

Carissimi, un saluto a tutti;

siamo prossimi alla “ripartenza del Club” e quindi anche della ns. attività di trainatori.

A questo proposito è mio scrupolo ricordare a tutti, oltre che a me stesso, **alcuni principi generali che ci dovranno “ispirare”** nel riavvio della ns. attività dopo 2/3 mesi di fermo per i più fortunati che hanno volato l’ultima volta il 7 di marzo: **Correttezza; Calma; Approccio Conservativo.**

1. **Correttezza** – e quindi verifica del fatto che:

- a) le mie licenze e abilitazioni (TRAINO) siano CURRENT;
- b) la mia visita medica sia in corso di validità e non sia scaduta.

2. **Calma** - non facciamoci prendere dall’ansia di rivolare, il che vuol dire **darci tempo** e non “montare” sull’aeroplano e mettere in moto e andare a trainare, così, come se si fosse trainato fino a ieri (posto che sia corretto farlo anche in quel caso):

- a) Senza aver fatto i controlli esterni (WALK AROUND) seguendo la check list
- b) Senza aver ripreso familiarità con il cockpit (passiamo 15/20 minuti seduti sull’aeroplano a riprendere confidenza, check list alla mano, con il cruscotto con i comandi con tutti i singoli strumenti - RIAMBIENTIAMOCI)
- c) Senza aver fatto i controlli interni seguendo la check list
- d) Uso del TABLET; NON “impicchiamoci” a tendere il cavo, scrivere la scheda, inserire il numero scheda nel tablet CONTEMPORANEAMENTE; **facciamo una cosa alla volta: scheda; tablet; tensione del cavo**

A questo scopo il club farà in modo di mettere a disposizione la check list del velivolo su ogni mezzo

3. **Approccio “conservativo” UMILTA’**- la ns. attività **NON E’ BANALE**, tutt’altro, è probabilmente l’attività più complessa che si possa svolgere con un mezzo di Aviazione Generale della categoria dei ns. aeroplani da traino; NON dobbiamo quindi sopravvalutarci e pensare che un lungo periodo di inattività non andrà ad influire sulla ns. performance. **La ns. PERFORMANCE NON SARA’ QUELLA DI ALCUNI MESI FA.**

Dobbiamo alzare la soglia di attenzione e avvicinare il riavvio della ns. attività:

a) Con la massima concentrazione:

A TERRA (per esempio, senza farsi distrarre dagli amici facendo “conversazione” mentre si fanno i controlli o magari il riambientamento al cockpit e/o addirittura mentre si fa la messa in moto);

IN VOLO concentrazione sui parametri e procedure (Traini Standard – 1000 mt est a sud dell’osservatorio di campo dei fiori, tranne in caso di vento; in questo caso coordinarsi con il DOV – 1000 mt ovest Forte di Orino; 750 mt tra stadio e ippodromo)

b) Dopo aver verificato la propria condizione di salute che deve essere ottima, al di là di ogni ragionevole dubbio (per esempio: ho un po’ di mal di testa...cosa vuoi che sia.... vado in volo lo stesso).

L’attenzione a questi 3 principi va, se possibile, ulteriormente incrementata, **SOPRATTUTTO NEL CASO IN CUI CI SI AVVICINI AD UN VELIVOLO SU CUI GENERALMENTE SI E’ VOLATO POCO.**

Potrebbe essere il caso dell’ I - AEFB recentemente rientrato in linea

Ricordate il suggerimento della chiamata radio con riferimento al controllo carburante (fuel checked):

Esempio: “Calciate I - _____ decolla 28 1000 ft ovest carburante controllato (fuel checked)”
richiama l’attenzione sul controllo televel

In chiusura VI INVITO a leggere con attenzione il “Protocollo di sicurezza anti contagio Covid 19” che è stato inviato dal club venerdì sera e, a tal proposito, per quanto riguarda l’attività di traino, vi faccio presente **l’importanza di portare cuffie proprie, in quanto** quelle “comunitarie” utilizzate fino ad oggi, sono **difficilmente sanificabili.**

Vi saluto, auspicando di rivederci presto per riavviare IN SICUREZZA la ns. attività.

Ci faremo sentire presto per fissare una riunione in ZOOM per puntualizzare gli argomenti affrontati fino a qui.

Ciao

Antonio