

Riunione Trainatori 16 feb 2019



Come operiamo

TRAINATORI IN ATTIVITA'	Età - di 50	Età + di 50	N. TRAINI 2018	SOPRA I 50	SOTTO I 50	SOPRA I 100	ORE DI VOLO	MINUTI DI VOLO	MINUTI A TRAINO
1		1	453	1		1	71	13	9,5
2		1	28		1		4	38	10
3		1	165	1		1	28	15	10,3
4	1		132	1		1	25	45	11,7
5		1	234	1		1	33	18	8,5
6		1	23		1		4	45	12,4
7	1		162	1		1	27	56	10,3
8		1	110	1		1	17	22	9,5
9	1		179	1		1	26	35	9
10		1	33		1		4	59	9
11		1	42		1		7	4	10
12		1	145	1		1	30	51	12,8
13		1	18		1		2	39	8,9
14		1	33		1		5	13	9,5
15		1	101	1		1	36	50	10
16		1	239	1		1	39	52	10
17		1	133	1		1	21	41	9,78
18		1	817	1		1	126	26	9,3
19		1	268	1		1	39	49	8,9
20	1		64	1			13	1	12,2
21	1		59	1			8	40	8,81
22	1		0		1				
23		1	109	1		1	16	50	9,26
24		1	202	1		1	28	36	8,5
25		1	134	1		1	20	19	9,09
26		1	74	1			12	8	9,83
27		1	23		1		3	59	10,4
28	1		0		1				
	7	21	3980	19	9	16	658	44	

Trainatore in addestramento

Traina prevalentemente scuola

Dato non coerente

Traina prevalentemente scuola

Traina spesso scuola

In formazione

1
2
3

I nostri aeroplani

	I NOSTRI VELIVOLI NEL 2018	Min di volo	Ore di volo	
1	I-AEEA	5040	84 h	45,25%
2	I-AEEX	6543	109 h 3 min	
3	I-AEGR	3071	51 h 11 min	
4	I-EIAG	2915	48 h 35 min	
5	I-HHHH	12464	207 h 44 min	54,75%
6	I-ITBB	8793	146 h 33 min	
	Totale	38826	647 h 06 min	

SUGGERIMENTI

VELIVOLI STORICI + HH Riduciamo potenza dopo il T/O

BB non è necessario ridurre potenza ma fate attenzione alla manetta che viene indietro da sola

DOPO LO SGANCIO RETRAZIONE CAVO SPEED < DI 150 Km/h

Manteniamo almeno 2000 RPM

I – ITBB HA UNA CRICCA NEL CILINDRO

**Dobbiamo far qualcosa per migliorare
la ns. sicurezza**

Combattiamo la Complacency

Routine

Consuetudine

Abitudine

Check List

«L'attenzione» è una facoltà monocanale

Per questo si sono inventate le check list

Non si propone di fare i controlli con check list in mano, **PERCHE' non è proposta verosimile**

