



Incidente di volo (2001), parte seconda

A seguito dell'incidente di Roberto Maggiore, in risposta ad alcuni quesiti posti sulla lista di Volo a Vela, parlando di come individuare ed evitare l'insidia dei fili Giorgio Galetto ci da questi suggerimenti:

Caro Marco,

E' con ritardo che ti rispondo e vedo che già altri ti hanno detto quello che si può dire in un caso come questo. E' impossibile dare un giudizio su di un incidente di cui non si conoscono i dettagli se non da un articolo di giornale nel quale si parla di "lamiere" (contorte su di un aliante... n.d.r).

Posso solo dirti che ho scritto un articolo sul fuori campo qualche anno fa e puoi cercarlo nell'archivio. Gli incidenti, come hanno già detto gli altri intervenuti, purtroppo, succedono per una catena di piccoli, e a volte, insignificanti errori la cui media sembra essere non meno di 6 o 7. Se non si interrompe questa catena si arriva all'evento indesiderato. Il problema dei fili è un argomento infinito, e qui da noi in montagna è molto sentito nel volo a vela e per gli elicotteri (l'ultimo elicottero è precipitato a causa di un filo non segnalato solo poche settimane addietro).

Basti dire che la legge che impone di segnalare gli elettrodotti è stata varata negli anni 70, e non è retroattiva. Infatti proprio l'ultimo incidente di cui parlavo è successo in una valle nella quale esistono diversi elettrodotti segnalati ed alcuni nò. Il pilota dell'elicottero è andato in bocca alla campata non segnalata. E' da pensare quante trappole del genere possono esserci sulle Alpi e sugli Appennini considerando che in Italia la gran parte delle linee elettriche è stata costruita prima degli anni 70. La posizione del sole rispetto ai fili è determinante e con certe incidenze può creare dei riflessi, con altre può mimetizzare i fili sullo sfondo. Per quanto riguarda il volo a vela il problema dei fili è sempre in agguato sia sui costoni

che in un fuori campo. Quello che mi sento di dire è di non volare mai sul costone troppo basso e nelle conche che può generare lo stesso, immaginando sempre una linea virtuale tra la punta della montagna e la base o eventuali dossi a metà. Se si incontrano elettrodotti sorvolarli sempre sui piloni, con un margine di quota adeguato, mai passare tra una campata e l'altra. Il filo di colmo è sottile e poco visibile. Per il "fuori campo" il discorso è ancora più difficile perché può accadere che non ci sia molta scelta. Bisogna cercare di evitare in tutti i modi di pensare ad atterrare in una zona densa di fili. Una regola base recita che se si vede un palo bisogna subito cercare il secondo, in modo da vedere la direzione esatta della linea e se poi si trova anche il terzo è ancora meglio.

Il sorvolo di un elettrodotto poi allunga lo spazio necessario per atterraggio in quanto l'ostacolo da sorvolare "alto" dall'alto risulta anche difficile stimare l'altezza della struttura e quindi è facile sbagliare, in eccesso o in difetto la quota in finale.

I più insidiosi restano i fili del telefono o quelli delle piccole teleferiche che sono difficilissimi da vedere e che possono provocare reazioni istintive nel pilota, con drammatici risultati. Auspico l'intervento di piloti che abbiano avuto "incontri ravvicinati" e che possano rendere l'idea più di quanto ho fatto io con queste righe.

Vorrei segnalare il sito americano sugli incidenti (la FAA), sempre aggiornatissimo e razionale nelle conclusioni. Si può compiere la ricerca per argomenti ed in questo caso si può chiedere "wire collision" e vedere che cosa ne esce.

Un saluto

Giorgio Galetto