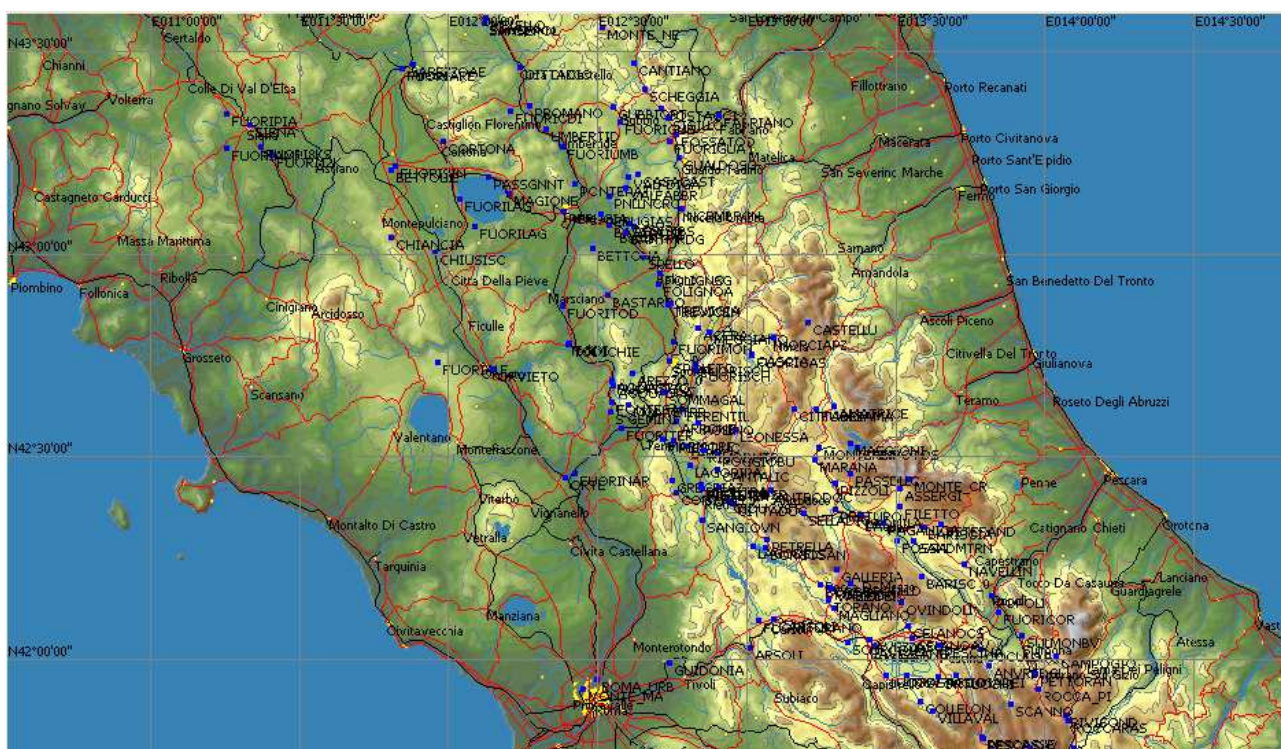


# BENVENUTI A RIETI

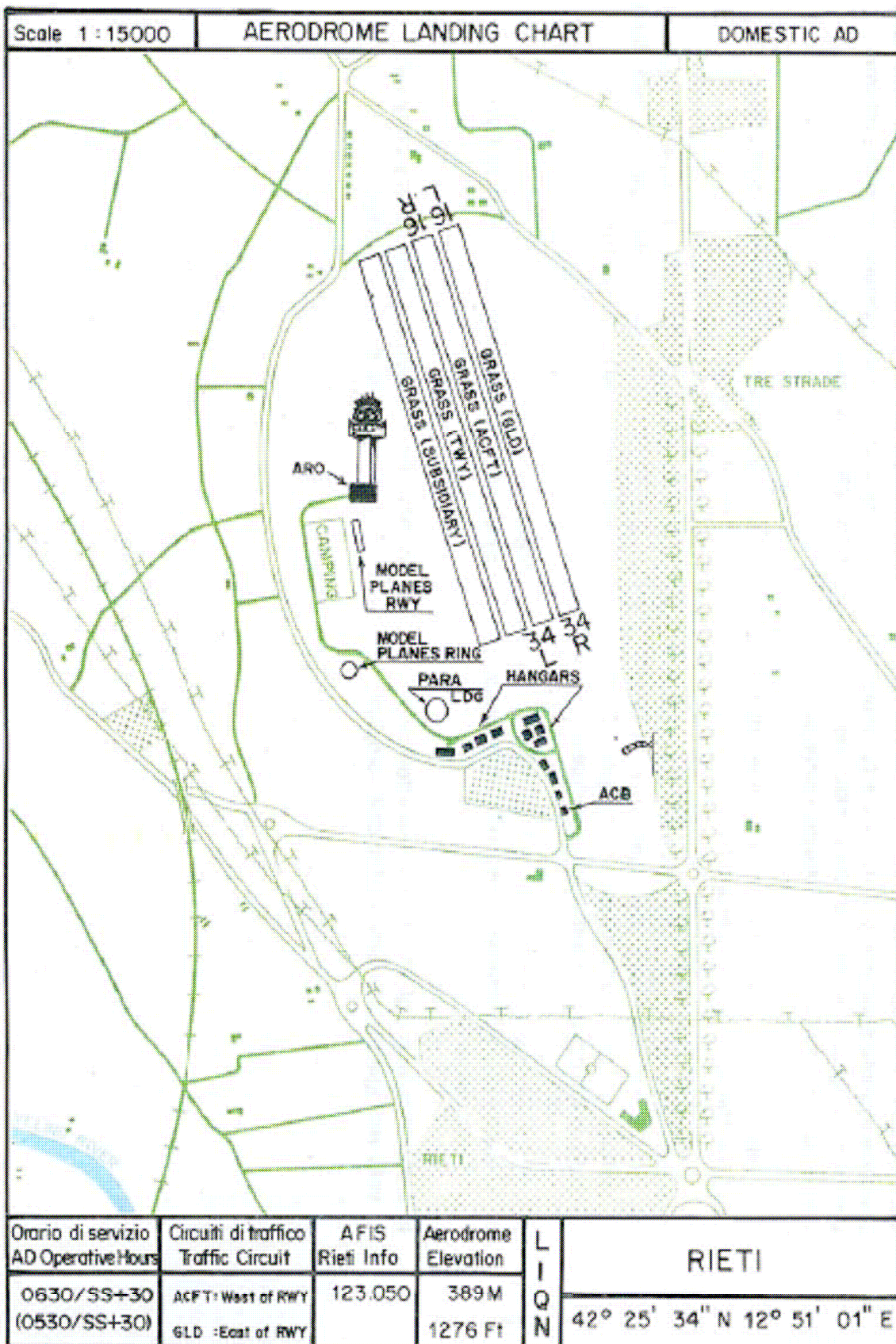
- 1) La scelta di Rieti non è casuale, raramente sono confluite così tante motivazioni logistiche e meteorologiche da giustificare l'esistenza di un centro nazionale per il volo a vela. Il primo motivo è sicuramente orografico: la presenza di catene montuose che racchiudono ampie valli atterrabili, la possibilità di incontrare e sfruttare fino a 4-5 tipi di ascendenza diversi nello stesso volo e la coesistenza di sistemi aerologici simili ma ognuno con una sua singolarità, non si riscontra che in pochissime altre parti del mondo.



La valle di Rieti stessa offre possibilità di cross-country elementare fino a voli di elevate prestazioni che sconfinano naturalmente nelle altre valli fino a coprire tutto l'Appennino centrale.

Confinante ad est con la catena del Terminillo, ad ovest con i monti Sabini, a nord e a sud con colline che non pregiudicano l'uscita degli alianti in volo al mattino e non impediscono il rientro alla sera, la valle di Rieti accoglie il nostro centro di alta performance.

