

REPORT DELLA RIUNIONE TRAINATORI

DEL 16 NOVEMBRE 2024 - ORE 17.00

SONO PRESENTI 20 TRAINATORI DI CUI 4 VIA ZOOM,

Gli argomenti oggetto della riunione sono stati:

1. gestione accensione motore, temperature e spegnimento motore-intervento di Fabio Rocca
2. sicurezza operazioni di traino- circuiti antirumore
3. **procedure emergenza dei velivoli utilizzati- engine fire/engine failure**
4. procedura retrazione cavo-velocità caratteristiche
5. procedure radio + chiamata verticale campo
6. corretto utilizzo della farm
7. numero di traini in giornata
8. limitazione "simulata sgancio cavo" e gestione del rientro in circuito

a) **gestione accensione motore, temperature e spegnimento motore, intervento di Fabio Rocca**

Fabio Rocca ha ricordato l'importanza di essere "cauti" nell'accensione con temperature invernali: dopo la messa in moto:

- Dopo l'accensione aspettare a muoversi dal piazzale in asfalto o raccordo in asfalto in direzione della zona in erba e riscaldare il motore
- inserire aria calda al carburatore
- evitare "SMOTORATE"
- Muovere con gradualità la manetta sia in avanti che indietro.
- Effettuare un buon riscaldamento (con temperature invernali almeno 10 min in moto) prima della prova motore.
- DOPO il traino, prima di spegnere, mantenere il motore intorno ai 1100 – 1200 Rpm per 1 min. per permettere il raffreddamento graduale delle teste motore

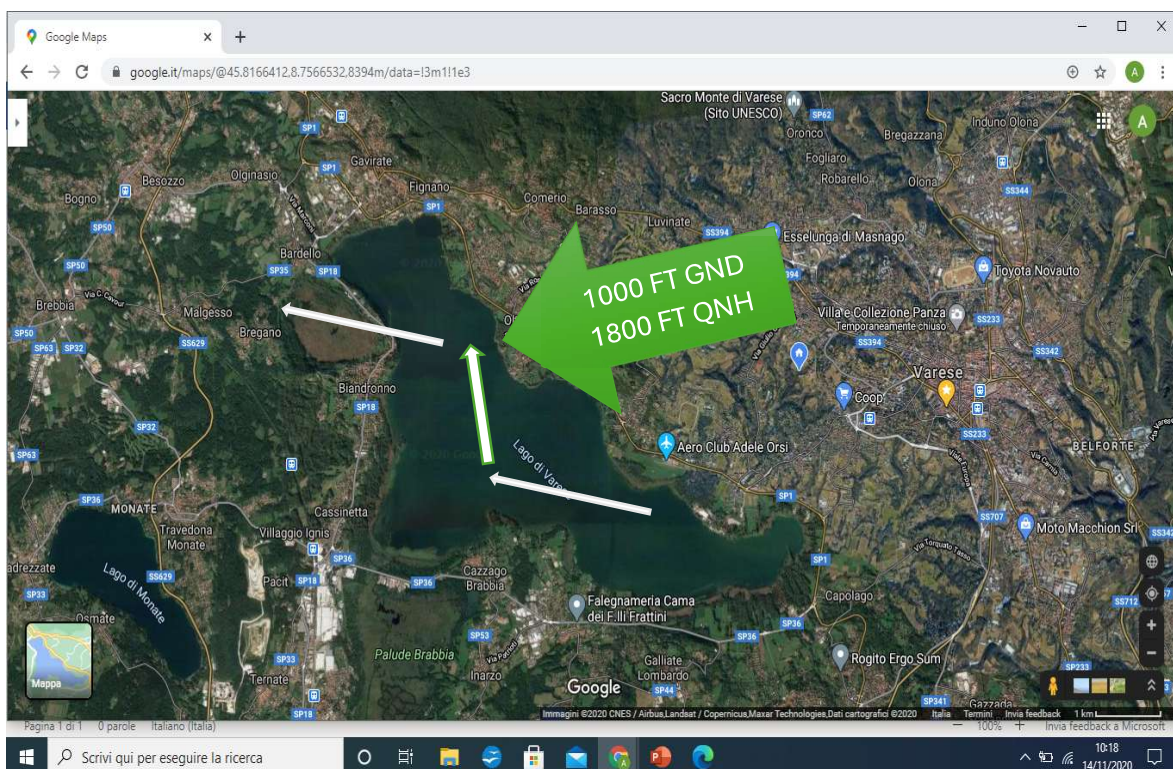
b) sicurezza operazioni di traino- circuiti antirumore

- si è ribadito di evitare Oltrona, Voltorre e Masnago, sia in salita che in discesa di utilizzare l'asse del lago per la salita e di virare verso nord giunti su Capolago estremità EST del Lago.

