precedente il decollo, sia durante il traino, specialmente se si tratta di un volo di trasferimento da un aeroporto ad un altro.

Ma anche nel caso di traini in montagna, lungo i costoni, o in mezzo alle nuvole, situazioni tutt'altro che rare a verificarsi, un pilota trainatore che abbia una mentalità volovelistica è in grado di svolgere il suo compito in maniera nettamente migliore. Porterà l'aliante nelle termiche, non lontano da esse. E saprà dove cercare le ascendenze e come evitare le discendenze.

• Operazioni preliminari

Il compito del trainatore comincia già dal suo avvicinarsi all'aereo. La mattina, prima di iniziare i voli, deve controllare tutto l'aeroplano.

Lo spurgo dei serbatoi, necessario per vedere se c'è presenza di acqua nella benzina, va fatto subito, prima di muovere l'aereo. Altrimenti l'acqua eventualmente presente si mescola di nuovo con la benzina. L'acqua, più pesante, si deposita in fondo. Appena aperta la valvola di spurgo, che si trova il più in basso possibile, l'acqua è la prima d'uscire. Lo spurgo va fatto con l'apposita attrezzatura, con una bottiglia di vetro, in modo da poter scoprire le tracce della presenza di acqua.

L'olio motore deve essere al giusto livello. Il controllo va effettuato dopo aver estratto la stecca, averla pulita con uno straccio, perché il livello che segna dopo una lunga sosta è poco attendibile, averla rimessa al suo posto ed estratta di nuovo. Se il livello non è corretto va ripristinato utilizzando l'olio prescritto.

Il trainatore deve fare i controlli interni ed esterni prima di iniziare i voli; anche il cavo di traino è di competenza sua. Il cavo va ispezionato per rilevare segni d'usura, nodi e stato generale.

• Operazioni pre-decollo

Prima di iniziare l'attività il trainatore deve scaldare il motore ed effettuare la prova motore e quella radio. A questo punto inizia la collaborazione con l'istruttore per lo svolgimento delle missioni di volo. All'occorrenza ogni traino sarà effettuato o in maniera standard, oppure previo accordo preliminare, se quella particolare missione lo rende necessario. E' meglio che istruttore e trainatore si accordino prima, a terra, piuttosto che dopo, in volo, quando l'utilizzo della radio comporta il rischio di non capirsi bene e comunque comporta un utilizzo della frequenza per una conversazione che non sempre può essere rapida e concisa. Non si deve occupare la frequenza a sproposito. Può servire ad altri. Le comunicazioni radio debbono essere standardizzate al massimo e ridotte al minimo.

Prima del decollo il trainatore deve sorvegliare le operazioni a terra, osservando l'attività intorno all'aliante. Mentre l'aliante si allinea, il trainatore sale a bordo dell'aereo pronto a mettere in moto. Inutile mettere in moto molto tempo prima che l'aliante sia pronto al decollo: il motore gira ed il segna-ore del motore pure. Far girare inutilmente il motore significa sprecare il tempo di utilizzo fra una revisione e l'altra; revisioni che sono, purtroppo, molto costose, ma il cui costo sarà comunque riversato dal club su chi utilizza la macchina, cioè sui volovelisti stessi. Risparmiare il motore è uno dei modi che contribuiscono a ridurre i costi generali dello sport del volo a vela. Inoltre si risparmia benzina, si produce meno rumore e così via. E' necessario acquisire una mentalità tesa alla massima ottimizzazione di tutte le operazioni, per migliorare la qualità generale della disciplina.

• Allineamento

Quando l'aliante è pronto, con il pilota, o i piloti, sistemati a bordo e pronti a chiudere la capottina, il trainatore può accendere il motore. Non è necessario ripetere la prova motore ad ogni volo, basta averlo fatto all'inizio dell'attività. Del resto ogni traino è praticamente una prova motore. In caso d'interruzione dell'attività per un tempo relativamente lungo si può rifare la prova motore prima del successivo decollo.

Dopo aver chiesto l'allineamento, a meno che, per convenzione, in quell'aeroporto la richiesta di allineamento fatta dall'aliante non valga anche per l'aereo, il trainatore entra in pista e si posiziona a quarantacinque gradi rispetto all'asse pista, in modo da poter osservare l'operazione di aggancio del cavo all'aliante. Chi aggancia il cavo alla coda del traino avvertirà il pilota muovendo uno dei timoni, di direzione o di profondità. Poi il trainatore tende il cavo, facendo attenzione a non dare strattoni all'aliante.

Da questo momento il pilota trainatore utilizza lo specchietto retrovisore per guardare dietro di sé. Lo specchio deve essere regolato in funzione della posizione assunta dal pilota in base alla sua statura, perciò ogni trainatore deve regolare lo specchio per se stesso. La regolazione deve essere valida anche dopo il decollo, in modo da poter osservare l'aliante senza dover fare troppi spostamenti della testa o del corpo.

L'esperienza pratica mi ha insegnato che molti trainatori regolano lo specchio a terra in maniera ottimale per poter controllare i movimenti del cavo di traino e vedere quando è ben teso. Poi, una volta in volo, tale posizione dello specchio si rivela troppo bassa. L'aliante è sopra la massima altezza della porzione di spazio aereo visibile e costringe, ogni volta, a spostare il corpo in avanti e ad alzare la testa per vedere l'aliante. Un trainatore poco allenato rischia così di perdere l'assetto e di variare la velocità ogni volta che vuol vedere l'aliante dallo specchietto retrovisore. Da tenere presente durante i voli per l'abilitazione al traino ed anche dopo, finché non si acquisisce una discreta pratica.

Una regolazione troppo alta, del resto, se permette di vedere bene l'aliante al suolo, e più tardi in volo, non lascia vedere bene il tendersi del cavo; ognuno deve sperimentare e trovare la regolazione migliore, che sarà quella intermedia tra le due descritte. Tra i controlli pre-decollo che il trainatore ha effettuato, bisogna controllare bene di aver messo la prima tacca di flaps, di aver regolato il trim alla giusta posizione e di aver inserito la pompa elettrica.

Un altro controllo specifico del traino aereo riguarda il sollevamento dell'ala dell'aliante. Quando il pilota dell'aliante dichiara per radio di essere pronto l'ala deve essere sollevata. Non sono pochi i piloti che se la dimenticano appoggiata a terra e dicono ugualmente di essere pronti al decollo. Ciò denota una scarsa attitudine ad eseguire correttamente i controlli. Il decollo può avvenire ugualmente, ma una cosa è decollare volutamente così, per addestramento o per necessità, come la mancanza di un aliante che alzi l'ala, un'altra cosa è averla dimenticata e sorprendersi dopo del comportamento dell'aliante che, presumibilmente, imbarderà. Il buon trainatore farà bene a ricordarsi anche di questo. *Ai prossimi consigli...*

