

## **Il traino: due mondi (abbastanza) diversi attaccati allo stesso cavo.**

R. Visonà/AVL

Definizioni:

- Traino: convoglio aereo costituito da un aereo a motore (Trainatore) e da uno o più Alianti attaccati tramite cavo al Trainatore. Come tutti sappiamo il Trainatore sta davanti (normalmente) e l'Aliante sta attaccato dietro fino al momento in cui decide di sganciarsi alla quota desiderata.
- PM: Pilota a motore
- PVV: Pilota di Volo a Vela
- PMT: Pilota trainatore

In questo breve articolo vorrei dare qualche elemento di riflessione per entrambi i nostri due piloti (quello che sta davanti, PMT, e quello che sta dietro, PVV, per intenderci) con lo scopo di rendere più sicura e rilassante questa fase del Volo a Vela quasi sempre necessaria, soprattutto al Volovelista.

Dò per scontato che chi sta seduto sull'Aliante sappia seguire correttamente il traino e chi sta sul Trainatore, anche se non è un volovelista, abbia almeno chiari i concetti del Volo a Vela. E soprattutto che entrambi eseguano tutti i controlli standard.

Ecco un concetto semplice ma forse non chiaro a tutti: volare a motore e volare in aliante, al di là del fatto che entrambe le attività permettono di sollevarsi da terra, sono due mondi radicalmente diversi, con alcuni aspetti apparentemente in comune, ma che, se valutati con un po' di attenzione, ci confermano anch'essi che stiamo parlando di due mondi estranei.

Analizziamo alcune parole chiave che ci aiutano a capire le differenze tra PM e PVV:

### Quota.

Per il Pilota a motore (da ora in poi PM) la quota significa rispettare le regole VFR o IFR, rispettare una procedura, evitare di sbattere contro una montagna, diminuire il consumo di carburante etc. E' un numero che si legge su uno strumento, da riportare agli enti con cui si è in contatto e poco di più.

Per il Volovelista (da ora in poi PVV) la quota è tutto: motore, carburante, distanza, possibilità di proseguire il volo, possibilità di entrare in pista.

### Vento.

PM: una seccatura. Calcolo della deriva, variazione della GS etc

PVV: un'opportunità in più; possibilità di volo in dinamica, onda...

### Turbolenza.

PM: quando finisce sta turbolenza del c.....?

PVV: finalmente l'aria si muove. Dov'è l'ascendenza?

### Montagna.

PM: meglio stare alla larga

PVV: se non mi avvicino ai rilievi non trovo da salire....

### Cumuli/Rotori/Lenticolari

PM: meglio stare alla larga

PVV: senza condensazioni la lettura del cielo è un problema.....

### Virate/accelerazioni/turbolenze

PM: cerca di evitarle il più possibile

PVV: buona parte del volo può essere fatta di queste cose.

Come si può vedere, due modi di volare con caratteristiche ("driver" si potrebbe dire oggi) molto diverse, per non dire opposte. E allora?

La conclusione è che i nostri due piloti del famoso "convoglio aereo" conoscono poco (o spesso quasi niente) dei problemi dell'altro.

Il dato di fatto è che nonostante queste differenze sostanziali, il primo tratto di volo (fra l'altro quello più delicato e che richiede qualche attenzione in più) deve essere fatto insieme, anzi legati da un cavo di una cinquantina di metri.

Purtroppo la legge attuale non favorisce certo la comprensione tra i due "mondi".

Il trainatore non ha l'obbligo di avere la Licenza di Volo a Vela. In pratica, buona parte dei Piloti trainatori non è PVV.

Al PVV non solo non è richiesta la Licenza di PPL ma addirittura è vietato salire a bordo di un trainatore durante i traini (per familiarizzare e per rendersi conto delle problematiche etc.)

All'interno del Club va ovviamente fatto ogni sforzo per "travasare" la cultura tra i due modi diversi di volare.

