

n°152 mars 89. 30 f. 218 fb. 6\$ canada. 9 fs.

WILKIE

**PARAPENTE
DELTA**

Samedi 23 juillet Saint-André, j'ai bien envie de me payer un Gréoliers et retour. Malgré un départ canon aux antennes, un léger vent du sud doublé d'un voile orageux tempère mes ambitions. Ce sera Lambruisse (6 km !).

Ne riez pas.

Dimanche 24 juillet, quel bonheur de dormir dans cette clairière de lavande ! Le soleil livre bataille à des cirrus isolés, et à une troupe d'altocumulus.

Tout ce petit monde trace gaillardement son chemin d'ouest en est. Ca sent le front froid. C'est beau tellement c'est rapide. Vers 3000 m, 2 biplans, des Mistral en formation. Ils ont confiance ! Un coup de fil au répondeur de Saint-Auban confirme "en altitude, rapide courant de sud. Front orageux Rousillon, Cévennes, Bourgogne se déplaçant vers les Alpes. Vent surface sud est, 10 à 15 noeuds, à 3000, sud-ouest, 20 noeuds. Air humide, instable, orageux. 0° à 4300 m s'abaissant à 3000 m après passage du front. Relief bouché par orage. Nombreux cumulonimbus".

Ca a le mérite d'être clair, j'opte donc pour la baignade et le picnic paresseux. Entre poulet froid et bière chaude,

je surveille quelques ailes de compétiteurs B, sur fond de plafond noir.. Qu'est-ce qu'il ne faut pas faire pour gagner son passeport pour la finale ! Quelques grosses gouttes éparses troublent ma sieste et exhalent les senteurs du maquis. Bientôt, à ma grande surprise, un fort vent d'ouest se lève et dégage un ciel limpide. Les ailes sont vite montées. Nous nous gavons d'un air glacial, de pompes sans cumulus de traîne, de visibilité quasi infinie. C'est bon à en crever.

Lundi 25 juillet : Cette fois-ci, le grand Triangle Dormilouse, Mont Pelat, le Teillon est dans la poche. La météo est belle comme une femme de 30 ans. Une seule difficulté, donc partir dans les premiers et voler vite (...) Pas trop quand même... contre-pente au pied du Tromas et marche forcée jusqu'à la première cabine téléphonique. "Allo, Birgit ?" (elle doit mettre au monde,

Niklaas sous peu)... sa voix tremble... "La radio de Stuttgart, vient d'annoncer que 4 ou 5 libéristes italiens sont morts hier, aspirés par un nuage d'orage entre Côme et Bergame (où je vis)".

Le choc

Pas possible... trop gros... énorme ! Je repense à mon picnic. Hélas, un ami Bergamasque me confirme l'événement: 5 morts, 3 pilotes miraculés, plus un pilote allemand précipité et noyé dans un torrent de Tyrol Italien, sous une rafale du même front.

Peu à peu, des morceaux de vérité s'assemblent. Aquilone, Cross Country, Drachenfliieger, Il Volo publient des témoignages. Aux conclusions unanimes "c'était imprévisible, exceptionnel". Des pilotes expérimentés qui savaient... il faudrait faire plus attention". Quant au ton de la grande presse italienne, ne vous étonnez pas, c'était du genre: "Qu'attendent donc les pouvoirs publics..." La connerie n'a pas de frontière. Je reste sur ma faim, continue à m'interroger. Au delà des réactions à chaud où sentimentalisme inévitable, pudeur, mais

aussi méconnaissance des faits réels brouillent les pistes, tout a-t-il été dit pour qu'une telle tragédie ne puisse pas se reproduire? Car il s'agit, en effet, d'une véritable tragédie au sens classique du terme: le destin a même respecté la règle des 3 unités: le lieu, le temps, l'action.

Le lieu

Italie du nord, Côme, pente du Monte Cornizzolo (1240 m). Nous sommes à 40 km de Milan, 10 km de la frontière Suisse.

Certainement le site Transalpin le plus fréquenté : 3 clubs, 200 pilotes actifs, plus de 7000 vols réalisés en 1987. C'est aussi le site du "Triangle Lariano", un des grands lieux de la compétition internationale, avec Bassano, Fiesch, Saint-André, Kössen... (qui a dit Millau?). Varese, Côme, Bergame, Brescia sont de grosses villes industrielles, situées au pied de l'arc alpin, et dominant d'un air un peu hautain les "pauvres" de la plaine, sans même parler de l'Italie du sud (du Pô...). Ce bassin du Pô est entouré de montagnes, au nord les Alpes, au sud les Appenins. La météo

y est caractérisée par un faible renouvellement des basses couches (les montagnes font écran au vent), et par une humidité élevée, due aux rizières du Pô, mais aussi aux grands lacs: Majeur, Côme, Ises, Garde. L'Adriatique n'étant elle même qu'un immense lac.

Morale de la fable : une forte instabilité sur les reliefs alpins due aux descentes d'air froid, se heurtant à un air stagnant humide avec brumes et brouillards dans la plaine. Les pilotes locaux connaissent bien les conditions et au printemps se régalaient de vol de confluence (fixe...) entre brume et orage. On peut alors longer l'arc alpin et relier par exem-

ple Côme au lac de Garde (120 km).