- 2) Dati climatologici
- 3) Notizie utili



Pista decollo traini e volo a motore	34 sinistra
Pista atterraggio alianti in condizioni normali	16 sinistra
In condizioni di forte vento da nord	34 destra
Frequenza rieti torre	123.050
Frequenza alianti (volo a vela)	123.375
Foligno	119.550
L'Aquila	122.500
Perugia	118.100
Emergenza	121.500

Rieti aeroporto  
 ELEV 389 m SLM  
 42 25 34 N  
 12 51 01 E

**DIMENSIONI APPROSSIMATIVE PISTE**

830 x 45 m

Telefono segreteria 0746-202138

4) Orario indicativo

**Ore 08.00-09.00**

Colazione

Ore 09.00-0930

Apertura hangar, preparazione alianti in parcheggio

**Ore 09.30-10.30**

Briefing

**Ore 10.30-11-30**

Messa in efficienza degli alianti e ispezione giornaliera

**Ore 11.30-.....**

Messa in linea degli alianti 30' prima dell'inizio dei decolli, spuntino leggero

**Ore 11.30-.....19.00**

Voli

**Ore 19.00-.....**

Hangaraggio, pulizia e manutenzione degli alianti (batterie logger.....)

**Ore 19.30-.....**

Eventuale debriefing e programmazione della giornata successiva

## Decalogo per i piloti

- 1.Lasciare i dormitori entro le 08.30 per consentire le pulizie
- 2.Alle ore 09.00 presentarsi nell'Ufficio Direzione Stage per ricevere la lista degli alianti da portare in linea per ispezionarli.
- 3.Portare le macchine assegnate in linea di volo (inserire la batteria, mettere a terra la coda dell'aliante togliendo il kuller).
- 4.Ritrovarsi nell'aula briefing entro le 09.30 per il briefing della giornata; prima di andare in volo fare l'ispezione del velivolo come da manuale. Se, durante l'ispezione, si dovessero riscontrare degli inconvenienti tecnici, si devono informare subito gli specialisti in modo da stabilire con certezza se l'inconveniente può essere risolto o si debba assegnare un nuovo aliante.
- 5.Trovarsi in linea di volo minimo 30 min prima dell'ora fissata per l'inizio dei decolli per collaborare attivamente allo schieramento degli alianti.
- 6.Dopo il rientro dalla missione della giornata, provvedere a lavare il proprio aliante facendo uso degli attrezzi messi a disposizione. I commenti sulla giornata devono essere rimandati a dopo aver sistemato l'aliante nell'hangar;le batterie vanno messe in ricarica e qualsiasi altro materiale preso in prestito deve essere riportato nel luogo di consegna. Controllare che la scheda con i dati del volo abbia il corretto orario di atterraggio e rimetterla nell'apposito cassetto.
- 7.Le auto adibite al recupero in pista non vanno usate per spostamenti personali in campo;le radio portatili sono da tenere in ricezione. La trasmissione è consentita solo in caso di assoluta emergenza, in modo da permettere recuperi tempestivi coordinati dalla stessa direzione stage.
- 8.Il recupero degli alianti atterrati deve essere assicurato dagli stagisti, ai quali si raccomanda quindi di rimanere a bordo campo e di provvedere sollecitamente a liberare la pista dagli alianti atterrati.
- 9.Eventuali fuoricampo dovranno essere recuperati dagli stagisti con a capo un esperto per lo smontaggio della macchina in questione.
- 10.L'inosservanza del decalogo comporterà delle penalità da scontare in materiale minimo di consumo necessario per il buon svolgimento dell'attività (es: pelli, spugne, lampadine.....): l'ammontare della penalità avrà soprattutto un valore simbolico e non materiale.

