

# RACCOMANDAZIONI per l'attivazione dei LANCIATORI PNEUMATICI

di **Giordano Comelli**

Venerdì 17 marzo in Valtellina si è manifestato un inconveniente di volo; la cosa è stata poi approfondita e definita sabato 18 marzo al Cornizzolo. Nella necessità di lanciare l'emergenza tramite dispositivo Cilindricone e nuova maniglia antisfilamento con una selletta Woody Valley X-Rated, **il pilota non è riuscito ad attivare** il lancio pneumatico. Atterrato in pianta, è rimasto illeso. Al controllo del materiale effettuato il 18 marzo, **il pilota ha attivato a terra il cyl con facilità e stupore**. Ci si è resi conto che, in quei momen-

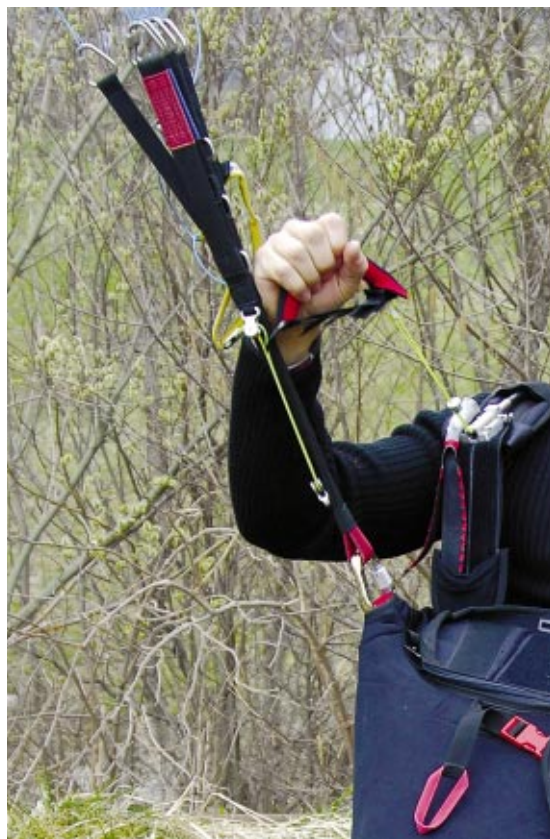
ti di estrema tensione del lancio dell'emergenza, il pilota aveva sbattuto ripetutamente con l'avambraccio contro la bretella del parapendio, non avvedendosi di questo e non riuscendo a conferire al lanciatore la corsa necessaria per la sua attivazione (l'impatto ripetuto del braccio contro l'ostacolo aveva provocato nella posizione di contatto un indolenzimento ancora persistente). Il miglioramento possibile sull'attrezzatura è quello di ridurre di alcuni centimetri la corsa della maniglia. Questo verrà applicato sui dispositivi in già circolazione

con modalità da definirsi. Questo episodio ribadisce come sia di vitale importanza il condizionamento mentale da farsi a terra nell'eseguire manovre di emergenza, in modo che in situazioni di stress tutto debba diventare riflesso condizionato ed automatico.

La manovra di trazione della maniglia va memorizzata:

- come identificazione istintiva della posizione della maniglia di lancio
- come presa pronta e sicura per afferrarla
- come movimento di estrazione

libero da ostacoli. In ogni caso, la maniglia di azionamento è volutamente posizionata in zona controllabile alla vista ed accessibile ad entrambe le mani. In una situazione di carico emozionale gravissimo, il trovare la maniglia, prenderla, tirarla, può essere molto più facilmente e felicemente risolto se gli elementi in gioco sono nel campo visivo. Il "contatto visivo" con questi può risolvere situazioni altrimenti senza uscita. Si fa **preghiera di sensibilizzazione e riflessione** a tutti i piloti sulle osservazioni di questo comunicato.



## RELAZIONE DI INCIDENTE

Sono Giacomo, volo in parapendio dal 1993, anno in cui ho conseguito il brevetto.

Nel corso degli anni ho volato un po' dappertutto, ma generalmente pratico in Valtellina, ove le condizioni sono piuttosto "generose".

Venerdì 17 marzo era una giornata con condizioni abbastanza forti; mi trovavo in una valletta, che conoscevo abbastanza bene, ove ho trovato aria molto turbolenta a circa 1.200 metri di quota ed a circa 200/300 metri dal pendio.

Mentre, con un buon angolo d'inclinazione, giravo una termica stretta ed abbastanza energica, ho subito una violenta chiusura frontale.

La vela mi è finita sotto, ho cercato di controllarne l'apertura, ma data la sua posizione, il mio peso era ininfluente e con i soli comandi non sono riuscito ad evitare che si riaprisse in modo scomposto ed asimmetrico.

La conseguenza è stata una violenta rotazione e dei giri di twist.

Mentre scendevo in rotazione ho tirato ed allargato gli elevatori e mi sono liberato di un primo giro di twist, ma

alto e robusto ed ha ammortizzato benissimo il mio tasso di caduta, tanto che non mi sono fatto nemmeno un graffio.

