

REPORT DELLA RIUNIONE TRAINATORI DEL 27.01.2024 ORE: 17.00

SONO PRESENTI:

n. 21 trainatori di cui si allega elenco con firme

Gli argomenti trattati sono stati:

- **Uso dei velivoli di traino:**

Prima di iniziare l'attività di traino è IMPORTANTE chiedere al DOV quali sono i traini in uso, operativi quella giornata. E non salire sul primo traino che si trova sul piazzale e partire.

L'uso dei velivoli di traino è legato:

- 1) alle ore residue prima della prossima manutenzione calendariale;
- 2) Conseguentemente alla possibilità di garantire la maggior presenza di traini nei periodi di maggiore attività del club
- 3) Al fatto di dover trainare scuola o voli di soci e/ turisti; i voli scuola vanno trainati da:

I-ITBB/I-HHHH/I-AEFF/I-AEEX; l'uso di questi tre velivoli, inseriti nei nostri manuali operativi, consente di "SCARICARE" le accise del carburante NEL CASO DI VOLI SCUOLA, con un evidente beneficio economico per il club; se si dovesse trainare un volo scuola con altro velivolo di traino: I - EIAG , le accise non potrebbero essere "scaricate".

- **Sicurezza dei Cavi di trano:**

l'uso dei verricelli di riavvolgimento dei cavi fa sì che i cavi NON ABBIANO la stessa visibilità di prima, quando non usavamo i riavvolgitori, quindi il trainatore del primo turno del mattino, "effettuando la prima giornaliera "deve srotolare il cavo per intero:

- a) Effettuandone un controllo della integrità
- b) Riavvolgendolo tenendolo in tensione e seguendolo nella fase di riavvolgimento, deve fare anche una verifica dei tempi di riavvolgimento (maggiore o inferiore al minuto);

- **Uso della radio e fonia**

E' bene ricordare che il trainatore oltre ad essere il RESPONSABILE DEL CONVOGLIO (VELIVOLO DI TRAINO E ALIANTE) è il soggetto più "professionalizzato" rispetto al pilota di aliante e "linea". La "linea" dà

suggerimenti, indicazioni ma **NON È** responsabile delle separazioni tra velivoli, al suolo e/o in volo. Il trainatore ha la responsabilità piena della separazione del “convoglio” e della sua separazione dagli altri traffici. (es. se il trainatore è allineato e pronto al decollo e l’ala dell’alante è stata alzata con un alante IN FINALE/BASE/SOTTOVENTO AVANZATO la responsabilità del decollo è comunque del trainatore). Da quanto detto, si desume un’ELEVATA IMPORTANZA dell’ascolto e dell’uso della radio e del ritenere le informazioni da parte della linea utili MA NON ESAUSTIVE e non aventi MAI carattere autorizzativo.

Nel caso sia il DOV a sostenere il “carico” della radio in “linea”, gli si potrà riconoscere sicuramente una maggiore autorevolezza, nella reciproca consapevolezza che la responsabilità delle “separazioni” è e resta del trainatore.

- **Salita a traino:**

dopo il decollo, a 300 ft ground (100 mt), flaps a zero se si sono usati in decollo e ridurre potenza a:

- 25 MAP e 2500 RPM per i velivoli a passo variabile (I - HHHH; I - AEFF)
- 2400 RPM per I -ITBB (passo fisso) anche se è certificato per una salita FULL POWER continuativa.
- 2300 RPM per I – EIAG che invece **NON È CERTIFICATO** per una salita FULL POWER continuativa.

Nella salita a traino VERSO EST utilizzare per quanto possibile il lago:

- 1) Dopo il decollo procedere dritti fino a prima dell’Isolino Virginia, indi virare a sinistra;
- 2) Durante la salita mantenere l’asse del Lago di Varese fino a quando possibile, in ragione, tra l’altro, del tipo e della quota di traino che si sta effettuando, indi virate nuovamente a sinistra verso l’ippodromo. EVITARE IL CAMPANILE DI MASNAGO

RICORDATE CHE IL TRAINO A 750 MT IN MARTICA NON È, SI RIPETE, NON E’

un traino standard, anzi:

- a) Comporta un sorvolo basso della città di Varese (con problemi di inquinamento acustico)
- b) Comporta un ingresso nel CTR di Lugano

Quindi se vi viene richiesto dal pilota dell’alante potete rispondere che:

## NON SI PUO' FARE

### • **Dopo lo sgancio – con il riavvolgitore del cavo**

Dopo lo sgancio avviate il riavvolgitore del cavo ponendo attenzione a:

- non ridurre i giri sotto i 2000 RPM
- non superare i 150 km/h

aspettatevi un tempo di riavvolgimento intorno al minuto ( 1 minuto) e sarà anche possibile non riuscire a mantenere la quota ma, anzi, si imposti in modo spontaneo e non desiderato una salita;

### NON HA IMPORTANZA –

Salite pure quei 300 ft e dopo la retrazione del cavo comincerete la discesa

Buttarsi a tuffo a sinistra immediatamente dopo lo sgancio ed effettuare il riavvolgimento del cavo in un secondo momento quando si è più vicini al suolo, NON è una manovra che si consiglia.

Una volta riavvolto il cavo (con verifica a vista dove possibile) e con verifica dello scatto su OFF dell'interruttore del riavvolgitore, si può iniziare la manovra di rientro in campo;

sappiate che in discesa è consigliato:

- 1) l'uso dell'aria calda
- 2) la chiusura dei flabelli lì ove presenti

### • **Compilazione scheda e tablet**

Scheda e tablet sono utili supporti alla compilazione “automatica” della tabella dei voli ma bisogna avere consapevolezza che costituiscono elementi di distrazione dalla condotta del velivolo e dall'ascolto della radio in un momento delicato che è quello dell'aggancio cavo aliante, tensione del cavo e configurazione del velivolo di trano per il decollo.

E' BENE Dedicare un momento definito alla compilazione della scheda volo e al data entry nel tablet da effettuarsi PRIMA:

- della configurazione del velivolo per il decollo
- della tensione del cavo e dell'allineamento

- **Simulate Sgancio Cavo**

Va bene farle ma:

- Scegliere il momento giusto per farle (quando in linea c'è poca gente)
- NON 3 o 4 magari continuative

**1 a "slot di 10" può andar bene**

- **Quando si è al parcheggio NON METTERE IN MOTO TROPPO PRESTO**

Al parcheggio, rimanere in ascolto in frequenza ed eventualmente chiedere alla "linea" se è coerente uno "start up" con i tempi di decollo del primo aliante in Linea di volo. INUTILE METTERE IN MOTO quando l'aliante, primo in linea non è pronto, si consuma solo molto carburante in più.

Inoltre, una volta messo in moto si mette "pressione" alla "linea" e al pilota con induzione a possibili errori.

- **"Galateo" del Trainatore**

Distribuiamo il "carico" giornaliero di trani in modo il più diffuso possibile. Lasciamo il traino al "collega" presente su campo dopo aver fatto una decina di traini e soprattutto lasciamoglielo rifornito. Esempio: In una giornata da 50 traini, se un trainatore ne ha fatti 25 e gli altri tre ne hanno fatti 8/9 il "carico" è stato mal distribuito.

Chiedete autonomamente a chi è in turno con voi o chi dovrà subentrare, se vuole darvi supporto nella suddivisioni del carico dei traini.

La diffusione del "carico" è utile a distribuire:

- 1) la fatica
- 2) l'allenamento

ambedue elementi con ricaduta positiva