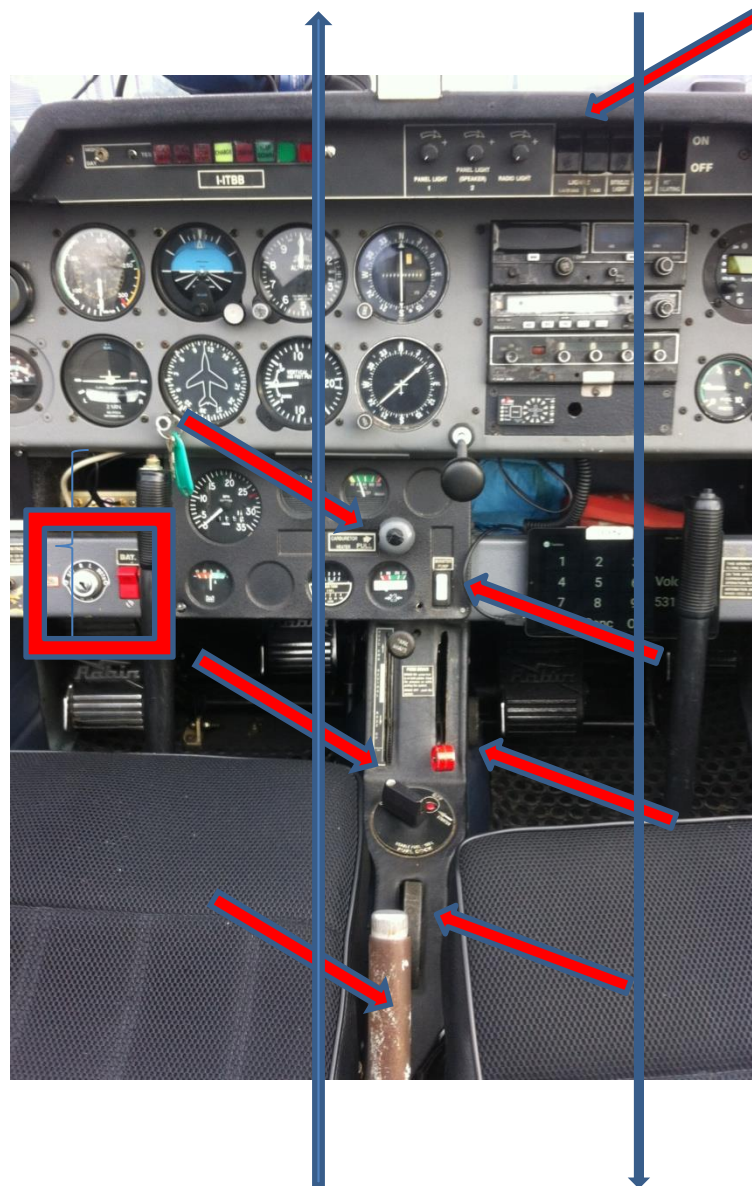
Ma vi si fornisce una suggestione.....

Sfruttiamo l'ergonomia

Predecollo

ROBIN

-Magneti Both
-Batt e Alt On



1. Lndg Light On
2. Aria fredda
3. Pompa On
4. Miscela ricca
5. Serbatoio aperto
6. Trim T/O
7. Flaps T/O

Pre - decollo

L.5



1. Magneti Both
2. Pompa On
3. Batt e Alt ON
4. Miscela ricca
5. Serbatoio più pieno
6. Flabello aperto

Si continua sempre a sinistra



7. Trim
8. Flaps T/O

- ARIA FREDDA???

-ARIAFREDDDDDDDA?????

Vatti a fidare

OPS!!!

E' DALL'ALTRA PARTE



FLARM

POSTO CHE NON SI TORNA INDIETRO

COSA VI SEMBRA DELLA SUA
INTRODUZIONE

FLARM

GRANDE supporto



A dispetto delle sue dimensioni

FLARM

Ma deve restare un supporto



PERCHE' PUO' NON FUNZIONARE

FLARM

Da che parte guardo e dove?



FLARM

SE DIVENTA ROSSO DA CHE PARTE VIRO?