Quant aux pilotes, nos lecteurs français sont priés de laisser leurs illusions de supériorité, aux prochaines lignes. N'oubliez donc pas de petits rachitiques moustachus bardés de chaînes en or, frimeurs, mi-branleurs, mi escrocs, bouffeurs de pizzas... Naples (qui a dit Marseille ?) est à des années lumières de Côme. Voilà, des gens aux paroles rares, montagnards durs à la tâche, droits, courageux (et mangeurs de polenta)... vol libre, compétition y sont largement développés. On vole GTR, Magic Full Race, Colt, Hermès, HP2... Bref des pilotes, au vol viril, habitués aux ora-

ges, aux contre-pentes pour éviter les fonds de vallée noyés de lignes électriques. Naturellement, aussi quelques pilotes moins experts, essayant de suivre le modèle des meilleurs. Ailes et conditions trop dures... Mais est-ce caractéristique à Côme, tout cela ?

Le temps...

Samedi 23 juillet : Aget-Espagne. Le front froid est sur la Catalogne. Au soir, un pilote anglais rentre dans un cumulonimbus et en ressort vers 5000 m souffrant de nombreuses gelures à la face et aux mains. Fin de "l'ouverture".

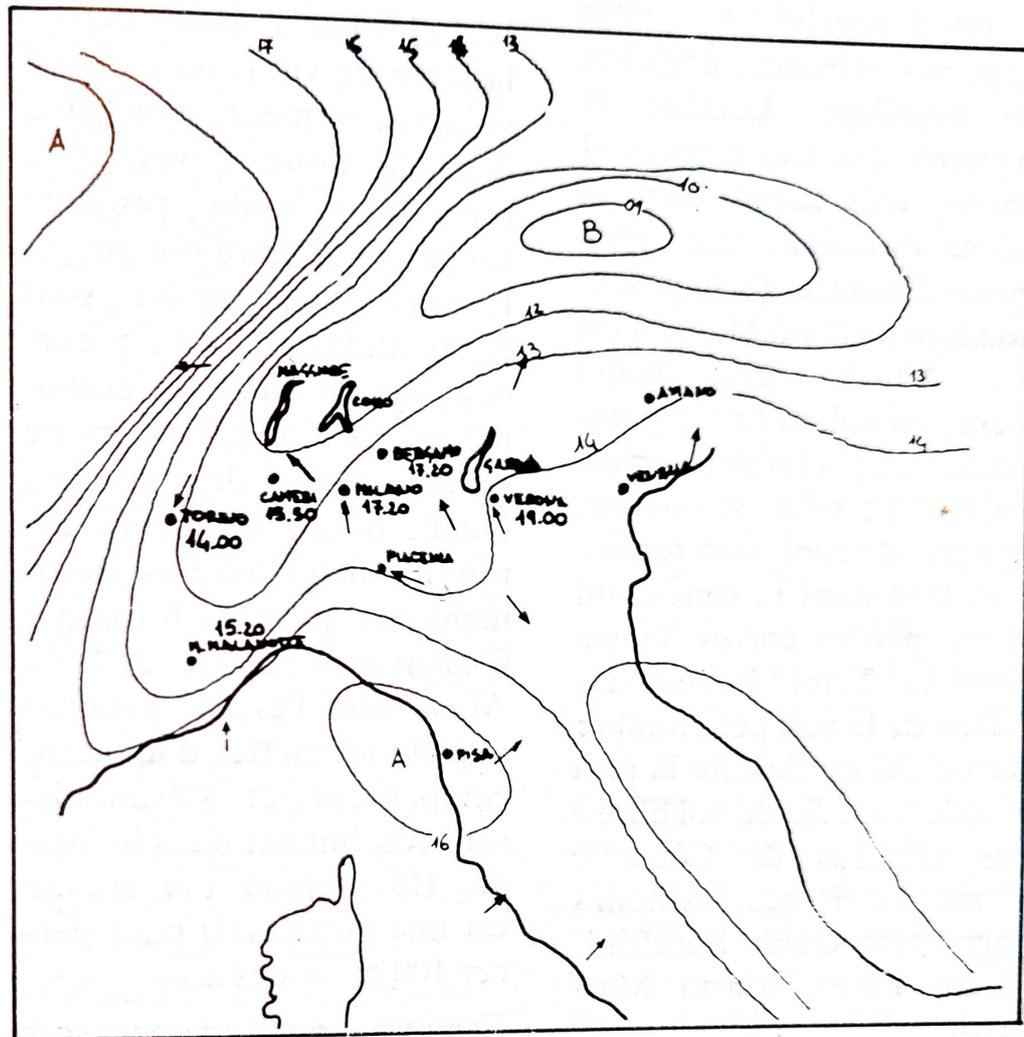
Le centre météo de Varese

(Italie) observe avec inquiétude le resserrement des isobares. La pression relevée est à 1027 mb, mais chute rapidement. La masse d'air chaud (33° au sol), humide coincée dans la plaine du Pô est prête à être soulevée et activée par l'arrivée de l'air froid. Un message de danger est envoyé à la protection civile. Dimanche 24 juillet : le front se déplace à grande vitesse (au moins 50 km/h au sol) sur la France (et Saint André). Le voilà qui bute contre l'Arc Alpin. L'air froid se masse contre les grands cols. Les isobares se resserrent encore plus. De l'autre côté au sud, la moitié d'un jour d'été, à peine gâché par un ciel légèrement

voilé, mais agrémenté par un vent de sud-est assez soutenu.

