



riflessioni sull'aerotrainero

Pensieri sparsi di CARLO SIMEONI

Dopo tanti anni di attività aeromodellistica, dedicata agli alianti RC e all'aerotrainero e dopo aver letto l'interessante articolo di Beppe Ghisleri (n. 95/2008), mi sono venuti in testa alcuni pensieri sull'argomento e desidero esporli ad integrazione di quanto già scritto da Beppe. Ho avuto occasione di partecipare un po' a tutte le gare descritte, a partire dalle gare in pendio (Carano, Verona, Laite), di F3I, Formula Pelizza, alla 6 Ore di Bologna e a gare in Austria. Quest'ultime sono improntate al realismo di volo con l'esecuzione di elementari figure acrobatiche obbligatorie e, a scelta, viene anche effettuata una valutazione a terra ad una distanza di 5 metri con il confronto del tritico da presentarsi a cura del concorrente; sovrintendono 5 giudici FAI. Esiste poi in Germania una gara nazionale di aerotrainero dove vince la coppia e viene valutato il realismo di volo di ambedue gli aeromodelli. Come Gruppo Aeromodellistico Trentino avevamo organizzato, da un'idea del compianto Sergio Mantovani, nel 1988, una gara di discesa in seggiovia pilotando il modello con atterraggio di precisione. Questo per quanto riguarda la mia diretta esperienza sia come partecipante sia come organizzatore. Beppe Ghisleri si è soffermato sull'aspetto organizzativo. Solo chi ci ha provato conosce questo aspetto a volte poco considerato ma che può impegnare più organizzatori che partecipanti. Conosciamo poi tutti i limiti umani: il cronometro è l'imperatore ma è azionato da

un essere umano, l'addetto al pilone può avere qualche difficoltà di concentrazione ed il giudice di una gara di acrobazia ha spesso una propria interpretazione delle figure. L'organizzazione e la partecipazione alle gare sono sicuramente momenti di crescita indispensabili, sia dal punto di vista tecnico sia culturale, ed il risultato non è il solo obiettivo. Questo discorso vale per il singolo, ma soprattutto per la squadra e di conseguenza per il gruppo d'appartenenza. Andare a volare sempre da soli e magari con l'elettrico in pendio, porta poco lontano e, nel caso specifico, poca adrenalina. La frequentazione con altri soci, il partecipare ed organizzare l'attività sportiva porta invece ad una continua ricerca, migliora le proprie capacità (tecniche, sportive, organizzative) ed il risultato è quello di ottenere una squadra ed un gruppo (non tutti gareggiano, ma organizzano e anche ad organizzare ci vuole allenamento...) forte e coeso, con le varie capacità in crescita e con la voglia di organizzare nuovamente una gara. Sembra il gatto che si morde la coda: la partecipazione ai vari raduni più o meno frequentati porta solo alla conoscenza di altre persone ed ad apprezzare le varie specialità gastronomiche del luogo, sempre descritte con dovizia di particolari, come scriveva il nostro editore qualche tempo fa. Il tutto può essere interessante, ma a volte sembra davvero prevalere solo l'aspetto conviviale. Sono fermamente convinto che non possiamo fare a meno di confrontarci dal punto di vista

sportivo e non bisogna essere insoddisfatti se non vinciamo: la nostra ricompensa sarà sempre e comunque notevole. Per quanto riguarda l'aerotrainero, in altri paesi d'Europa essere piloti di un modello da traino è sicuramente molto più remunerativo e conosco dei casi nei quali il "trainatore" fa di quest'attività la sua specialità, con una continua ricerca del miglior modello con il motore più efficiente, ecc... Sono stato trainato da modelli dotati di motori stellari, bicilindrici a quattro tempi, autocostruiti (150 cc) e turboelica. In pianura, se vogliamo gareggiare con modelli di una certa dimensione e peso, il traino a motore è quasi l'unica possibilità. Ho anche utilizzato un verricello a motore alimentato a 380 V con varie velocità e recupero del cavo (vedi www.mfg-waechtersberg.de/), ma credo sia un caso molto particolare. Tutto questo, per portare in quota in nostro beneamato aliante radiocomandato che ama la termica, o meglio "le termiche", perché è bigamo per natura! E poi, una volta che siamo bene allenati, via in gara a trovare nuova adrenalina, conoscenze ed esperienze. Partendo da questa considerazione, per un aliante radiocomandato il volare in termica o realizzare una distanza di volo in un tempo predeterminato credo sia la propria aspirazione genetica. Certo, anche un paio di figure acrobatiche danno un pizzico di sapore in più, ma sono difficili da valutare. Ho avuto occasione di essere presente a Fiano Romano quando Beppe e Gianni Vetrini hanno provato il volo di distanza in

triangolo assistito da GPS; per chi ama la purezza del volo con alianti in scala 1:4-1:3 credo che questo tipo di gara sia lo sbocco naturale. È da ribadire e sottolineare l'assoluta veridicità del risultato e l'impegno organizzativo ridotto e, volendo, anche autogestito. Il costo del GPS non è certo basso, ma non dimentichiamo che si vedono in giro modelli tuttofibra che, con tutto l'occorrente per farli volare, hanno costi di tutto rispetto. Come dice Beppe, per gareggiare non serve un apparato GPS per concorrente, ma 6-8 apparati. Qualcuno lo ha già comprato e non credo sia impossibile, per i gruppi che hanno al loro interno "aliantisti" che gareggiano, finanziare il tutto. E anche con questa "nuova specialità" esiste la squadra: senza copilota non vai da nessuna parte, per non parlare poi del/i trainatore/i. Un aspetto sicuramente non trascurabile. Una gara non stressante e che può essere alla portata di tutti coloro che amano il volo silenzioso, così realistico da creare emozioni indescrivibili. Un'ultima cosa da applicare a tutte le specialità: classifiche separate tra chi pilota un modello comprato/assemblato e chi pilota un modello autocostruito. Non serve un regolamento cervelotico: una macchina digitale è ormai in tutte le cassette da campo e se poi qualcuno bara alla fine ci conosciamo tutti e quindi... Chissà che così non si possa finalmente sperare in un ritorno dei piloti-costruttori, come ben scrive nell'ultimo numero della rivista il grande Ferdi Galè! ➔