

La sicurezza nel volo a vela

Questa è la traduzione di un articolo di Bruno Gantenbrink pubblicato su Soaring di Maggio 98 (reprinted da Aerokurier Febbraio 93 e Free Flight Feb/Mar 98). E' stato anche pubblicato su VV qualche anno fa.

Di alcuni paragrafi ho riassunto il contenuto per limitare le dimensioni dell'articolo cercando comunque di non falsare i concetti e di mantenere chiaro il messaggio.

Roberto Visonà

La mia premessa (scritta nel 1998)

Spero che questo articolo di Bruno Gantenbrink possa dare un contributo alla Sicurezza del nostro Sport.

Pratico il Volo a Vela da circa 20 anni e sono Istruttore ad Alzate da 10.

Ho letto questo articolo circa un anno dopo la morte di Giancarlo Maestri e Angelo Colombo, e il dolore e lo sconcerto provati allora sono ritornati più forti a cercare una risposta.

Giancarlo è stato il mio primo Istruttore, mi ha insegnato a veleggiare, mi ha dato la fiducia per allontanarmi per la prima volta dal campo, mi ha insegnato ad osare ma anche e soprattutto a capire fino a dove potevo farlo. Il suo esempio e la sua vita di Istruttore e di sportivo mi avevano trasmesso lo stesso messaggio che ho ritrovato nell'articolo di B.G. Eppure è successo.

La mia prima reazione emotiva è stata: a cosa serve parlare di sicurezza, applicarla, insegnarla ai nuovi allievi se poi succedono comunque incidenti simili, e per di più a persone come Giancarlo, che alla sicurezza aveva sempre dato precedenza su tutto?

La risposta che Bruno Gantenbrink dà nel suo articolo è la seguente: il rischio d'incidente mortale esiste sempre, anche non uscendo di casa la mattina (esplode la caldaia, crolla la casa etc.) o camminando per strada (l'auto pirata, il fulmine etc); nel volo a vela è solamente molto più alto in termini di probabilità di accadere.

Quello che ogni pilota può e deve fare è cercare di ridurre questa probabilità, partendo dalla consapevolezza delle proprie capacità e dei pericoli ma soprattutto dalla conoscenza dei propri limiti.

Al di là di questo, il rischio, alto, esiste e va accettato.

Un'ultima considerazione sull'attività di Istruttore.

Non è sempre facile parlare e insistere sulla sicurezza, soprattutto ad allievi comprensibilmente resi euforici dall'entusiasmo e dalle emozioni dei primi voli.

C'è il rischio di passare per il solito rompiballe (che magari porta pure sfiga) e spegnere l'entusiasmo dell'allievo spaventandolo.

Penso che sia effettivamente un rischio reale (dovuto forse alla nostra cultura italiana, un po' fatalista, amante del nuovo e dell'avventura, poco pragmatica e pianificatrice), ma che vada fatto lo stesso.

Si rischia di demotivare qualche allievo, perdendo un futuro pilota, a vantaggio però della sicurezza di tutti.

Consola comunque notare come anche la Soaring Safety Foundation (che pure appartiene al mondo anglosassone, dove l'approccio ai problemi della sicurezza, delle procedure, della pianificazione è radicato e talvolta esagerato) senta, costante, l'esigenza di mandare ai Volovelisti esortazioni e messaggi per l'aumento della sicurezza nel nostro Sport.

Soaring - Maggio 98

Introduzione (by Billy Singleton Chairman of the Soaring Safety Foundation)

La sicurezza nel Volo a Vela è una sfida continua.

La responsabilità della Sicurezza deve essere condivisa da tutti i volovelisti

Per ciascun pilota questa responsabilità deve essere accettata incondizionatamente in ogni volo.

Nient'altro, individuo od organizzazione, ha l'opportunità di dare un contributo più positivo sulla Sicurezza nel Volo a Vela.

Il seguente articolo è una sincera dichiarazione del concetto di responsabilità individuale sulla Sicurezza nel Volo a Vela.