Les météorologues italiens mesurent ce danger potentiel et alertent les aéroports. Certains ferment les vols (Bergame). Cette fois, c'est sûr, ça va barder, les remparts des grands cols cèdent et l'air froid dévale les vallées. Turin est la première touchée à 14 h 00, à 150 km de Côme. Bientôt le col du Saint Gothard (2112 m) se fait déborder à son tour par la déferlante d'air froid qui s'engouffre vers Bellinzona.

Nous ne sommes plus qu'à 30 km à vol d'oiseau au nord ouest du Cornizzolo. Le drame peut commencer.



L'action

Au décollage, la bonne humeur règne. Il y a Mémol'ancien, Félice, Raimondo... Génial, ça tient en dynamique de sud-est de 20 km/h. "Bizarre", se dit Giuseppe l'instructeur local, "est-ce le signe d'un front chaud? Avec la chaleur étouffante, ça ne risque pas!" Tiens en fait de conditions canons, on repassera. C'est mou, gentil, par contre le vent en altitude semble assez fort. On apprécie la capacité de pénétration du GTR, une quinzaine d'ailes sont en l'air. La température descend graduellement. Giuseppe s'inquiète.

Voilà des altocumulus, un voile d'altostratus se déplaçant très rapidement. Au loin, à l'ouest, une masse nuageuse, noire basse apparaît. Giuseppe arrête les vols, il est 16h05.

Peu à peu, le vent diminue et passe gentiment en secteur sud. Aucun doute à présent. A terre.... le message court à la radio. Quelques ailes ont le temps (1000 m de dénivellé) de se poser à l'atterrissage officiel. Un groupe d'une dizaine d'ailes tournent encore en altitude.

”A terre, bon Dieu !” Le rouleau s’approche à quelques kilomètres du décollage. Son altitude est d’environ 1500 m. Dessous, un rideau de pluie.

Décidément pas un orage ordinaire.

