



## **Nuove gare alla ricerca di una sicurezza perduta...**

---

Hans-Werner Grosse in un inciso di un articolo, abbastanza recentemente apparso su *Volo a Vela* scrive: "...ho osservato che i piloti che volano in gara sulle Alpi francesi (e sulle altre montagne) seguono quasi sempre le stesse ben collaudate e "consumate" rotte. Non ci sono molte decisioni da prendere..." Poi Grosse conclude che vincono quelli che volano più basso e più pesanti degli altri riducendo la sicurezza in favore della velocità". Oggi più che mai attuale è questo discorso in vista dei prossimi mondiali che si svolgeranno a St. Auban. Tutti comunque si stanno sforzando di rendere meno rischioso lo svolgimento di queste prove, ma durante l'estate scorsa a Fayence, Philippe Conil mi raccontava, con visibile stupore, quanto volavano bassi ed a quali velocità si muovevano i piloti in prova durante i pre mondiali... ogni suo ulteriore commento era superfluo. Ho letto anche sulle raccomandazioni degli organizzatori ai piloti partecipanti di atterrare solamente sui campi contenuti nel catalogo dei fuori campo. Quello che Hans-Werner Grosse ci dice a proposito delle attuali formule di gara, oggi parlando proprio delle Alpi francesi è più che mai in sintonia. La tipologia di quel terreno maggiormente mette in risalto il problema del volare bassi. Torniamo dunque alla frase con cui Hans-Werner conclude : vincono quelli che volano più basso e più pesanti degli altri riducendo la sicurezza in favore della velocità". Ed io aggiungerei, spesso velocità che rasentano o superano la VNE... Giocando così inevitabilmente con la loro vita. Posso capire, anche se non accettare questo comportamento negli sport tipo Formula Uno, dove per assumere certi rischi un pilota guadagna diverse decine di miliardi all'anno, oppure un pugile che si fa massacrare per qualche centinaio di milioni, ma un volovelista cosa ci guadagna ? Gloria certamente, ma questa gloria non la si potrebbe conquistare ugualmente adottando formule diverse di competizione dove comunque il valore di un pilota sportivo (inteso come una serie di specializzazioni) può emergere senza che debba mettere a repentaglio la sua vita ? Questi comportamenti, e questo è abbastanza grave, vengono emulati spesso anche da piloti alle loro prime esperienze in competizioni... La soluzione contro "i limiti di questo tipo di gara" sta certamente emergendo, ed in diverse maniere se ne parla. Hans-Werner Grosse, tra gli autorevoli forse per primo, ha suscitato il problema, per

interventi recenti, possiamo andare a pagina 9 del n° 239 di Volo a Vela e provare a leggere quanto Alvaro De Orleans-Borbon ed al di là delle soluzioni o delle nuove formule ci suggerisce : innanzi tutto ci spiega che ...una gara di volo a vela, formalmente è un procedimento per classificare un gruppo di piloti in base a certe capacità volovelistiche... Poi aggiunge ...com'è oggi una gara di volo a vela ? ... Che definisce ...Una raffinata gara su pista - ma il 90% dei volovelisti non vi partecipa !... Prendendo questi brani in qua ed in là non vorrei essere accusato di manipolare delle conclusioni a cui certamente lo stesso autore non vuole giungere, in realtà sto solo cercando spunti che mi diano la possibilità di focalizzare alcuni presupposti. Certo non è possibile risolvere tutti i problemi di sicurezza in gara, ma andiamo avanti e prendiamo ancora una frase di Alvaro, (mi perdoni per questo uso improprio), ...Combiniamo le nuove tecnologie... Il GPS + logger, oggi è usato solo come sostituto delle foto, ma può molto di più !...

Sintetizzando ecco i punti e gli interrogativi che ho cercato di fare emergere :

- 1) è dimostrato che vincono quelli che volano più basso, riducendo però la sicurezza...
- 2) spesso ci si "dimentica" che le macchine non sono progettate per superare una certa velocità...
- 3) un pilota di volo a vela può sentirsi ugualmente gratificato con una competizione di tipo diverso ?
- 4) perché il 90% dei volovelisti non fa gare ?
- 5) esiste la volontà di eliminare la tipologia di alcuni rischi ?
- 6) vogliamo sfruttando la nuova tecnologia GPS + logger, fare in modo che i piloti in gara volino a quote tali da assicurare il loro ingresso "sempre" in un campo atterrabile ?
- 7) quanto ancora dovremo aspettare per avere formule diverse di gara e come dice Alvaro vincere il ... forte orientamento "pistaiole" dei delegati delle commissioni volovelistiche,...