Per concludere, (oltre ovviamente ai controlli standard, da fare sempre) ecco qui qualche suggerimento dalla mia personale esperienza di trainatore/volovelista/istruttore di VV:

#### Prima di decollare:

- Informarsi su chi è il pilota che sta seduto sull'altro velivolo (allievo, istruttore, pilota esperto, pilota a rischio etc.)
- Verificare che il contatto radio con l'altro velivolo sia attivo ed efficiente
- Stabilire un contatto anche "umano" tra i due piloti. Può succedere di trovarsi tra poco a gestire una situazione di difficoltà (o di emergenza) dove la comunicazione sarà certamente facilitata se in qualche modo si sa con chi si sta parlando.
- Per il PVV: avvisare se si ha acqua a bordo (che per il PMT in questo caso significa non far diminuire la velocità in traino).
- Controllare: capottina e finestrino chiusi, flap e diruttori come richiesto.

#### In volo:

Per il PVV.

Durante il traino ma soprattutto in decollo:

- Alla partenza, non avere dubbi a sganciare se qualcuno ci alza l'ala mentre non siano ancora pronti
- Evitare assolutamente di portarsi in posizione troppo alta rispetto al traino (alzare la coda al trainatore). Questa è la famigerata posizione pericolosa.
- Avere fiducia, soprattutto se non c'è ancora quota per rientrare in campo. Se il trainatore sembra non salire a sufficienza e sembra puntare ad es. verso le piante della collinetta (vedi decollo da Alzate) seguirlo stando bassi. Non salire. Lo metteremmo solo in maggiore difficoltà.
- Se ci si rende conto che il trainatore sta andando in direzione sbagliata, niente vieta di avvisarlo e di chiedere educatamente spiegazioni. Mi è capitato di essere trainato con il vento in coda e in discendenza in allontanamento dal campo per un normale 500m scuola. In questo caso non sganciare, e chiedere di fare un 180° e di ripuntare al campo.
- Se si intende fare manovre particolari (scendere sotto scia, scostamenti laterali etc) avvisare prima il Trainatore e verificare che abbia ricevuto il messaggio.
- Se si comunica con il proprio Trainatore usare la fraseologia standard citando le sigle dei due aeromobili, o il nome dei due piloti (capita spesso di avere in volo contemporaneamente più "convogli" di traino), in modo da evitare pericolosi malintesi.
- In generale considerare che tu vedi bene quello che fa lui ma lui non vede altrettanto bene quello che fai tu.

Per il PMT.

- Ricordare che l'aliante, normalmente, non ha il motore. Il percorso del traino deve dare sempre la possibilità all'aliante di rientrare in caso di sgancio di emergenza. Evitare lunghi tratti in discendenza e magari in allontanamento dal campo.
- Informarsi su chi sta attaccato dietro. Allievo, istruttore, pilota esperto, aliante carico d'acqua etc.
- Se si comunica con l'Aliante al traino usare la fraseologia standard citando le sigle dei due aeromobili, o il nome dei due piloti (capita spesso di avere in volo più "convogli" di traino), in modo da evitare pericolosi malintesi.

### Quando ci si avvicina alla montagna:

Per il PMT.

- Un po' di velocità in più per metterci al riparo dalle turbolenze del costone.
- Non puntare perpendicolarmente verso il costone. Mantenere un angolo di 45°.

Per il PVV.

- Non cercare di stare lontani dalla montagna tirando la coda al Trainatore verso valle. In questo modo gli giriamo il muso verso la montagna mettendolo in difficoltà.
- Sempre pronti a sganciare

### In casi di scarsa visibilità generale (o base condensazioni):

per il PMT:

- evitare di entrare in nube. Chiedere all'aliante di sganciare (sbattere le ali, chiamata radio etc). In extremis ridurre motore e non entrare in nube.

per il PVV:

- evitare di farsi trainare in nube. Sganciare prima. Comunque, in caso di bassa visibilità al traino, stare bassi. Si vede meglio il trainatore e si vede bene il cavo che costituisce un ottimo riferimento.

Che altro?

Come al solito fare i controlli, non dare niente per scontato e non considerare l'altro componente del "convoglio" come parte del paesaggio. E' un tuo amico pilota, che sta passando nella stessa aria in cui passi tu, che ha problemi da gestire come te (che faresti bene a conoscere!!) e che va aiutato a fare il meglio possibile per il bene di entrambi.