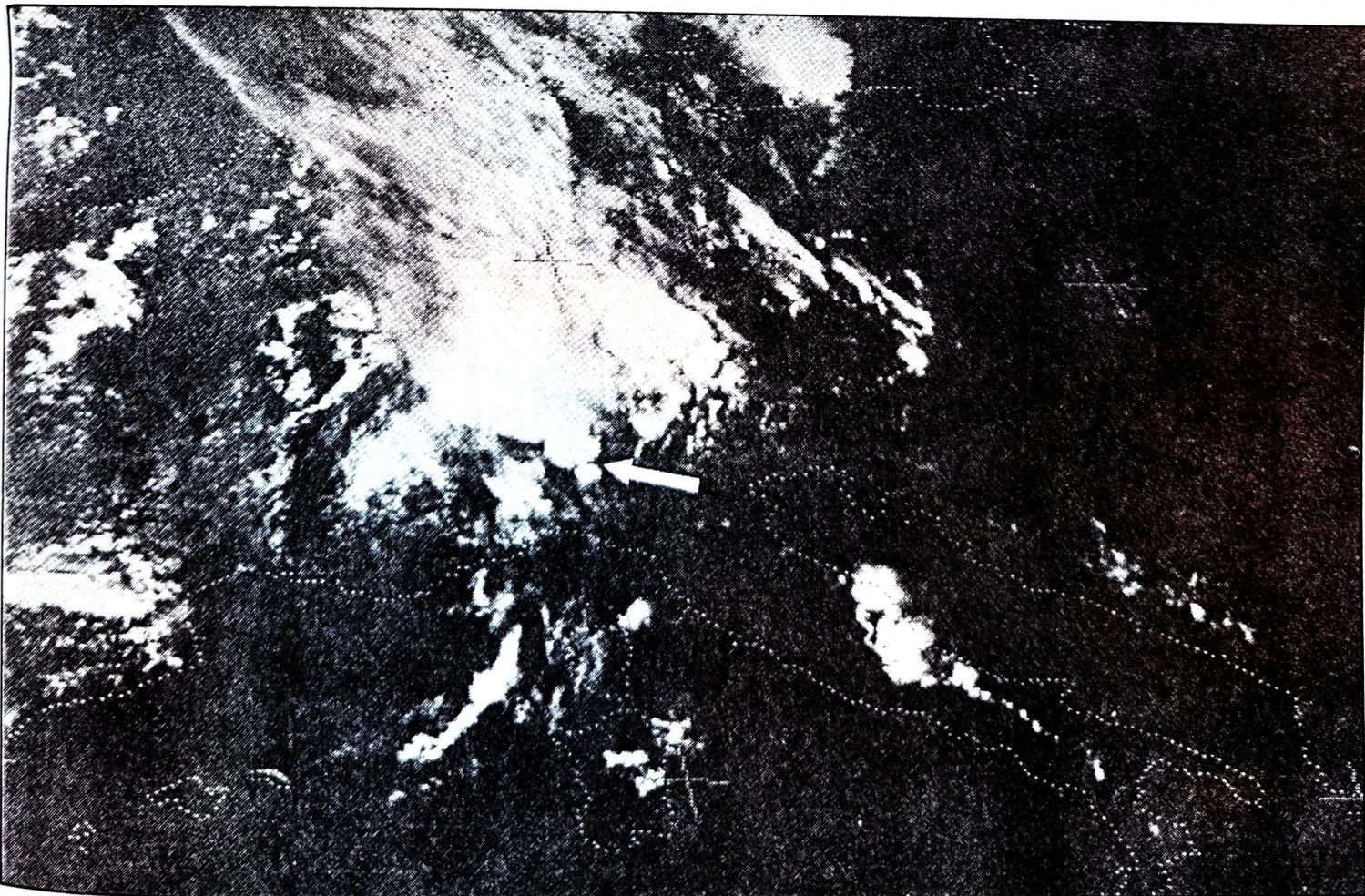
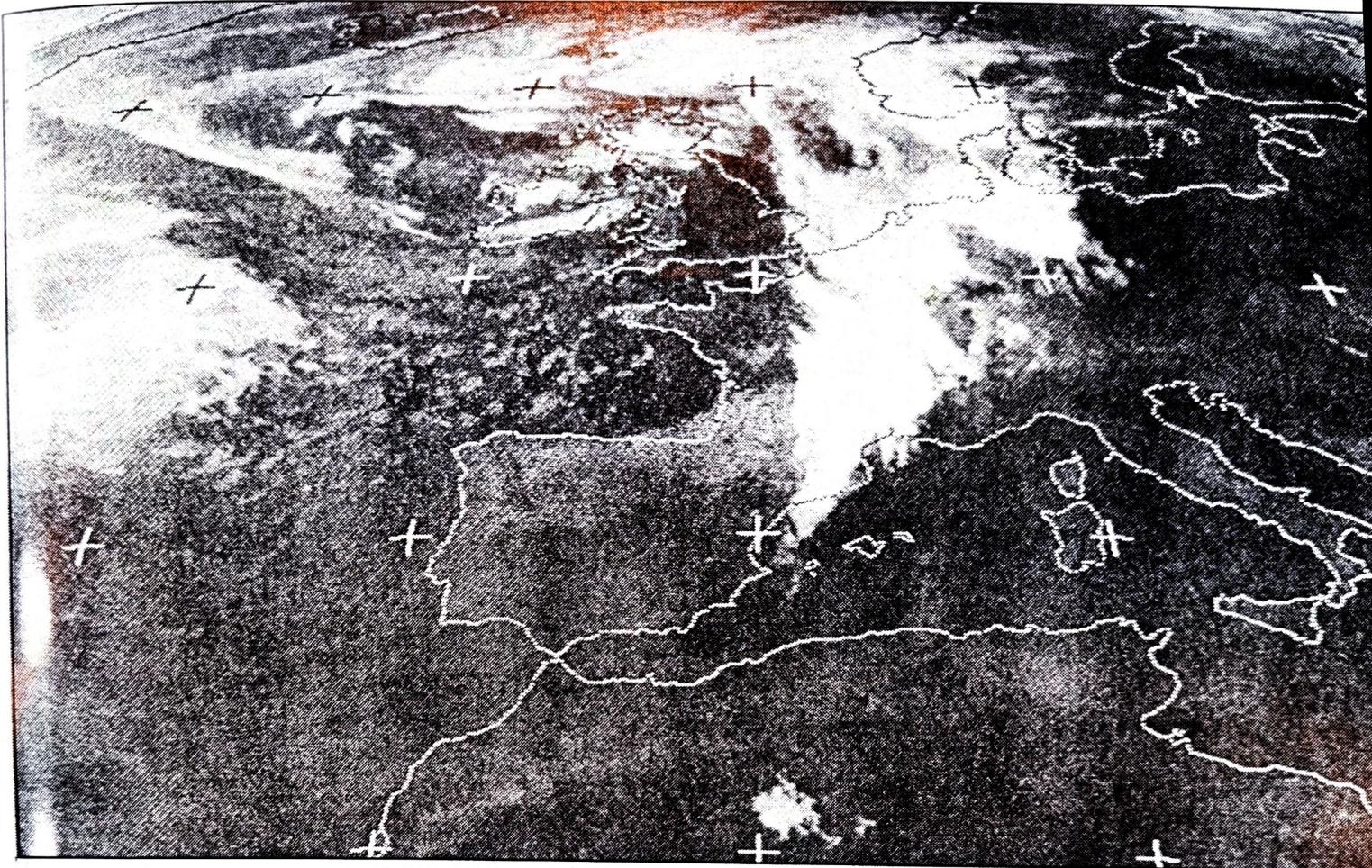
Tiens, voilà Félice (11 ans de vol, compétiteur international) et Mario (10 ans de vol, directeur du Triangle Lariano) deux as du club, s’apprêtant à décoller.