Quest'articolo incoraggia fortemente ogni pilota di Volo a Vela a sviluppare la sua strategia personale sulla Sicurezza, considerando i propri limiti ed eliminando i rischi inutili.

Articolo di Bruno Gantenbrink pubblicato su Soaring di Maggio 98 (reprinted da Aerokurier Febbraio 93 e Free Flight Feb/Mar 98)

La parte più pericolosa del Volo a velaè il tragitto in auto fino all'Aeroporto.

Questa è la più stupida e pericolosa affermazione sul nostro Sport.

IL VOLO A VELA IN 4 CAPITOLI.

Se si dovesse cercare di mettere insieme tutto ciò che è utile sapere del Volo a Vela, penso che lo si dovrebbe suddividere in 4 grandi capitoli:

Nel *primo Capitolo* descriverei il fascino e la libertà del Volo a Vela.

Descriverei qui la maestosità e la bellezza del volo. Dovremmo anche parlare qui di tutti quei fattori che mettono in pericolo la libertà del volo, come il proliferare di leggi e restrizioni senza senso.

Includerei in questo capitolo anche il nostro rapporto con l'ambiente.

Intitolerei il *secondo Capitolo* "Possibilità di fare Volo a Vela".

Metterei qui tutti problemi organizzativi (grandi o piccole Organizzazioni; indipendenza o no dall'Ente Centrale), questioni relative alle Licenze, agli Esami, all'insegnamento. Includerei anche considerazioni sui costi del Volo a Vela perché, dopotutto, dobbiamo essere in grado di permetterci di praticare il nostro Sport.

Il *terzo Capitolo* dovrebbe trattare di tutte le conoscenze necessarie per volare in Aliante (aerodinamica, tecnica di pilotaggio, meteorologia, tecniche di veleggiamento, medicina, regole del volo etc.)

Il materiale dei primi tre Capitoli da solo è in grado di prendere il 95% della nostra attenzione, senza menzionare la pratica dell'attività stessa. Almeno questa è la sensazione che io ho.

Non rimane molto tempo, o attenzione, per il *quarto Capitolo* che **tratta di come noi sopravviviamo al nostro Sport, e s'intitola "Sicurezza"**.

La mia sensazione è che questi quattro Capitoli dovrebbero avere circa le stesse dimensioni., ma nella realtà non si dà per niente la stessa attenzione agli argomenti citati.

Il grado con cui è sistematicamente trascurata la Sicurezza mi fa ipotizzare che noi tutti abbiamo un problema.

Alcuni di voi penseranno: "Sta esagerando; sta dipingendo un quadro nero della situazione perché vuole dare un messaggio forte; quindi sta gonfiando la cosa per farla sembrare più importante.

Sappiamo tutti che non c'è niente al mondo senza un certo grado di pericolo, e anche il Volo a Vela ne ha. Ma noi tutti sappiamo che la parte più pericolosa del Volo a Vela è il tragitto in auto fino all'Aeroporto."

Ciascuno di noi ha detto o sentito questa frase. Ricordo la prima volta che l'ho sentita. Avevo 14 anni e mio padre mi portò ad un aeroporto di Volo a Vela. Naturalmente chiese se ci fosse qualche pericolo per suo figlio a prendere lezioni di volo, e, in mia presenza, ricevette la stessa risposta da un Istruttore.

Se quella risposta fosse vera, o solo vicino alla verità, allora non ci sarebbero problemi di Sicurezza nel Volo e non ci sarebbe alcuna ragione di approfondire oltre questo argomento. Potrei chiudere qui il mio discorso e passare ad altro.

Penso che valga però la pena di dare un'occhiata più da vicino a quell'affermazione per vedere se è vera o falsa.

STATISTICHE.

Voglio sollevare la questione della verità di questa affermazione in un modo sottile, forse anche un po' macabro.

