

L'eccezione fa la regola?

Relazione sulle tecniche di assicurazione in parete

Ivo Rabanser

Quando, negli anni Sessanta, il mezzo barcaiolo venne presentato a Varese all'UIAA, l'adozione di questo nodo frenante rappresentò in generale per gli alpinisti un enorme progresso nei confronti dei precedenti, aleatori sistemi di assicurazione, basati principalmente su un tipo di sicura "a corpo": la sicura a spalla, oppure "a croce", usata dagli arrampicatori sassoni. Ma in particolare per le guide alpine fu una vantaggiosa rivoluzione: ora potevano farsi assicurare dal proprio cliente. Infatti prima di allora, era usuale che per ascensioni impegnative e pericolose, venissero impegnate due guide, in quanto il cliente non garantiva di saper e poter fare una sicura efficace al capocordata. L'assicurazione a spalla non è per nulla facile da servire e in più si rivela in troppi casi oltremodo dinamica e può causare danni fisici all'assicuratore, soprattutto se inesperto o fisicamente debole!

Il mezzo barcaiolo invece è di uso facile e intuitivo, consente di scaricare sulla sosta l'impatto di un'eventuale caduta e dato il suo alto potere frenante risulta efficace anche con una trattenuta imprecisa.

Il mezzo barcaiolo fu in breve tempo universalmente adottato, senza critiche né dubbi, fino a circa dieci anni fa, quando, a partire dai paesi anglosassoni, si è assistito ad un movimento di ritorno a sistemi di assicurazione sul corpo, seppure in versione modernizzata, cioè con l'utilizzo di un mezzo meccanico collegato all'imbracatura, sul baricentro del corpo dell'assicuratore. Questo sistema di fare sicura si è gradualmente propagato dalla falesia alle arrampicate lunghe di tipo sportivo (protezioni a spit) e ora si sta diffondendo anche sulle vie in montagna o "terreno di avventura" come si usa dire.

Ultimamente il mezzo barcaiolo sembra essere stato messo al bando e "dovrebbe oggi essere completamente abbandonato, visti gli svantaggi" come scrivono in un articolo alcune guide lombarde, inducendo altri a chiedersi addirittura se sia "legale" continuare ad usarlo! Personalmente non condivido questa presa di posizione e vorrei sfatare l'opinione che le guide alpine italiane insegnano e hanno adottato esclusivamente l'assicurazione ventrale nell'ambito della loro professione. Il Collegio dell'Alto Adige per esempio, nei corsi di formazione continua ad adottare ed insegnare il sistema di assicurazione sulla sosta tramite il mezzo barcaiolo. E questo non per anacronistico e acritico conservatorismo, ma perché, valutati in senso pratico i vari sistemi, si è giunti alla conclusione che quello classico è tuttora il metodo più efficiente ed efficace nell'ambito dell'attività professionale.

E' un dato di fatto che la guida alpina accompagna in montagna per lo più persone inesperte o tutt'al più con un limitato bagaglio di esperienza, non conosciute, talvolta fisicamente poco preparate.

Il sistema di assicurazione utilizzato quindi deve rispondere a determinati requisiti:

- semplice da imparare
- di facile gestione nel dare e recuperare corda
- comodo e non dispendioso di energie
- dotato di alta capacità frenante
- di facile manovrabilità in caso di emergenza.

L'assicurazione ventrale con un freno meccanico non risponde quasi a nessuna di queste caratteristiche. Vedremo più avanti in particolare le due che più incidono in caso di incidente, la bassa capacità frenante e la difficoltà di gestione delle più elementari manovre di emergenza, ma anche come semplicità di utilizzo e facilità di apprendimento e di uso, tuber, secchielli, reversi, magic & c. non sono per nulla immediati. Mettete un principiante a far sicura o a calare qualcuno con il MB e con il secchiello e ne avrete la dimostrazione: con il secondo metodo farà una grande fatica perché non riesce a capire come deve tenere la corda che esce dall'attrezzo. Particolare non trascurabile, con la ventrale per dar corda bisogna tirarla verso l'alto, movimento senz'altro più faticoso rispetto a quello verso il basso richiesto dal MB in sosta. Se poi il capo non in carico viene spasmodicamente tenuto verso il basso, la fatica aumenta. Può sembrare un argomento pretestuoso, ma ricordo che stiamo parlando di persone con scarsa esperienza. Se poi pensiamo che oggi in falesia si usa sempre di più il gri gri, spesso si ha a che fare con persone che tuber, reverso e secchiello non li hanno mai visti prima. L'unico reale vantaggio che può esserci con questi attrezzi, anche per un principiante, nella gestione delle corde è nel tenerle separate quando le corde vengono passate alternate, utilizzo peraltro poco frequente e non necessario nella maggior parte delle vie su cui si svolge l'attività professionale di una guida alpina.