”Uh, la Madonna !” Ils n’ont pas froid aux yeux. Félice déclare par la suite : ”nous sommes partis en fin de journée pour faire un vol un peu différent...” T’as raison....

Réconfortés par l’envol de nos deux champions, à 16 h40, certains en vol retardent leurs décisions de poser.

Une fois en l’air Félice a compris le danger. Le vent se lève en bourrasque.

Il tire vers la plaine, barre au ventre. Mario ne semble pas s’inquiéter, il spirale lentement à un kilomètre seule-



ment du monstre. Inconscience ? Défi ultime ?

Tout bascule, trop tard !
C'est trop tard. C'était même trop tard avant !

En quelques minutes, tout se fait confus, violent, sauvage. Mario est aspiré, il n'y avait rien à tenter, voyageant dans les entrailles du monstre, il se fera projeter contre le pierrier d'une montagne toute en pointe: "La Grigna" (à 30 km de là). Le choc est d'une violence inouïe, en témoignent les pauvres restes du pilote et de l'aile, retrouvés le jour suivant par un hélicoptère.

Plusieurs pilotes

hélicoptère.

Plusieurs pilotes se tuent, se blessent ou se font très peur en essayant de rejoindre le terrain officiel, les amis, l'apparente sécurité. Hélas, le temps de descendre, les rafales, (jusqu'à 106 km/h) la grêle, sont sur eux. Antonio (4 ans de vol) se fait prendre vent arrière et défile à toute vitesse vers le lac, enfin il se remet de face... sous le vent d'une butte, il est plaqué à terre. Les deux montants explosent sous la compression, vers l'extérieur. Il est tué. Angélo approche de l'atterrissage, il n'est plus très haut... Las ! L'aspiration est trop forte, il faut fuir... tout est noir à présent. Enlevé comme une poussière, il se déplace avec le cumulonimbus à des altitudes de l'ordre de 4 à 5000 m. Miracle, il est rejeté comme un malpropre au-dessus d'une grande vallée après près d'une heure d'horreur. Malgré ses mains gelées, il atterrit en Valteline à 70 km de Côme. Il sera amputé des dix doigts. Guido a moins de "chance", tout comme Mario, il se fait projeter contre les rochers, à proximité du décollage. A-t-il essayé de se poser malgré tout?

Ezio, a pris une mauvaise direction. Le voilà au dessus du lac de Garlate, plus rien à faire... Si, s'approcher du bord malgré tout. Quelques barques... Hurlement "Aiuto!". Une rafale ne lui permet pas de rejoindre la rive. L'aile bascule et glisse. Il heurte violemment la surface. Groggy, incapable de se libérer, il est sauvé par les plaisanciers.

La tragédie continue. Marco, lui aussi a décidé de fuir, trop tard, trop lent, pas assez vers la plaine. Le voilà qui disparaît dans le nuage... Peu après ses montants explosent sur une ressource, il tire le parachute qui s'ouvre derrière lui incapable de se redresser, il fonce la tête la première vers le sol, une carrière. Il meurt après deux jours de coma.

jours de coma
Qu'est-il arrivé à Memo (10 ans de vol, "le vieux" ?) Il avait largement le temps de se mettre à l'abri. A-t'il lui aussi voulu faire un vol "un peu différent ?" Tout comme Mario et Guido, il est plaqué par une dégueulante et heurte un bâtiment industriel, à Lecco. La mort est instantanée. Le bilan de 5 morts, aurait pu s'aggraver encore. Roberto, un jeune pilote (2 ans de vol) fuit devant le front, mais dans une direction plus que douteuse, plein est vers les Alpes Bergamasques. Son avance, et sa toute relative prudence lui évitent le pire. Coincé par le relief bouché, il se pose dans des arbustes, à 70 km du décollage. Luciano et Alberto, 2 autres novices (1 an de vol) fuient dans la même direction, mais avec moins d'avance, ils se posent non loin de là où Marco s'est tué. Alberto casse quand même en vol, et tire le parachute, une clavicule, c'est cadeau! Le soleil se couche, une grande confusion règne. Plus tard dans la soirée, un pilote perdra encore la vie dans le Tyrol Italien. Le rideau de la nuit peut tomber sur ce qui est devenu la plus grande tragédie du vol libre.

Les disparus de Côme :
Memo La Rocca, Antonio Legranzini, Guido Baruffini, Marco Lietti, Mario Maspero.

M'sieur, M'sieur ! On peut aller jouer avec les nuages?

Ce n'est pas compliqué, les cumulus, c'est comme les chiens. On croit connaître, on s'approche de l'inoffensif toutou à sa mémère, et gniak! Celui-ci se révèle être un roquet fou aux canines comme des couteaux.