Tralascierò le usuali statistiche comparative espresse in termini incidenti per 1000 decolli oppure di morti per 1000 ore di volo, che sono pubblicate dalla FAA (o equivalenti Enti europei).

Queste statistiche non ci dicono molto.

Non ci dicono cosa è troppo o cosa è troppo poco. Quante morti per 100,000 decolli sono troppe?

Quale numero sarebbe accettabile?

Questi numeri non sono confrontabili con l'esperienza personale di ciascuno di noi.

Non posso colpirvi con questi numeri.

Vorrei invece valutare la frase: "La parte più pericolosa del Volo a Vela è il tragitto in auto fino all'Aeroporto" confrontandola con la mia personale esperienza.

Per fare questo ho preparato *tre elenchi*:

Il primo contiene il nome degli amici morti in incidenti di volo.

Il secondo contiene il nome degli amici morti in incidente d'auto (o di moto o d'altro) nel tragitto fino all'Aeroporto.

E in ultimo l'elenco degli amici piloti di Volo a Vela morti in incidente d'auto in genere.

La prima lista di amici persi in volo contiene circa trenta nomi. Citerò solo i più noti.

Recentemente in Germania sono morti: Helmuth Reichmann, Ernst Peter, Hans Glockl, George Eckle, Horst Kall e circa un anno dopo sua moglie Marlis Kall. In Austria: Rudi Gobel e Alf Shubert. In Belgio il Prof. Sander. In Francia Sidot e Daniel Quemere (Istruttori a St. Auban). In Olanda; Kees Muster. In Sud Africa Heini Heiriss.

Come ho detto questi sono solo alcuni tra i più noti.

Ora la seconda lista: non c'è nessuno; nessun amico morto nel tragitto fino all'Aeroporto.

E sono rimasto sorpreso di costatare che anche la mia terza lista (amici piloti morti in incidente d'auto) è vuota.

Negli ultimi 20 anni abbiamo perso 3 Campioni del mondo (includendo Harro Wödle anche se non lo conoscevo personalmente) su un totale di circa 30 Campioni del Mondo.

Negli ultimi 10 anni abbiamo perso 3 Campioni nazionali tedeschi su un totale di meno di 30.

La mia personale statistica mi porta a credere che il Volo a Vela sia almeno 30 volte più pericoloso di guidare un'auto.

E poiché ogni pilota ha anche la patente d'auto, il Volo a Vela è 1000 volte più pericoloso di guidare l'auto fino all'Aeroporto.

Ammetto che esistono differenti dati statistici per i differenti tipi di volo. Penso che la fase di apprendimento iniziale sai la meno pericolosa; il cross-country poco di più. La fase più pericolosa è il volo in gara.

Ma tutto ciò è relativo, in quanto l'apprendimento è un periodo temporaneo sulla strada verso il cross-country e le gare.

Considerando tutto ciò che conosco e capisco sul Volo a Vela, io penso che la frase: “La parte più pericolosa del Volo a Vela è il tragitto in auto fino all’aeroporto” sia la cosa più stupida e ignorante che sia mai stata detta sul nostro Sport (o, usando il linguaggio un po’ più colorito dei miei figli, “gliding is bloody dangerous”).

Chi usa questa frase è semplicemente male informato. Chi ha conoscenze più esatte, ma che la usa per rassicurare l’uditorio e/o la stampa è un avventato.

In realtà è vero esattamente l’opposto: **il Volo a Vela è più pericoloso di qualunque altra cosa io faccia nella mia vita.**

Perché non smetto allora? Una buona domanda. Una ragione per cui non smetto è perché mi procura più divertimento e gioia pura di qualunque altra cosa io possa immaginare.

C’è anche una seconda ragione, che è anche più decisiva, e che è la ragione per cui sto scrivendo questo articolo.

E’ il modo in cui è praticato che lo rende così pericoloso. Potrebbe essere molto meno pericoloso se tutti noi fossimo più consapevoli della sua pericolosità e ci comportassimo di conseguenza.

Malauguratamente non ci comportiamo così.