### Come si spingono e si maneggiano gli alianti

- Gli alianti non dovrebbero essere mai tirati o spinti per le estremità alari!!! Chi spinge deve fare forza alla radice dell'ala o, meglio, sulla fusoliera.
- Non si deve sollevare la coda usando il timone di profondità bensì usando il cono della fusoliera.
- Non ci si deve sedere sull'ala per non creare imbozzature sulla stessa.
- Non si deve usare la finestrella della capottina per aprirla ma usare gli appigli interni.

- Quando l'aliante viene lasciato al sole si deve sempre coprire la capottina con il copricapottina per evitare il surriscaldamento dell'equipaggiamento elettronico e il deterioramento degli interni.
- Non ci si deve allontanare dall'aliante anche solo per pochi secondi lasciando la capottina aperta (uno Janus ha avuto la capottina rotta da una termica che si è staccata sul campo, anche il vento dell'elica di un traino è sufficiente per danneggiare l'attacco della capottina).
- Quando si traina un aliante con l'auto (preferibilmente in due persone) ci si deve assicurare che la lunghezza del cavo di traino sia maggiore di quella della semiala dell'aliante così da permettere una rotazione involontaria senza che ci sia lo scontro tra l'ala e la macchina.
- Quando si lava l'aliante ci si deve assicurare che l'acqua sia pulita perché gli eventuali granelli in sospensione agiscono come uno smeriglio e graffiano il gelcoat. Questo vale particolarmente per il plexiglass della capottina che va pulita solo con gli appositi prodotti.
- Più in generale, la flotta del Centrale è da considerare come un patrimonio del volo a vela italiano e quindi deve godere della massima cura e rispetto da parte dei piloti!!!!!!!

### Check dell'aliante

Per questo genere di controlli si deve tenere presente il manuale di volo e di manutenzione dell'aliante.

Come schema generale ci si deve comportare così:

- 1) A circa 10 m di distanza dall'aliante controllare le simmetrie generali delle ali, fusoliera, piani di controllo, carrello.
- 2) Cabina di pilotaggio:
  - a) Fusoliera libera da oggetti che possono ostruire i comandi
  - b) Comandi liberi. Funzioni dei comandi coerenti sino al massimo della deflessione, diruttori liberi nella corsa sino al massimo dell'estensione, blocco della capottina, comandi, cavi del gancio liberi, pedaliera libera di scorrere e precisa nel blocco della posizione scelta.
  - c) Ganci puliti, prova di sgancio. Blocco dei perni delle ali. Alettoni, diruttori, flaps montati e collegati correttamente e assicurati.
  - d) Giunti hotelier provati. Cinghie non danneggiate ben montate e assicurate.
  - e) Sedile, regolazione del sedile, cavi di regolazione del sedile, sostegno per la testa, aerazione.
  - f) Prova funzionale degli strumenti

- g) Radio, montaggio solido, funzione, prova radio.
- h) Carica della batteria, alloggiamento solido.
- i) Chiusura della capottina, apertura di emergenza, documenti, paracadute, plexiglass integro, niente rotture, finestrella che scorre senza problemi.
- j) Diruttori: leva, condizioni, gioco dei cuscinetti, blocco a fondo corsa.
- k) Superficie dell'ala, cricche, stato del gelcoat.
- l) Cuscinetti degli alettoni (ove siano visibili), aste dei flaps.
- m) Piano orizzontale (parte fissa), bloccato correttamente, senza gioco (o nella tolleranza di fabbrica !!), (parte mobile) libera, senza gioco ( o nella tolleranza di fabbrica), leveraggio relativo correttamente montato e assicurato.
- n) Althaus fissato, pulito, collegato correttamente e sigillato con nastro adesivo.
- o) Pareti della fusoliera, deformazioni, cricche, ondulazioni.
- p) Carrello: pneumatico, cricche, freni, tacco o ruotino posteriore, pressione dei pneumatici, segno rosso di scorrimento del pneumatico rispetto al mozzo.

N.B. Questa lista deve essere adattata alle specifiche esigenze dell'aliante in questione e non costituisce una legge assoluta bensì una base di partenza nel controllo dell'aeromobile.