A DX E NON C'E' TANTO DA GUARDARE

CALCINATE DEL PESCE TRAINATORI ESPERIENZA

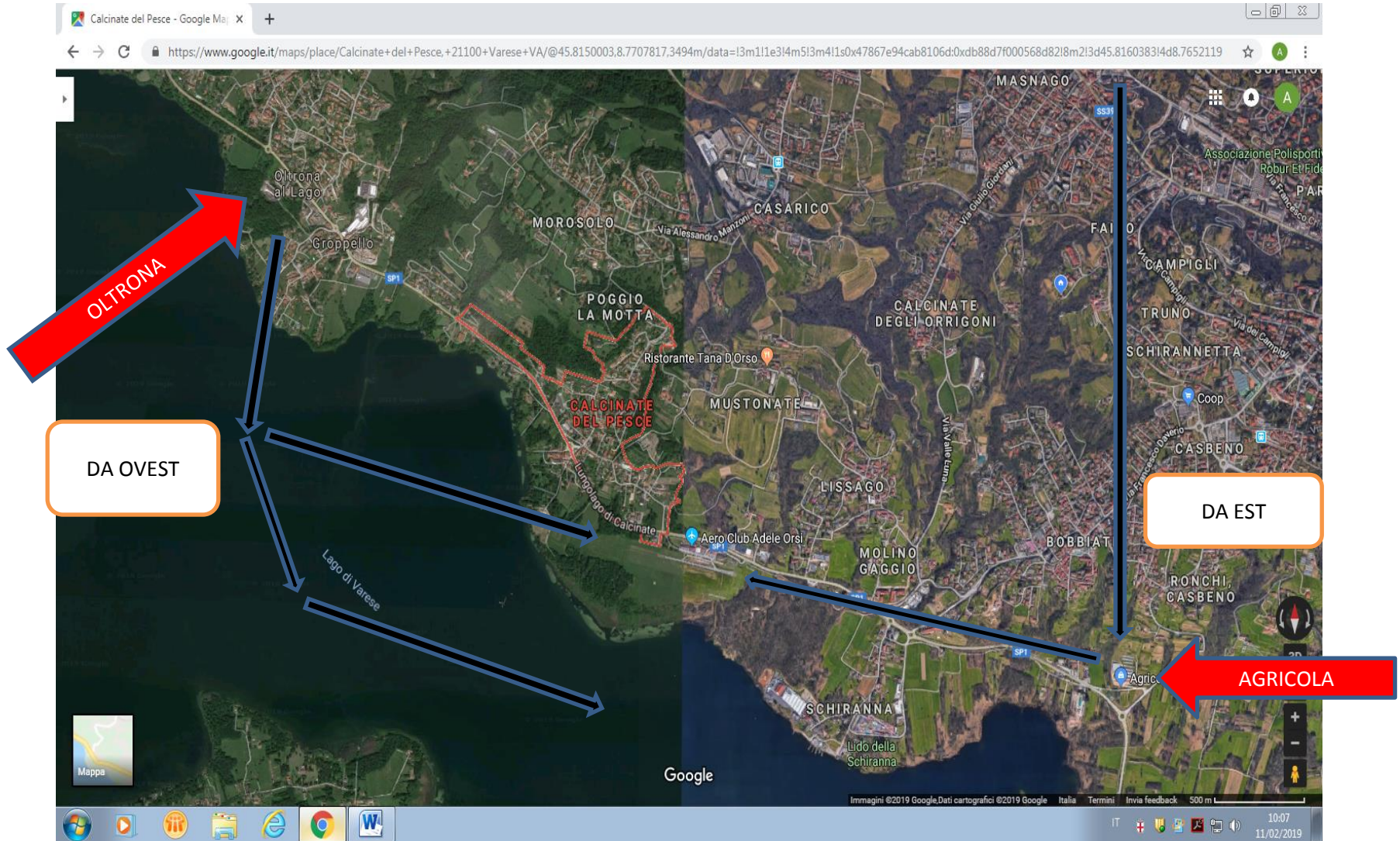


5 anni fa

**Abbiamo sentito il bisogno di
sistematizzare le ns. procedure di traino,
sgancio avvicinamento e atterraggio.**

**Le progettiamo, le condividiamo,
diventano operative**

Circuiti di avvicinamento



Causa dell'inconveniente GRAVE

- Complacency

Dentro ci sta tutto:

Consuetudine con l'attività

L'eccessiva dimestichezza

Le tante ore di volo (in assoluto e relative)