FACCIAMO SOLO PROCEDURE STANDARD

- 1000 **OVEST** forte di Orino—
- 1000 **EST Osservatorio**
- 500/600 PROSSIMI ALLA VERTICALE
- 750 STADIO/IPPODROMO
- «EVITIAMO di approcciare la montagna a 90°
- Nel caso di traino a OVEST 1000 mt. Si è messo in evidenza che NON SI DEVE passare bassi (sotto i 1000 ft GND) su Biandronno, se non si riesce a passare su Biandronno a 1000 ft end si deve:

ACOSTARE a DX per seguire la costa del lago verso Gavirate, fino a 1000ft GND (1800ft QNH), virare a sx come da piantina che si allega in modo da evitare il “sottovento” di Campo dei Fiori in caso di vento.



- **Diversamente da quanto accennato in riunione una volta arrivati all'Isolino Virginia sotto i 1000 ft GND NON SI EFFETTUA UN 360° A SN**

c) procedure emergenza dei velivoli utilizzati **engine failure/engine fire**

Engine FAILURE:

se c'è quota per rientrare in campo :

- **SI AGITANO LE ALI** , se necessario **SI TRANCIA IL CAVO** o lo si riavvolge dopo lo sgancio dell'aliante
- **Assetto per velocità di MASSIMA EFFICIENZA**
- **Rientro in campo**

Se NON c'è quota per rientrare in campo

- **SI AGITANO LE ALI – SI TRANCIA IL CAVO**
- **Assetto per velocità di MASSIMA EFFICIENZA**
- **Si va nel lago o atterraggio di emergenza**

RICERCA CAUSE- se c'è quota sufficiente...

- 1) **Cambio Serbatoio**
- 2) **Pompa on**
- 3) **Batteria on checked**
- 4) **Altn on checked**
- 5) **Miscela ricca**
- 6) **Aria carburatore fredda se calda – calda se fredda**
- 7) **Starter – non dovrebbe essere necessario se elica in rotazione per trascinamento**

SE NON VA IN MOTO

MESSA IN SICUREZZA

- 1) **MAGNETI OFF**
- 2) **BATT OFF**
- 3) **ALT OFF** I nostri flap non sono elettrici
- 4) **Miscela chiusa**
- 5) **Manetta idle**
- 6) **Carburante chiuso (SHUT OFF)**

Engine FIRE:

- SI AGITANO LE ALI – SI TRANCIA IL CAVO
- Assetto per velocità di MASSIMA EFFICIENZA

1) CARBURANTE CHIUSO

2) Manetta tutta avanti

3) Batt off

4) Alt off

5) Magneti OFF

6) Velocità alta anche arco giallo(spegnimento fuoco)

d) procedura retrazione cavo-velocità caratteristiche

Dopo lo sgancio dell'Aliante

- POWER SET: RIDUZIONE NON MENO DI 2.000 RPM
- SPEED NON PIU' DI 150 KM/H
- SI SALE??.....LASCIATELO SALIRE
- DOPO LA RETRAZIONE SI PUO' AUMENTARE LA VELOCITA'

ATTENZIONE ALL'INTERRUTTORE

NON FIDARSI DELLA SPIA «FULL INN» - NON SI VEDE BENE ED È SOGGETTA A RIFLESSI DI LUCE.

SE NON AVETE CERTEZZA DELLA RETRAZIONE riducete la velocità sotto i 150 km/h **REINSERITE L'INTERRUTTORE** fino a che lo "switch" non scatta su OFFATTERRARE CON 40/50 MT. DI CAVO ATTACCATO DIETRO NON È SALUTARE SOPRATTUTTO SE PENSI DI NON AVERCELO

USO DEL FLARM

- IL FLARM E' UNO STRUMENTO UTILE
 - TUTTI I VELIVOLI DI CALCINATE HANNO L'OBBLIGO DI AVER UN FLARM A BORDO
 - IL FLARM NON E' UN TCAS
 - SE UN A/M VIENE INDICATO DAL FLARM ALLORA L'A/M C'E'
 - MA SE IL FLARM NON INDICA NULLA NON È DETTO CHE IL CIELO SIA LIBERO
 - BISOGNA TENER BEN PRESENTE CHE ANCHE QUANDO IL FLARM NON INDICA NESSUN A/M BISOGNA COMUNQUE COMPORTARSI COME SE IL FLARM A NON CI FOSSE E QUINDI COME SE UN A/M POTESSE SPUNTARE DA UN MOMENTO ALL'ALTRO;
- GUARDARE SEMPRE FUORI

NUMERO DEI TRAINI E SIMULATE

- **QUANTI TRAINI FACCIAMO?**

GUARDATE IL Regolamento Trainatori- MASSIMO 10 TRAINI E POI PAUSA

SIMULATE SGANCIO CAVO

Si ritiene che ragioni di sicurezza ed eventi che si sono verificati impongano **il divieto di effettuare simulate sgancio cavo**