Ma veniamo alle principali controindicazioni dell'assicurazione ventrale usata da un principiante.

La scarsa capacità frenante del tuber (o altri freni meccanici) ed il conseguente maggior scorrimento della corda in caso di caduta del capocordata, può provocare lesioni alle mani dell'assicuratore inesperto, per non parlare del rischio che, in seguito al violento sollevamento dell'operatore che viene proiettato a tutta velocità contro il primo rinvio, questi possa istintivamente mollare la corda per "pararsi" dalla roccia. Un'assicurazione efficace deve tutelare sia l'incolumità dell'assicuratore sia quella dell'assicurato! Se in conseguenza di un volo "importante" il primo va a cozzare sulla parete e il secondo precipita in caduta libera, il risultato è ben modesto!

Chiunque usa abitualmente il secchiello per scendere in doppia avrà notato una cosa: con mezze corde anche non sottilissime, scendendo senza autobloccante è meglio mettere due moschettoni, altrimenti frena troppo poco e tende a scottare le mani. Con il solo peso del corpo della persona che si cala. Una caduta, magari a sorpresa, con fattore non altissimo, intorno a 0,5, sviluppa una forza alla sosta vicina o superiore ai 150 kg. Siamo sicuri di tenerla col secchiello? Diciamo di sì. E se le corde erano alternate e a scorrere è una sola? Chi ha provato a calarsi col secchiello su una sola mezza corda da 8,3 sa che l'effetto frenante è quasi nullo. E se la caduta avviene sul primo rinvio (quello piazzato in sosta per intendersi)? Poco da fare, l'unico freno che dia garanzia di tenuta nei casi più gravi è il mezzo barcaiole. In definitiva, in presenza di molti rinvii e di un fattore di caduta molto basso, il MB ha lo svantaggio di comportarsi staticamente se l'assicuratore non è abbastanza esperto da renderlo dinamico, ma queste sono le caratteristiche di un volo che non avrà il più delle volte risultanze particolarmente gravi. Viceversa l'assicurazione ventrale con tuber e simili, in presenza di alti valori di fattore di caduta porta a scorrimenti di corda notevoli (fino a raddoppiare la lunghezza del volo) con alta probabilità che l'assicuratore molli la presa.

Per quanto riguarda poi le prime manovre di autosoccorso già fare un'asola e controasola "sul corpo" è di per sé meno facile e intuitivo che non farla sulla sosta, figuriamoci poi in una situazione di stress, "spalmati" sulla parete e ulteriormente ostacolati dalla presenza del rinvio in sosta. Scaricare poi il carico sulla sosta stessa è manovra assai complessa per un principiante (e non solo per quello!). Molto eloquenti a questo riguardo sono le immagini del

film della Commissione Materiale e Tecniche del CAI... Rischiare di mettere un cliente in una situazione del genere assomiglia molto a metterlo in una situazione senza vie d'uscita.

So bene che il grosso punto a sfavore di cui viene "incolpato" il MB, è l'alta capacità frenante, che genera maggiore sollecitazione sull'ultimo rinvio e sulla sosta. Se si parte dal presupposto che l'arrampicata in montagna deve essere considerata a priori su "terreno precario", poiché le protezioni non danno alcuna garanzia di tenuta, allora l'ovvia conclusione è che l'obiettivo primario dell'assicurazione è evitare il cedimento delle protezioni e della sosta. Ebbene, accettare il presupposto che soste e protezioni intermedie siano precarie è però deontologicamente inaccettabile per una guida (e per ogni alpinista esperto e desideroso di vivere possibilmente a lungo): su ogni terreno il buon professionista userà tutta la sua esperienza affinché soste e protezioni siano sicure e solo in rarissimi casi affiderà sé stesso e il cliente ad una sosta men che sicura e solo se non potrà fare altrimenti.

Inoltre in base ai test effettuati però, alla domanda quale sia la tecnica di assicurazione che meno sollecita la catena di sicurezza, la risposta comune è che il comportamento umano più che la tecnica usata determinano la sollecitazione della catena di sicurezza. Risposta significativa e che dà da pensare. Infatti, anche il MB, se usato da persona navigata che accuratamente controlla lo scorrimento della corda durante la frenata, risulta dinamico!

Si potrebbe concludere che alcune situazioni particolari (soste con ancoraggi precari e non rinforzabili, uso sistematico delle corde alternate) possono indurre a preferire l'assicurazione ventrale per questioni di sicurezza o di praticità, a patto che non si dimentichi che è necessario che l'operatore abbia esperienza nel gestire questo freno. Da questo ad alzare questo sistema di assicurazione a quello ideale ne passa. L'eccezione non dovrebbe fare la regola!