In queste condizioni si può sviluppare

COMPLACENCY

che ci spinge a derogare alle regole

Quel giorno

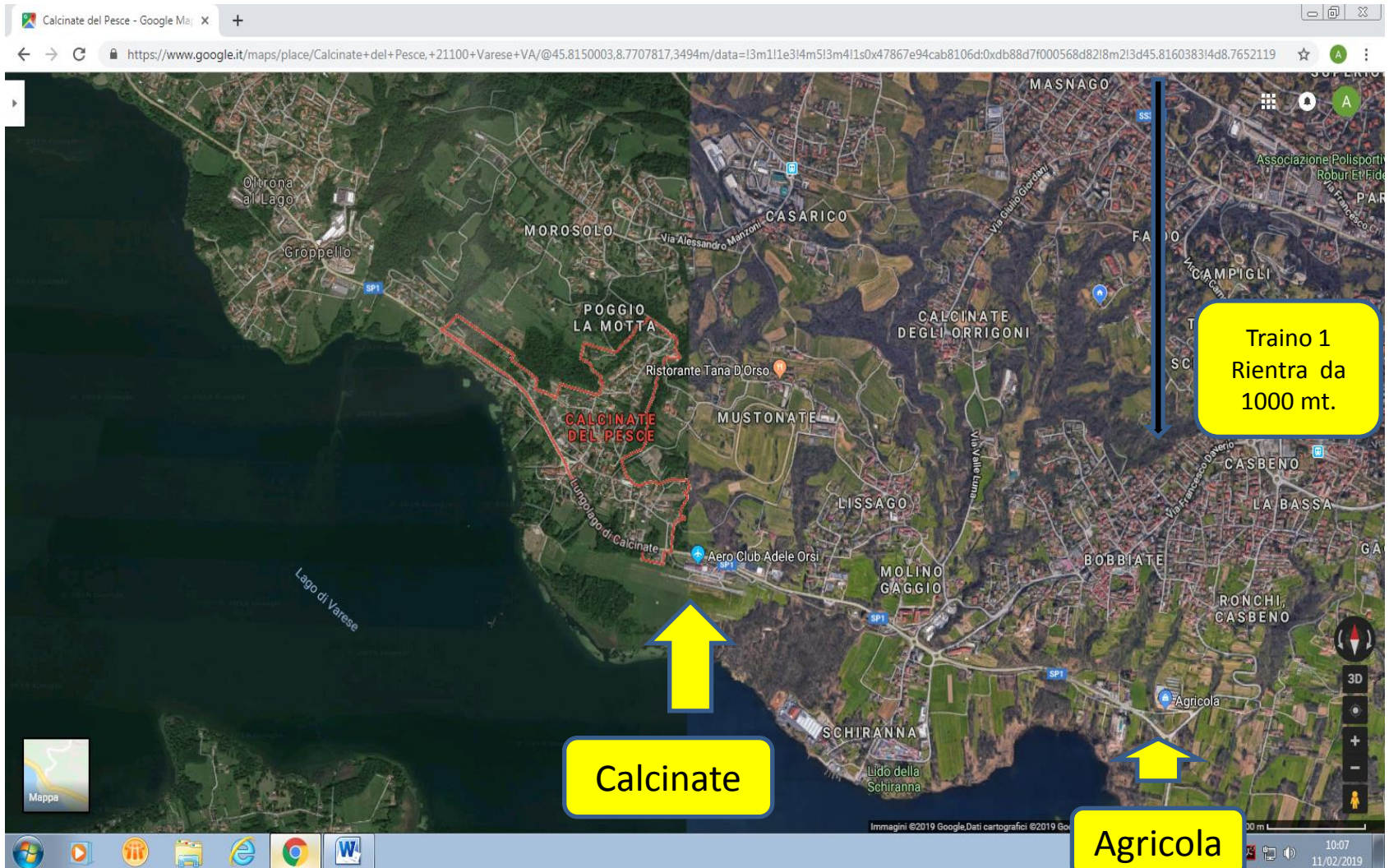
- 2 piloti trainatori
- + di 20.000 traini in due
- Tante migliaia di ore di volo in due