Personalmente sono molto consapevole di quanto sia pericoloso il Volo a Vela e mi sforzo di comportarmi di conseguenza e spero di battere le statistiche. Se non avessi questa speranza, se credessi che il Volo a Vela è così pericoloso come appare dalle statistiche, allora smetterei immediatamente.

ATTEGGIAMENTI MENTALI E STRATEGIE.

Quasi tutti i gli amici del Volo a Vela che ho perso sono stati uccisi da “errori di pilotaggio”. Alcuni di questi errori sono stati piccole stupide cose, semplici piccole disattenzioni con conseguenze fatali.

Essi sono morti perché, nel momento critico, qualcos’altro è stato più importante della sicurezza. Se il Volo a Vela vuole diventare più sicuro di quanto lo sia oggi, prendere solamente alcune precauzioni non farà cambiare nulla.

Deve cambiare l’atteggiamento di base verso la sicurezza. E l’atteggiamento può cambiare solo se realisticamente valutiamo il pericolo ogni volta che voliamo.

Questo è il motivo per cui combatto contro il detto: “La parte più pericolosa del Volo a Vela è il tragitto in auto fino all’aeroporto.”

Chiunque cominci a volare con questa filosofia non capisce il pericolo in cui sta entrando. Chi crede in una frase simile non deve preoccuparsi più. L’ignoranza del problema uccide la consapevolezza della sicurezza.

L’atteggiamento prevalente è quello di rassicurante fiducia, e di ignoranza del pericolo.

Inconsciamente tu sai che qualcosa di pericoloso c’è, ma ti rifiuti di pensare e di valutare quanto pericoloso sia.

Perché è così importante la consapevolezza realistica del rischio? Perché la nostra strategia nei confronti del pericolo dipende direttamente da come noi lo valutiamo.

Non c’è attività senza pericolo.

Ci sono due tipi fondamentalmente diversi di pericoli: quelli associati alle *attività di tutti i giorni* (camminare per strada, fare le scale etc.) e *quelli veramente ad alto rischio*.

La gente si comporta in modo totalmente diverso in funzione di quale dei due tipi di pericolo crede di stare affrontando.

Ci sono pericoli a casa, negli sport, nei giochi etc.

Per esempio tutti sanno che ogni anno un certo numero di persone muore schiacciato da alberi che cadono; eppure ogni giorno la gente passeggia vicino agli alberi senza paura. Non è necessario impegnarsi molto per evitare i pericoli di tutti i giorni: non è questione di fortuna; semplicemente la

probabilità è molto bassa: è estremamente raro essere colpiti da un albero che cade. D'altra parte ci sono eventi più probabili e realmente pericolosi.

La strategia per evitare che queste cose realmente pericolose accadano non può essere: “non può succedere proprio a me”.

La strategia deve essere quella di evitare queste cose fin dal principio o, poiché questo non è possibile al 100%, minimizzarle ad un livello accettabile.

E' necessario capire che le situazioni pericolose nel nostro Sport non sono infrequenti, al contrario sono molto probabili.

Il pericolo nel Volo a Vela è relativamente elevato, come ho illustrato nella mia macabra statistica. Dobbiamo usare tutta la nostra attenzione per sopravvivere nel nostro Sport.

Spesso ho invece l'impressione che il Volo a Vela venga messo nella stessa categoria dei pericoli delle attività di tutti i giorni.

La frase idiota “La parte più pericolosa del Volo a Vela è il tragitto in auto fino all'aeroporto” chiarisce questa mia impressione.

La nostra consapevolezza del pericolo è insufficiente. Non pensiamo che qualcosa possa realmente accadere “a noi”; agli altri sì, ma non a noi. Ci sono i Progettisti, gli Ispettori, gli Esperti che pensano alla Sicurezza e che ci sollevano dal doverci pensare noi stessi. Noi possiamo pensare ad altri aspetti del volo.

Dobbiamo cambiare questa mentalità. Dobbiamo sentirci costantemente e pienamente coinvolti nei problemi della Sicurezza.

