



NOTIZIARIO

Ciclostilato in proprio presso la sede sociale - UDINE - via Buia, 2/3 E-Mail fbaccara@xnet.it Redazione a cura di FRANCO BACCARA .

Un incidente mortale

E' accaduto il 2 novembre e ci tocca da vicino in quanto la vittima, Orfeo Turlon stava trascorrendo una breve vacanza di volo con dei nostri amici del Pordenonese.

Norma, 2 nov 2001 Questi i fatti:

1. Il pilota aveva iniziato da autodidatta e solo da poco aveva conseguito l' attestato
2. Era alla sua prima esperienza con una vela performance-avanzata, (Activa) ricevuta in prestito con la raccomandazione di usarlo con cautela; abitualmente volava una di classe inferiore
3. Si trovava in un luogo per lui nuovo e al momento dell' incidente le condizioni aerologiche erano spinte con termiche sostenute
4. Altri piloti presenti, dopo alcune false partenze, gli avevano sconsigliato di andare in volo in quelle condizioni
5. All' entrata in una termica forte una eccessiva azione sui comandi provocava uno stallo asimmetrico
6. La vita entrava in vite piatta negativa stabile mentre il pilota continuava a trazionare i comandi nel tentativo di riprendere il controllo fino all' impatto
7. Il pilota non ha neanche provato a lanciare l' emergenza

Sembra il riassunto delle cose da non fare mai e invece, purtroppo, tutto questo ha portato alla morte di una persona. Come è stato possibile? Non è facile dare una risposta, e questa risposta sarà sempre parziale, incompleta.

La prima cosa che risalta è che se si fosse verificata una sola delle condizioni di cui sopra, anziché tutte insieme, il tutto si sarebbe probabilmente risolto solo con un grosso spavento. E' stata la cosiddetta "catena degli eventi" a determinare l' esito dell' incidente. Ricordate bene un incidente di regola non è mai dovuto ad un unico, gigantesco, insormontabile problema o errore; è sempre la somma di tante stupidaggini e inezie a portare guai grossi (ho la

vela nuova, ho controllato male una bretella, sono partito col casco slacciato, in decollo c' era più traffico del solito ed io ero di fretta...).

Ma quello che è successo quel giorno non si può spiegare in maniera così superficiale, ciascuno dei punti elencati merita una riflessione.

1- Iniziare da soli, o con i suggerimenti di qualche amico, è il primo passo per farsi male. A qualcuno questa affermazione non piacerà, la troverà interessante o troppo drastica ma la verità è questa: solo frequentando fin dal primo giorno una scuola certificata (meglio se aderente agli standard Fivl), si ha la certezza di avvicinarsi al volo nel modo più corretto e sicuro possibile. In primo luogo perché le scuole certificate, per quanto la legislazione attuale sia carente in materia, quando aprono un corso di volo si assumono una grossa **responsabilità** nei confronti degli allievi e già questo garantisce che l' aspetto sicurezza sarà sempre in primo piano; il pilota che si improvvisa istruttore non ha invece nessun obbligo verso l' amico cui insegna. In secondo luogo bisogna ricordare che il primissimo periodo di attività fornisce al novello l'caro una sorta di "**imprinting**", ossia una visione del volo nella sua globalità, una forma mentis, che il pilota si porterà dietro per il resto della "carriera" e che condizionerà pesantemente tutto il suo modo di concepire questo sport. Solo le scuole, e gli istruttori che in esse operano, hanno l' esperienza necessaria per svolgere questo delicato compito che, per certi aspetti, è sicuramente più importante della semplice preparazione tecnica. **Il parapendio, tecnicamente, è alla portata di chiunque, è di una facilità estrema. Purtroppo è proprio questa grande semplicità che può indurre a sottovalutarne i rischi.** Solo affidandosi a persone che operano professionalmente si può essere ragionevolmente certi di avere il giusto approccio a questo sport.