SENZA FLARM

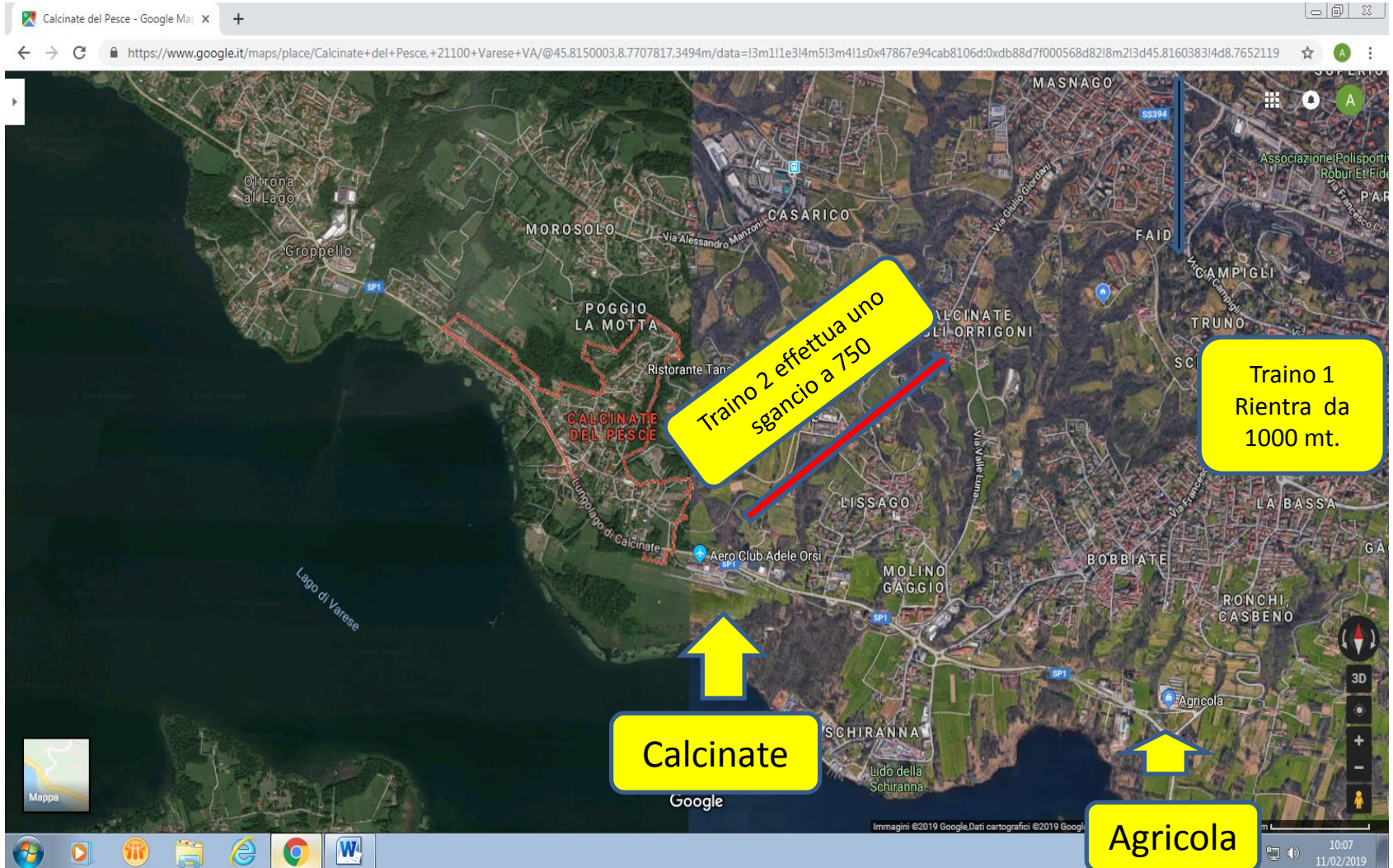
IN SEQUENZA

- **AG** -Pilota 1 decolla per un traino a 1000 mt
- **BB** -Pilota 2 decolla per un traino a 750 mt.