UN'ESPERIENZA PERSONALE.

Non sono certamente una persona che predica sulla Sicurezza in ogni momento. Conosco i miei limiti, ma so anche di cosa sto parlando.

Sono riuscito a sopravvivere a 20 anni di Volo a Vela con molta fortuna. Normalmente l'80% delle persone che hanno avuto il tipo di incidente che io ho avuto sono morte; più della metà del restante 20% sono rimaste ferite così gravemente che la vita non potrà più dargli molta gioia.

Tanta fortuna difficilmente capita due volte. Dal mio incidente cerco di essere attento. Credo che il mio atteggiamento sia profondamente cambiato. Se non lo credessi, smetterei di volare immediatamente, per la mia famiglia, il mio lavoro e me stesso.

Chi ha volato con me in gara sa che ci sono certe cose che io non farò mai.

Ricordo una situazione durante i Mondiali del 1985 a Rieti quando stavo volando con Klaus Holighaus. Lui era un po' più alto di me ed eravamo in una situazione critica. Nella valle dove stavamo volando c'era pioggia leggera e lui riuscì a uscire dalla valle scavalcando il passo con un forte vento turbolento al traverso. Non si capiva bene la direzione del vento e avremmo potuto trovarci in sottovento vicino al passo.

Avevamo circa 60-70 m sul passo e circa 1 o 2 km per arrivarci. Anche se il passaggio sembrava possibile e Holighaus era già praticamente passato, io feci un 180° e ritornai nella valle piovviginosa

In quel momento diedi un saluto al gruppo di piloti che si potevano seriamente considerare in lotta per il titolo mondiale. Non mi sono mai pentito di quella decisione.

C'era il 99% di probabilità che sarei riuscito a superare il passo. Klaus era un po' più alto di me. Ce l'avrei fatta se non fosse successo niente di imprevisto. Tuttavia, sarebbe bastato che solo la più piccola cosa fosse andata storta, come volare un po' più a sinistra o a destra del percorso fatto da Klaus. Anche cose così piccole possono fare la differenza in una situazione delicata come quella in cui io mi trovo, e allora mi sarei trovato incastrato sopra una zona inatterrabile e senza via di scampo.

Sono abbastanza preparato a prendere dei rischi durante un volo normale, e dei rischi anche più grandi durante una gara. A prima vista questa mia affermazione potrebbe confondere. Ma se uno non accetta di prendersi qualche rischio in gara, allora può smettere di volare dato che non volare è più sicuro di volare.

Se sono disposto ad accettare i rischi del volo a vela normale, perché non accettare anche quelli aggiuntivi di una gara?

Quello che è importante è qualcosa di diverso. Ed esattamente è importante stabilire (ciascuno per la propria situazione) se quello che si sceglie di fare vale il rischio associato.

Qual è il grado di rischio?

Che cosa posso fare per minimizzare questo rischio?

La semplice conclusione è che ognuno si deve interrogare sul fatto che ci si espone al rischio dell'attività di volo in generale, incluso il tragitto fino all'aeroporto. Tutto è più o meno pericoloso, inclusi gli altri sport.

CONCLUSIONI.

E allora cosa si deve fare?

Ognuno deve sviluppare la sua personale strategia.

La cosa più semplice è eliminare i rischi che sono completamente inutili, come spirare in roccoli sovraffollati se non è assolutamente necessario.

Inoltre dobbiamo **essere consapevoli dei rischi che affrontiamo** e cercare di eliminarli il più possibile.

Ognuno deve **fissare dei limiti per se stesso, e non superarli mai.**

Bisogna essere continuamente attenti e vigili. Chi è attento e controlla sempre anche le piccole cose può evitare la catastrofe.

In ogni caso, costruirsi una personale e consapevole strategia verso la sicurezza è sicuramente un metodo più vincente per sopravvivere che non semplicemente sperare di avere più fortuna del tuo amico.