2 e 3- E' evidente che, per l' esperienza che si presume avesse maturato, **quell'ala era troppo spinta**, senza contare che la volava per la prima volta e non la conosceva affatto. A questo si

aggiunga che le **condizioni meteo erano tutt'altro che tranquille** risulta

evidente quale grosso guaio si stesse profilando. La concomitanza dei fattori di squilibrio uomo-macchina e uomo ambiente hanno senz'altro giocato un ruolo determinante in questo incidente.

4- Aspetto molto delicato. Fino a dove ci si può spingere nei confronti di un altro pilota? E' una domanda a cui, sinceramente, non so rispondere perché la risposta è nella coscienza di ciascuno.

5 e 6- Sono il risultato dei precedenti punti 2 e 3; E' facile e banale dire "avrebbe dovuto rilasciare i comandi...", "avrebbe potuto...". Una volta in aria ha fatto tutto quello che ha creduto giusto, il problema sta a monte: non avrebbe dovuto partire.

7- Perché non abbia azionato il paracadute di soccorso non lo sapremo mai, certo se...

Conclusioni

Il fatto che dall' analisi di un incidente mortale si finisca per ricavare suggerimenti di una banalità sconcertante fa rabbia, perché dovrebbero essere cose assimilate, automatiche... ma la mente umana è strana.

1- Voglio invitare tutti a riflettere profondamente su cosa significa improvvisarsi istruttori per "aiutare" un amico. Se volete davvero aiutarlo fategli fare un biposto (se siete abilitati) e mandatelo da quella che reputate la migliore scuola del pianeta! (dopo aver controllato che sia una scuola certificata)

2- Ricordate la "catena degli eventi" e cercate di limitare al massimo i "punti deboli" del vostro programma di volo. Ogni dettaglio può diventare fondamentale, non sottovalutatelo! In fin dei conti state per andar per aria, mica a fare una passeggiata...

3- USATE L' EMERGENZAE' sempre difficile decidersi, per i motivi più vari, ma quando vi rendete conto di non saper che fare e di agire a caso, è il momento di prendere quella benedetta maniglia e tirarla più lontano che potete. E' meglio lanciare una volta in più che una volta in meno, è lì apposta.

Fabio Loro e Franco Baccara

Cx sociale: qualche statistica al concludersi dell'8° edizione

START	anno	n° voli	tot km	Distanza media km	volo più lungo km
Gemona		78	3.171	40,7	78,0
	1995	6	265	44,2	68,2
	1996	10	349	34,9	67,0
	1997	1	17	17,0	17,0
	1998	5	159	31,8	46,0
	1999	11	409	37,2	54,0
	2000	15	582	38,8	60,0
2001	30	1.390	46,3	78,0	
Bernadia		49	1.831	37,4	78,0
	1995	6	144	24,0	45,7
	1996	6	274	45,7	72,0
	1997	5	162	32,4	36,0
	1998	4	138	34,5	56,0
	1999	7	312	44,6	77,0
2000	9	271	30,1	49,0	
2001	12	530	44,2	78,0	
Lijak		40	1.534	38,3	68,0
	1994	3	156	52,0	52,0
	1995	9	305	33,9	61,4
	1996	3	81	27,0	38,0
	1997	8	315	39,4	57,0
	1998	4	132	33,0	49,0
	1999	3	71	23,7	38,0
2000	5	226	45,2	54,0	
2001	5	248	49,6	68,0	
Caneva		27	1.081	40,0	127,0
	1994	2	52	26,0	26,0
	1995	7	185	26,4	42,7
	1996	5	160	32,0	38,0
	1997	3	123	41,0	82,0
	1998	5	197	39,4	49,0
	2000	3	274	91,3	127,0
2001	2	90	45,0	51,0	
Aviano		27	899	33,3	82,0
	1994	6	105	17,5	30,0
	1995	8	269	33,6	61,3
	1996	7	249	35,6	66,0
	1997	2	61	30,5	35,0
	1998	1	23	23,0	23,0
	1999	2	110	55,0	63,0
2000	1	82	82,0	82,0	
Maniago		10	293	29,3	49,0
	1996	1	19	19,0	19,0
1998	9	274	30,4	49,0	
Musi		6	210	35,0	69,0
	1995	2	50	24,9	29,0
	1996	1	25	25,0	25,0
	1997	1	30	30,0	30,0
	1998	1	36	36,0	36,0
2000	1	69	69,0	69,0	
Stoll		4	100	25,0	35,0
	1996	4	100	25,0	35,0
Altro		15	463	30,9	58,0
	1994	5	169	33,8	56,0
	1995	5	106	21,3	34,0
	1996	1	58	58,0	58,0
	2000	3	98	32,7	46,0
2001	1	32	32,0	32,0	
Totale		256	9.582	37,4	127,0