Certains cumulus sont pourtant doux comme des moutons, on se caresse à leurs barbules (sans jamais perdre la terre de vue), on enfonce voluptueusement une aile dans le doux duvet... on regarde son ombre projetée sur la toison du ruminant.

D'autres, au contraire, sont de véritables fauves tueurs déguisés en aimables grand-mères. Les compétiteurs ne se posent pas de question. Quelle bonne occasion d'arrondir son plafond au détriment des pauvres totos qui n'osent pas rentrer dedans. Ainsi John Pendry spiralant à quelques mètres d'un autre compétiteur et s'évanouissant résolument dans le nuage, (le premier qui craque est une gonzesse!) pour percer 100 m au-dessus.

Erminio Bricoli annonçant à

la radio: "dans le nuage à 2400 m... je ressors à 3200 m" puis écrivant dans Aquilone : "je crois être assez préparé pour voler dedans... je l'ai toujours fait sans risque... je me suis déjà fait peur". Ou même l'étoile montante anglaise Roger Whitall, grimant sans hésitation dans un énorme congestus au sud de Saint André... C'est évidemment dangereux, très souvent inutile, et cela donne l'illusion au pilote normal qu'il s'agit d'une chose naturelle, voire un signe d'expérience.

Lamentable ! En 7 ans de vol libre, je ne suis jamais rentré dedans et cela ne m'a jamais empêché de réaliser une distance. Il est grand temps que les organisateurs interdisent réellement le vol dans les nuages. Et ne proposent que des distances libres (sur axe ou non) par temps dangereux. D'après vous, à quoi servent les boussoles en montagne ? Revenons à nos moutons. En règle générale, la bête est approchable de près lorsque vous pouvez la voir en entier, en vol, que ses dimensions verticales (moins de 200 à 300 m de toutes façons) et horizontales

sont limitées, et surtout se développent à faible vitesse. Naturellement, l'apparition matinale de cumulus est toujours signe de forte instabilité, s'en méfier donc. Une erreur commune, se soldant souvent par des grosses frayeurs est de vouloir faire systématiquement la base. Noircieur de la base, vario bloqué (> 4 m/s), n'insistez pas trop, surtout si vous avez centré. Une fois aux barbules (accélération du vario due à l'énergie dégagée par la condensation), il sera trop tard pour vous échapper. Un rapide calcul montre que si vous avez centré un cumulus à + 4, de 1000 m de diamètre, vous devrez cesser de spiraler et vous approcher des bords à 200 mètres dessous la base. Enfin, rappelez-vous toujours que ces bêtes sont vivantes. Le temps d'une montée de 10 minutes, le nuage a doublé. L'humilis est devenu congestus, celui-ci traverse l'isotherme zéro et devient cumulonimbus. Ces derniers sont des monstres et sous nos latitudes atteignent isolés des altitudes de l'ordre de 8000 à 12000 m. Les avions de ligne doivent souvent faire du slalom entre leurs têtes et évitent de s'en approcher à moins de 1000 m. A l'intérieur, les turbulences sont incroyablement fortes. On y a mesuré (projet Thunderstorm 1946) des courants verticaux de l'ordre de 40 m/s. +/- 20 m/s sont des valeurs courantes. C'est d'ailleurs entre 3000 et 5000 m que les turbulences sont les plus violentes. (Formation de glace, et donc nouvelle libération d'énergie). Les cisaillements sont capables de faire éclater en vol le plus résistant de nos appareils. Août 1938, il est décidé que la Wasserkuppe de la Rhön doit permettre de comprendre la structure des cumulonimbus. L'air est chaud, humide, au travers de la brume, on perçoit à peine les têtes rosées des orages du soir. Le vent se calme, quelques éclairs dans la plaine, quelques gouttes, hardi les petits gars! Un à un, les planeurs s'enfoncent dans la noirceur.

Un peu plus tard le capitaine Drechsel de la Luftwaffe atteint 6687 m : nouveau record du monde. Il a encaissé des ascensions de 30 m/s. De nombreux planeurs cassent en vol ou se posent en catastrophe. 3 pilotes : Lemm, Schultz, Blem brisent leurs appareils et sautent en parachute. Ils sont assaillis, emportés par les ascensions... quels cauchemars ont-ils vécu ? Quand leurs corps sont retrouvés, le premier est à moitié carbonisé, foudroyé les deux autres tués par le froid, ont les membres encore gelés. De nombreux pilotes croient innocemment que, puisque isolés de la terre, la foudre ne peut les toucher. Bien qu'exceptionnel cela est tout-à-fait possible comme en témoignent les pilotes de planeur : "j'ai reçu des décharges électriques si fortes par le manche que j'avais l'impression de tenir tous les fils d'allumage d'une 8 cylindres en marche", "j'ai encaissé une décharge dans le crâne, puis dans le bras. En approchant mon coude de la commande des aérofreins, je vis une longue étincelle jaillir entre les deux. Le givre transforme n'importe quelle aile en fer à repasser. écoutons Graziano Maffi, emporté dans un cunimb, à Côme en 1987: " Cette fois-ci je suis dedans, ça s'accélère, je suis probablement au-delà des 10 m/s. Les turbulences me projettent en tous sens. J'essaie de garder ma lucidité, il fait un froid intense, mon Ball se couvre de givre, et en quelques minutes, devient une boule de glace de la grosseur d'un ballon. La glace envahit tout: câbles, bords d'attaque... j'ai l'impression de tomber comme si on m'avait attaché une pierre au nez. Mais où est le haut, où est le bas? Mon compas tourne à grande vitesse. Je suis pourtant équilibré, cette fois-ci il se calme, je crois partir en vrille. Mon seul repère est ma barre de contrôle... je suis fatigué, je n'y vois rien... c'est foutu... je m'abandonne". Chanceux, il traverse alors une cascade