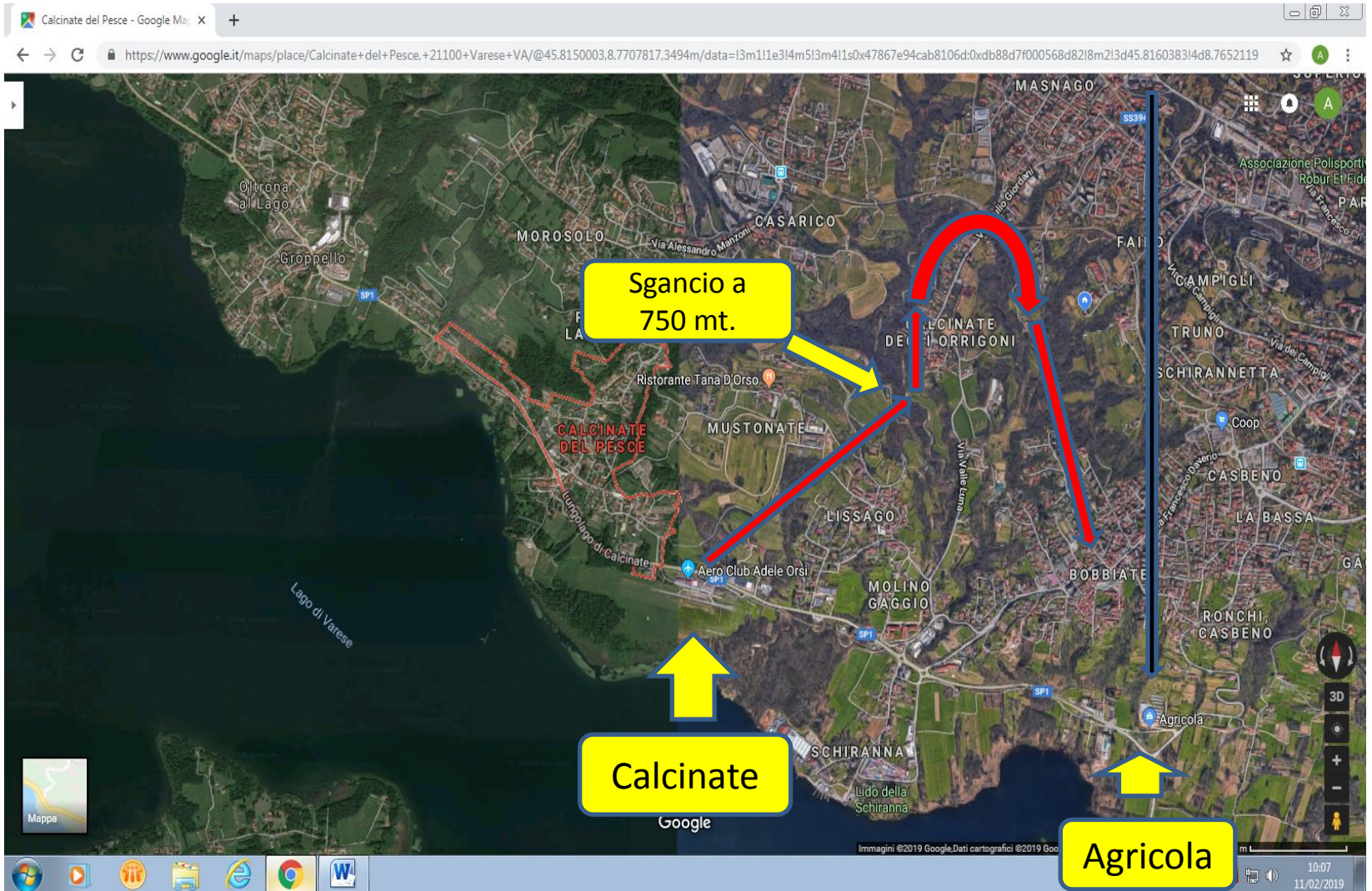
Pilota 1 sgancia a 1000 e torna indietro