9582 i km macinati nel corso di questi 8 anni

Gemona lo start point privilegiato: con oltre il **30%** dei voli e quello che mediamente a registrato percorsi più lunghi con un valore di **40,7 km**

Da **Caneva** invece sono partiti i voli più lunghi (la traversata del Friuli, ricordate?) con un primato ancora imbattuto di **127 km**

Nel 2001

sono stati battuti i nostri precedenti **record di distanza** con partenza da: **Gemona, Bernadia, Lijak**

E' stato raggiunto un nuovo massimo per **voli dichiarati (50)** e per **partecipanti (14)**

Congratulazioni!

a tutti i piloti che hanno contribuito a questo successo con la loro partecipazione



Da sinistra:

**Pirata
Gion
Ale**

In terra Machigiana giocano sul grandioso decollo **Tre Pizzi** con vento finalmente "giusto" dopo 3 giorni di vento proibitivo tale da distruggere le palette del Sint Wind del m.te Cucco

On the road again... parapendisti in Umbria

31/10 ore 18.00 Gli scalmanati partecipanti alla gita sociale si ritrovano per la partenza verso il M.te Cucco, preceduti dal Pirata (che partito alle 6.30 aveva già fatto il suo primo volo umbro) e dal Bachi (già alle prese con gli "antipastini di cinghiale!!")

Ore 24.00 circa arriviamo felici a destinazione; l'ostello è molto bello, nuovo e proprio sotto il decollo.

Anche il decollo è sotto....sotto le nubi!!!! Partiamo subito con una birretta ed affettati locali.

1/11 causa condi meteo avverse accontentiamo subito gli assetati di cultura visitando i sassi di Gubbio e Perugia.

I più speranzosi vanno a visitare i decolli stupendi del M.te cucco. Ci ritroviamo la sera per una gran mangiata all'ostello: cinghiale, formaggi tipici e il pane caldo (ho già dimenticato il nome!!).

E dopo cena a cantare in camera fino alle 3!

2/11 Bel tempo ma vento da Nord a 70 all'ora!! Niente voli anche per oggi, visita ad Assisi ma passando per il decollo del

Subasio: un posto fantastico, spazi infiniti ed erbetta tipo campo da golf! (anche nei campi da golf ci sono le cacche di cavallo???)

Anche oggi i piu' arditi partono speranzosi alle ricerca di un voletto niente popo' di meno che a Castelluccio! Torneranno senza volo ma carichi di salamini di Norcia (i famosi coglioni di Norcia!)

Cenone a Spoleto....e triche triche trache!!!

3/11 Il vento ci perseguita, siamo un po' giu' col morale, alcuni partono la mattina presto per fare gonfiaggi, altri vanno a visitare le grotte, altri ancora vanno ad affogare la delusione nel vino locale!!

La sera pero' ci riprendiamo subito: gran cenone con Karaoke e balli fino all'alba! Il seratone riporta l'allegria alle stelle!!