d'air froid qui l'expulse du nuage carnassier. Il atterrit tant bien que mal. Sa tête a doublé de volume. Il a le visage gelé. Une fréquente erreur, parmi les pilotes de vol libre (les 5 de Côme entre autres) est de confondre un front d'orage fixe avec un front froid. Commençons donc par le front d'orage.

Celui-ci représente la frontière entre une masse d'air froide liée par exemple à un relief, et une masse d'air plus humide: plaine, mer, humidité. Exemple: front d'orage de l'Arc Alpin Italien contre humidité du bassin du Pô. Front d'orage bas Alpin se heurtant à la brise de mer. Lachens au mois d'août. (voir figure 1)

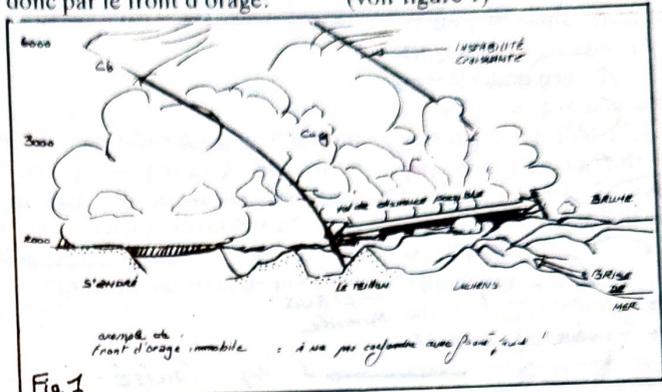


Fig. 1

Ce type de front n'intéresse en général que les basses et moyennes couches, et se caractérise par l'absence de nuages de type cirrus, cirrostratus, alto cumulus. Autre caractéristique : sa relative immobilité: il peut n'avancer en effet que d'une dizaine de kilomètres, avec le réchauffement progressif, et disparaît la nuit pour réapparaître bien souvent le lendemain.

Le pilote de vol libre pourra l'utiliser pour des vols de distance, et cela à quatre conditions: -Etre suffisamment informé et aguerri pour l'identifier clairement (un peu comme la ceuillette des champignons).

-Etre du bon côté du front !
-Ne pas s'en approcher trop, être toujours prêt à dégager à 90° si celui-ci se développe trop rapidement.

-Abandonner lorsque le front n'est plus qu'un amoncellement de cumulonimbus.

Le front froid: voilà un grand voyageur capable de couvrir des distances de plusieurs milliers de km. On appelle front froid, un front qui se déplace sous la poussée d'une masse froide: arctique, polaire. Son truc à lui, c'est de rattraper le front chaud qui se trouve devant lui, associé à la même dépression. Il y réussit toujours (occlusion). La vitesse moyenne des fronts froids est

de 30 à 40 km/h contre 20 à 30 pour les fronts chauds. A son passage, le vent subit une brusque variation : SW à W à son approche en altitude (E à S au sol du fait du gradient et diminution de la force de Coriolis), NW à N en altitude (W à NW au sol) après. Sa pente est assez accentuée. 1/40 à 1/80 contre 1/100 à 1/200 pour un front chaud. Ainsi, s'il se déplace à 60 km/h (Côme), un observateur au sol, apercevra les premiers nuages annonciateurs (cirro cumulus, cirrostratus, alto cumulus) seulement 3 heures avant les premières perturbations, à condition que l'horizon soit dégagé. Si ce n'est pas le cas, il faudra compter avec l'observation du vent : est, sud-est soutenu, avec masse d'air chaude sont des signes de l'arrivée d'un gros mastard. "Occhio!"

"M'sieur, M'sieur! On peut aller jouer avec le front froid?"

-Non, bien entendu.

-Mais, M'sieur, nos petits copains l'ont déjà fait, c'est super, comme faire du surf, avec une vague de 2 000 m de haut et de plusieurs centaines de km de large...