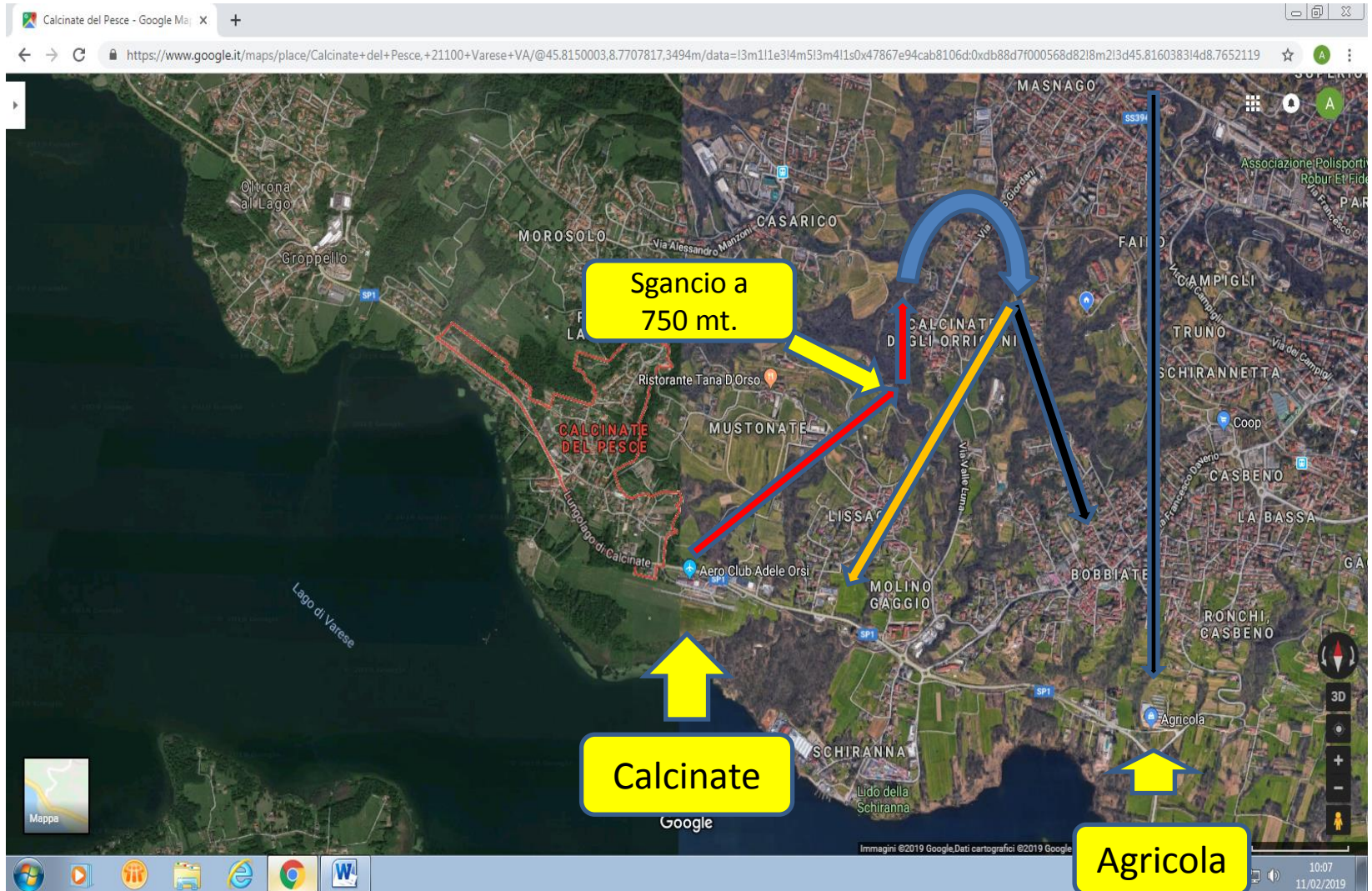
Intanto pilota 2 raggiunge i 750 mt.