4/11 E' l'ultimo giorno, le famigliole ci lasciano già la mattina perché il vento è ancora sostenuto, qualche telefonata ai Sint Wind e una lieve speranza si accende: il decollo 3 Pizzi ha "solo" 30 all'ora di vento da Nord!! Via, si parte!! E il vento cala a 26!! Finalmente si vola: il decollo è stupendo, grandissimo, erbetta perfetta, sassi inesistenti, vento laminare che permette tutti i giochetti. Ci spariamo due belle planate e una bottiglia di bianco per festeggiare!!

La gita finisce qui, purtroppo la meteo non ci ha sostenuto ma le giornate (e le serate soprattutto) sono state fantastiche!!! Alla prossima gita....on the road again!!

Calda calda la...castagna !!!

Grande festa legionaria di fine stagione il 28 ottobre, oltre ogni piu' rosea previsione:

Molti iscritti, 30 kg di castagne consumate e...piu' di un litro di vino a testa!!! Imbriaghi!!!

La gara di centro non ha avuto storia, due centri perfetti per lo sloveno Yuri che si è aggiudicato 6 bottiglie, buon secondo il Ceo.

Anche gli aquiloni di Carlo, seppure con poco vento, hanno fatto divertire grandi e piccoli.

E per finire il discorsone di Miro - Nimis centro de mondo, centro de europa!!- e di Adriano!!

Garzie a tutti, alla prossima!!

R.



Ecco i
partecipanti:
**Bio
e Angela,**
il Baki,
il Pirata,
**io
e Monika,**
Elena, Gion,
Ale,
**Sergio con
tutta la
famiglia,**
AnnaMaria,
**Armando
e Annalisa
con la
picinina,**
**Ceo
e Cinzia,**
**Gianni
Stecchino**
Righel

RIPIEGAMENTO EMERGENZE

Il consueto appuntamento
per ripassare le tecniche
ed eseguire il ripiegamento dell'emergenza
sotto il controllo di occhi esperti

Venerdì 23 novembre

In palestra a Vedronza

Ore 20:30

CENA SOCIALE CFP

**LA DATA E'
CAMBIATA!!**

Sabato 1 dicembre

A la "Vechie Probince" (da Mič)

Mossa – GO – via Zorutti 18

Tel 0481-808693

Prezzo indicativo Lit. 35 000

Si prega di confermare la presenza almeno una
settimana prima

Tombola:

in palio un PIROPIRO
ed altri ricchi premi

CX:

in palio un GPS mod.SP24XC

Meduno

2 dicembre 2001

prova di EFFICIENZA

con la formula ormai collaudata

Ritrovo – iscrizioni ore 12:00

In decollo all'Agriturismo

(dopo l'assemblea)

Programma:

Decollo e via dritti in massima efficienza verso il punto di aggiramento che verrà indicato, sgancio di precisione del testimone su bersaglio e via dritti in direzione ferroviaria. Premiazione sia per la precisione di sgancio che per le vele con maggiore efficienza categoria open e Standard (o DHV fino a 1-2). E poi ... una bicchierata per tutti



VIA LIBERA ALLE FOTO IN VOLO

Finalmente una buona notizia, una modifica alla legge che regola il volo libero, modifica che toglie uno dei divieti che ci venivano imposti: quello di eseguire riprese fotografiche o filmati in volo (... lo sapevate, vero, che c'era questo divieto...). Col **DPR 367/2000** questo **divieto viene abrogato** e ciascuno è libero di fotografare liberamente dall'alto nel rispetto della **privacy** (non è una battuta, ma quanto espresso nel DPR citato). E allora via con gli scatti a manetta, magari badando ad evitare le zoomate nelle vicinanze di piscine ... mai mai, che ci sia la biondona in topless che si sente defraudata della sua privacy. In realtà il discorso privacy è più articolato e complesso: se ci limitiamo a panorami e all'uso del grandangolo possiamo andar tranquilli