Di seguito mi sono doncolato fino a raggiungere il tronco e sono sceso a terra.

Una volta ringraziato il mio Angelo Custode, baciato il terreno e recuperata l'attrezzatura, la domanda immediata è stata: PERCHÉ, PERCHÉ l'emergenza non si è aperta?

In atterraggio, con i compagni di volo, abbiamo verificato attentamente il dispositivo e tutto ci è sembrato ok. La maniglia si presentava agganciata unicamente al cordino di collegamento e visibilmente trazionata per più di 20 centimetri. Immediatamente ho contattato Giordano Comelli (ideatore e produttore del sistema

Cilindricone), il quale - devo dire con gran serietà - si è reso disponibile ad incontrarmi il giorno dopo per verificare con me l'accaduto.

Insieme, al Cornizzolo, abbiamo nuovamente controllato il dispositivo ed anche in questo caso tutto è apparso ok, tanto che da uno spioncino di con-



nel frattempo ho percepito di non aver abbastanza quota e quindi, per non correre il rischio di impattare violentemente, ho deciso di azionare il paracadute d'emergenza. Preciso che sulla mia selletta Woody Valley modello X-Rated installo il dispositivo Cilindricone. Ho tirato con decisione la maniglia, ma l'emergenza non si è aperta e pochi istanti dopo sono finito violentemente in pianta (per fortuna!). In seguito, ho rilevato dallo strumento un tasso di caduta di - 20 m/sec. L'albero era fortunatamente molto

controllato, posto sul Cilindricone, si poteva vedere che lo stesso aveva iniziato una sorta di rotazione che, come mi è stato spiegato, precede l'espulsione pneumatica. A terra abbiamo quindi trazionato ancora un po' la maniglia e, con grande sollievo da parte di tutti, l'emergenza è stata espulsa. Per capire cosa accade in volo, mi sono appeso con l'imbrago ed immediatamente ci siamo resi conto che, data la posizione della maniglia e la regolazione della mia selletta (con la schiena abbastanza verticale e quindi

vicina agli elevatori), non vi è lo spazio sufficiente per trazionare completamente la maniglia, in pratica fino al punto in cui il dispositivo entra in azione.

Questo perché l'escursione del comando (se trazionato in avanti, come istintivamente viene di fare), è limitata dagli elevatori che impediscono il movimento necessario dell'avambraccio.

Durante le prove ho così dato la spiegazione ad un forte dolore, con ematoma, che avevo all'avambraccio destro, proprio nel punto in cui, nel trazionare la maniglia dell'emergenza, ero andato ad interferire con gli elevatori ed il moschettone.

Fin qui i fatti; ora alcune mie considerazioni sull'accaduto.

Ho ripercorso mentalmente ed analizzato molte volte l'incidente, che ho vissuto con estrema lucidità e che dividerei in due parti.

Comincerei da un sincero e sonoro "mea culpa", per essermi ficcato in una zona tanto turbolenta e per averne comunque cercato di sfruttare le

Quello che è oggettivamente accaduto è che, mentre scendevo a -20 m/s, ho afferrato la maniglia con la mano più vicina e, come molte volte avevo simulato in volo, la ho tirata con decisione, nel modo più naturale ed istintivo...

Forse avrei dovuto essere più razionale ed in quei pochi istanti capire che, dopo aver tirato per più di venti centimetri, la resistenza che avvertivo non era il fine corsa della maniglia, ma il moschettone o l'elevatore contro cui stavo impattando e tirare in un'altra direzione, o forse sarei quantomeno dovuto essere stato informato dall'installatore che in caso di necessità avrei dovuto tirare la maniglia verso l'esterno o indietro, comunque non in avanti... o forse... o magari... oppure se...

Quello che voglio dire a tutti i piloti che installano questo dispositivo, senza dubbio efficace una volta espulsa l'emergenza, è di condizionare la mente ad una lunga escursione del comando e pertanto di essere certi che il movimento d'estrazione



ascendenze, come altre volte avevo già fatto, dimenticando che il fido compagno di tante avventure, il mio eccezionale Nova Aeron, è - o meglio era - comunque un parapendio e quindi soggetto a chiusure. Poi, quando il danno era ormai fatto, la decisione di affidare il mio destino all'emergenza. L'incidente nell'incidente. Molto si è detto e molto si potrebbe dire su quanto è accaduto. Io ai problemi ho sempre preferito le soluzioni e ad ogni mia esperienza cerco sempre di dare un senso propositivo.

della maniglia sia ampiamente libero da ostacoli.

Voglio in fine precisare che Giordano Comelli si è fatto carico di provvedere immediatamente a risolvere il problema che si è evidenziato, riducendo i giochi dei cordini che azionano il dispositivo e modificando il posizionamento della maniglia d'espulsione, così da ridurre l'escursione del comando necessaria affinché l'emergenza sia espulsa.

Buoni voli IN SICUREZZA a tutti!