Se quando Hans-Werner Grosse, ha sollevato il problema del volare bassi o meglio del "non volare troppo bassi in favore della sicurezza" non era possibile tecnicamente trovare una soluzione per il controllo delle quote (e delle velocità) dei piloti punto per punto lungo il loro percorso, oggi tutto è fattibile, i confini tra il fare ed il non fare sono solo rappresentati dai limiti della nostra fantasia e/o della nostra volontà...

Giancarlo Bresciani

Il 21/04/97 così Paolo Stella in proposito mi ha risposto :Ma sì, direi che sono buoni argomenti. Così come nel campo delle costruzioni, però, non basta un approccio volenteroso all'argomento sicurezza che è molto complesso e interdisciplinare. Proporrei che ,come si fa già in certe discipline sportive con contenuto di rischio, si affianchi alla direzione di gara un responsabile della sicurezza. Questi avrà potere assoluto in certe ben identificate situazioni. E' indispensabile che qualcuno pensi con occhio sereno e disinteressato alla sicurezza in tutte le fasi agonistiche. Questa persona potrebbe ad un certo punto dire : "ok ragazzi, per oggi basta , tutti a casa..." senza timore di sputtanarsi per aver dato un tema eccessivo per la giornata, evitando , come ci ha raccontato Philippe , che per fare tre chilometri in più ci si ficchi a tutta birra raso terra sotto la pioggia in una valle senza sbocco e senza atterraggio sapendo di spaccare qualcosa possibilmente solo di fibra. Chi supera la VNE verrà trattato come chi esce dai box a più di 80 km/h in F1... .Fa ridere che io parli di questi argomenti con meno di 300 ore di volo e mezzo Trofeo Colli Briantei come esperienza di gare, però tante'.....beccatevi questo.

Il 26/04/97 così Giuseppe Devoto mi ha risposto :Non capisco bene. Se la proposta è:

- 1) introduciamo in gara delle limitazioni ai comportamenti pericolosi per avvantaggiare la sicurezza;
- 2) inseriamo queste limitazioni nei regolamenti gara per gara (le limitazioni possono essere diverse a sconda del terreno di gara);
- 3) rendiamo obbligatorio l'uso del GPS+logger per sostituire la foto ed anche per verificare il rispetto dei parametri non altrimenti verificabili.

Penso che possa andare bene. Ma vedi, già il fatto che mi chiedi quale è la proposta ti dovrebbe indicare che la pagina che hai scritto mi sembra ancora un po' troppo a livello di appunti pre articolo che un elaborato coeso e pubblicabile. Inoltre non si capisce bene il passaggio sul 90% dei piloti che non vuol fare gare. Personalmente, come appartenete a quel 90%, non ci vedo nulla di strano. Io stesso, anche se parteciperò alla Coppa città di Ferrara nella classifica esordienti, lo faccio più per spirito di corpo che per voglia di competizione. E lo stesso farà il Beccati, che vola con me. Sarà solo una scusa per andare in giro, ma senza la minima velleità sportiva. Non mi interessa. Ora questo punto non mi sembra ben sviluppato e non sono sicurissimo che sia così evidente il legame con la pericolosità della gara. Penso che fosse quello che volevi dire, ma lo immagino soltanto, dallo scritto non si evince benissimo.

Ma se ho capito bene lo spirito direi che va benissimo e ti suggerisco senz'altro di pubblicarlo. Anzi, dirò di più, mi sembra in linea con una serie di articoli che ho visto

su rec.aviation.soaring che trattavano appunto dell'utilizzo dei logger sia in competizione che in certificazione di prove di distanza (mi sembra che ci sia ancora qualche remora sul tema).

Da una e-mail mandata dal sottoscritto a Rocco Caruso il 12/05/97 :...mentre per il discorso della sicurezza nelle gare perchè non utilizzi la mailing list con un "messaggio all'aria"....Per il discorso sulla sicurezza in gara, bisognerebbe ampliare ed aggiustare un po' quanto è stato espresso, quella era solo una bozza, prima di aprire una discussione su questi argomenti è meglio porre questo problema così importante in maniera molto più completa. Per ora ne ho parlato solo con pochi e qualche idea in merito è già arrivata, per esempio da Paolo Stella che tra l'altro dice che in ogni sport con una certa dose di rischio esiste un commissario alla sicurezza con il compito di sindacare e di porre dei limiti che al di là di norme di principio, richiedono di volta in volta decisioni prese in funzione di osservazioni oggettive od altro. Un argomento "buttato" in una mailing list richiede poi di essere gestito, specialmente se ciò che è trattato viene sviluppato, ed in questo periodo mi troverei un po' in difficoltà a seguire una cosa del genere a causa del poco tempo che ho a disposizione... Concludendo, tornerò quanto prima sull'argomento e potremo poi dare il tutto in pasto alle belve...