

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

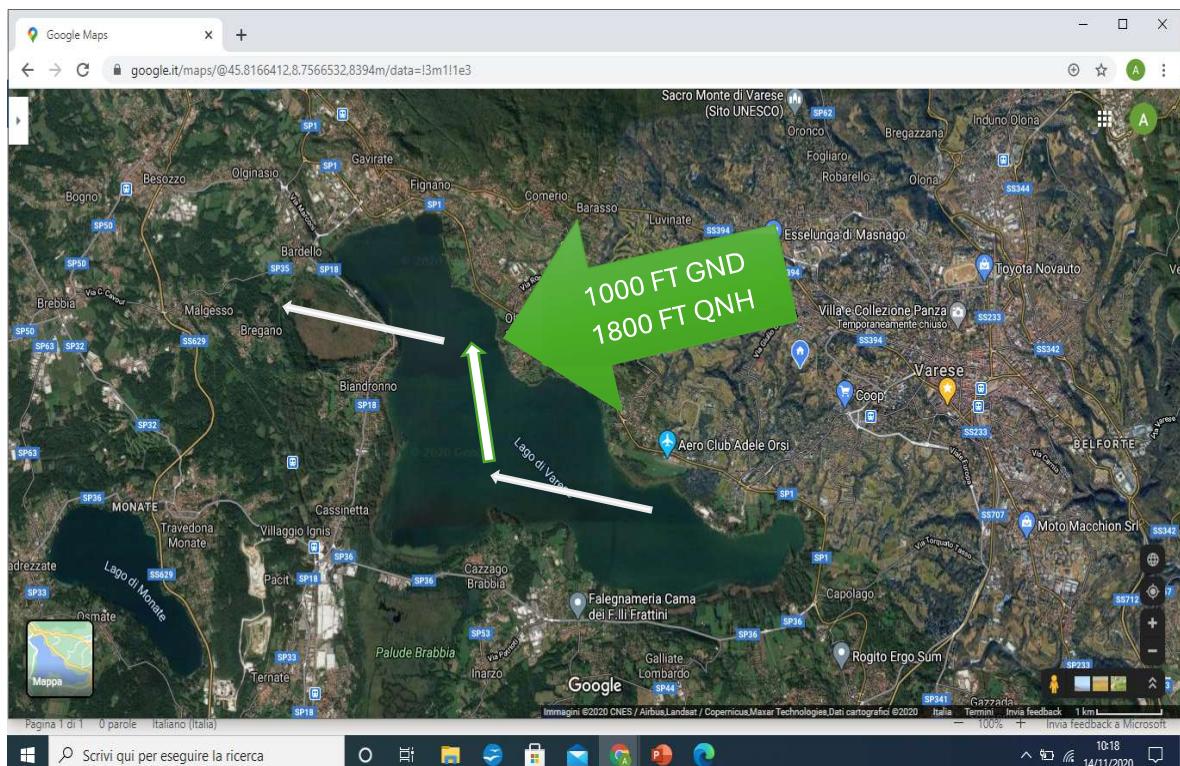
b) sicurezza operazioni di traino- circuiti antirumore

- 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:

ACCOSTARE 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 EFFETTUUA 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 E' 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**