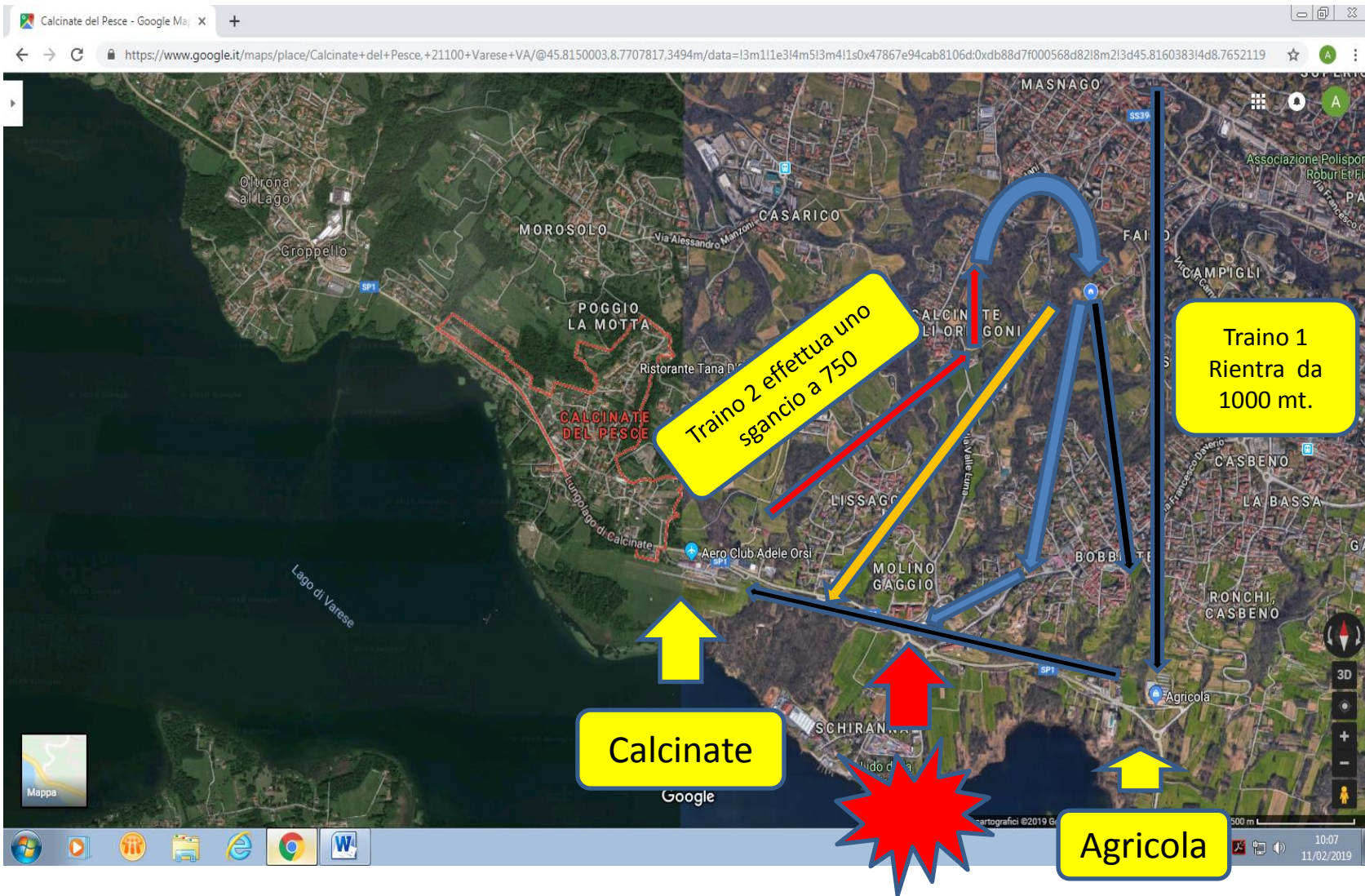
Pilota 2 Sgancia a 750 mt



Cosa fa invece Pilota 2



Pilota 2 non fa né la gialla né la nera



Causa

Mancato rispetto delle regole

La regola va rispettata

Ha un senso se la si rispetta interamente

Complacency

Protagonisti

Pilota 1 - Protagonista suo malgrado

Umberto Bertoli

Pilota 2 – il Pilota affetto da «fantasia»

Antonio Mansi Montenegro