Errori comuni:

Sequenza casuale.

Uso schematico della lista senza riflettere consapevolmente sul motivo che ha originato i singoli punti di controllo.

### Prima di salire a bordo

- a) Sono compatibili il carico totale (pilota/i+strumentazione+ballast etc etc) con il carico max o min dell'aliante?
- b) Controllare la zavorra (ancoraggio solido e sicuro) e la distribuzione del ballast nelle ali in relazione a quello in coda.
- c) Kuller smontato?
- d) Controllare che le cinghie del paracadute non siano lente. Se si ha il paracadute vincolato, controllare che il cavo di estrazione sia solidamente ancorato all'aliante.
- e) Posizione della pedaliera corretta?
- f) Correggere la posizione sul sedile con cuscini (meglio se non sono morbidi e non sono soggetti a schiacciarsi con le accelerazioni)
- g) Indossare cappellino e occhiali da sole.

### Dopo che siamo saliti a bordo

- a) Posizione comoda e tutti i comandi facilmente raggiungibili?
- b) Cinghie ben strette?
- c) Prova diruttori. Scorrono liberi? Chiusi e bloccati?
- d) Altimetro settato? (per il Centrale solo QNH!!!!)
- e) Radio funzionante, frequenza corretta (incluse le memorie che potrebbero servire durante il volo), volume, vario elettrico acceso?
- f) Trim regolato?
- g) Controllo dei comandi-tutti liberi fino al massimo delle escursioni?
- h) Pista libera?
- i) Tener presente il vento (direzione e intensità).
- j) Fare le giuste considerazioni sulle emergenze relative al vento attuale.
- k) Sgancio di emergenza della capottina ben noto. Capottina chiusa e bloccata.
- l) Pronti alla procedura di aggancio.

### Errori comuni

#### Controlli disordinati.

Nessuna sequenza schematica dei controlli, poca chiarezza delle conseguenze se i singoli punti della lista vengono omessi (p.e. influenza del vento, emergenze).

Nessuna preparazione mentale all'emergenza!!!

## COMUNICAZIONI

### **Notifica di volo**

Frequenza 123,050

Rieti X-XXXX

1 (2) Persona (e) a bordo

Volo in Valle

Senza piano di volo

Atterraggio previsto.....

### **Dopo lo sgancio**

Possibilmente niente

### **Quando si è sicuri di non “bucare”**

Rieti X-XXXX cambia frequenza

Cambiare sulla 123,375

X-XXXX in frequenza

### **Procedimento inverso per ritornare sulla frequenza di RIETI**

## **Prenotazione**

RIETI da ALIANTE X-XXXX in prenotazione pista  
16DX/16SX (34DX/34SX)

X-XXXX da RIETI riporti in sottovento  
(informazioni sul vento sulla pista e sul traffico)

Riporterà in sottovento X-XXXX

## **Sottovento**

RIETI da X-XXXX sottovento per pista 16 (34)

X-XXXX da RIETI riporti in finale  
(informazioni sul vento sulla pista e sul traffico)

Riporterà in finale X-XXXX

## **Finale**

X-XXXX in finale per pista 16 (34)  
(informazioni sul vento sulla pista e sul traffico)

X-XXXX atterraggio a discrezione  
(informazioni sul vento sulla pista e sul traffico)

Manutenzione dell'aliante dopo il volo (batteria, logger etc etc ), lavaggio, hangaraggio.

Sono da considerarsi operazioni fondamentali per la giusta conclusione della giornata di volo.

**Buon comportamento**

Il buon comportamento consiste nell'applicare queste regole consapevolmente e con la convinzione che la filosofia che si cela dietro esse è parte fondamentale del nostro sport, in quanto garantisce un maggiore standard di sicurezza, una migliore conoscenza della macchina e delle procedure, più elevate probabilità di conseguire gli scopi del volo.

Senza di questa non si crea un volovelista ma solo un "manovratore di alianti".