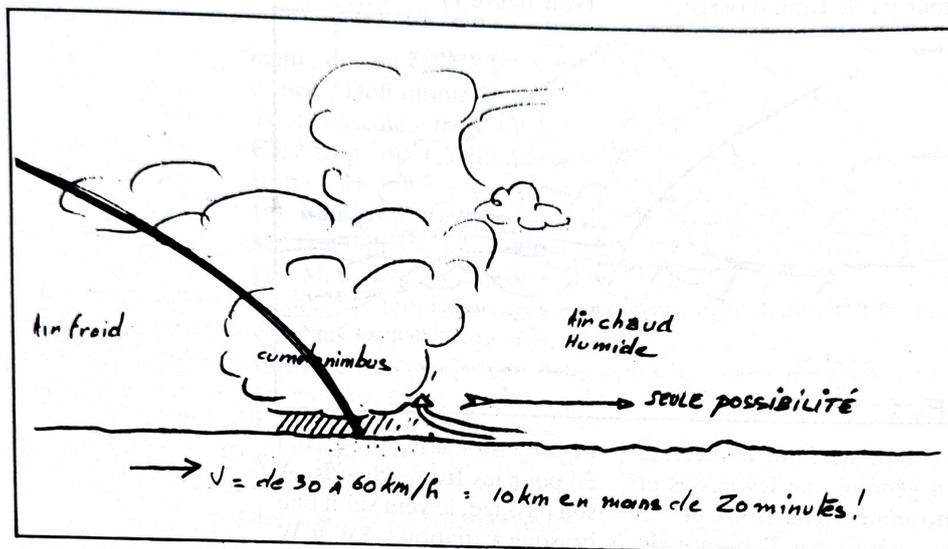
"Ainsi, le libériste allemand Ali-Schmidt en 82 qui a parcouru 164 km.

-OK, alors, laissez-moi vous expliquer 3 règles simples:

- On l'a vu, un front froid est

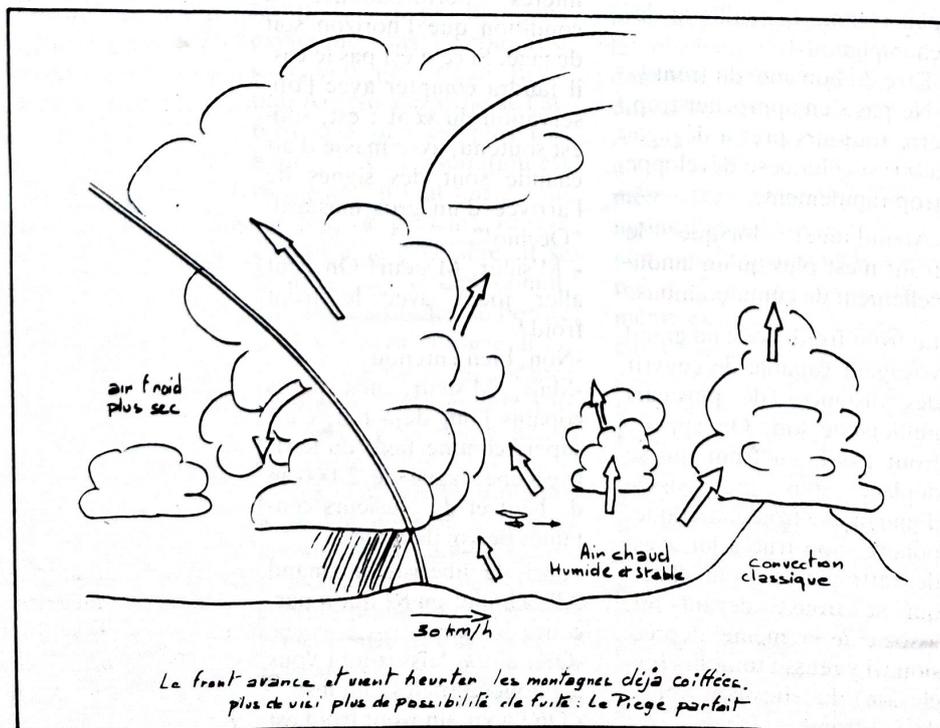
toujours dangereux. De plus, sa trajectoire est difficilement prévisible. Enfin, il peut accélérer ou freiner en fonction des nouvelles masses d'air, des obstacles géographiques qu'il rencontre. Autant laisser un enfant jouer avec un loup. A tout prendre, le front froid en plaine présente moins de

danger puisque moins susceptible de variations inattendues. De plus, le pilote, s'il ne s'approche pas trop est théoriquement en mesure de fuir en tirant à 90°. Il a de même, suffisamment d'espace pour éviter les inévitables bulles qui se forment à l'avant du front. (voir figure 2).



Il est indispensable de savoir que la seule manière de perdre de l'altitude devant une cellule orageuse mobile (front froid ou autre) est de prendre de la vitesse et fuir droit devant. (Vers le bleu, vers la plaine ou la mer) sans jamais s'arrêter. Le dernier virage se fera à 100-200 m sol maximum. Il est absurde et suicidaire de vouloir se poser à son terrain habituel. -Le front froid en montagne

est un tueur auprès duquel on ne s'approche pas. D'abord, on ne peut appliquer la règle ci-dessus: comment tirer droit devant, si vous avez une chaîne de 2000 m devant vous? De plus, en se déplaçant, le front activera en soulevant la masse d'air devant lui. Le pilote à 1000 m devant le front pourra alors avec effroi assister à la formation de cumulus devant et sous lui. (fig. 3).



donc par le front d'orage.

(voir figure 1)

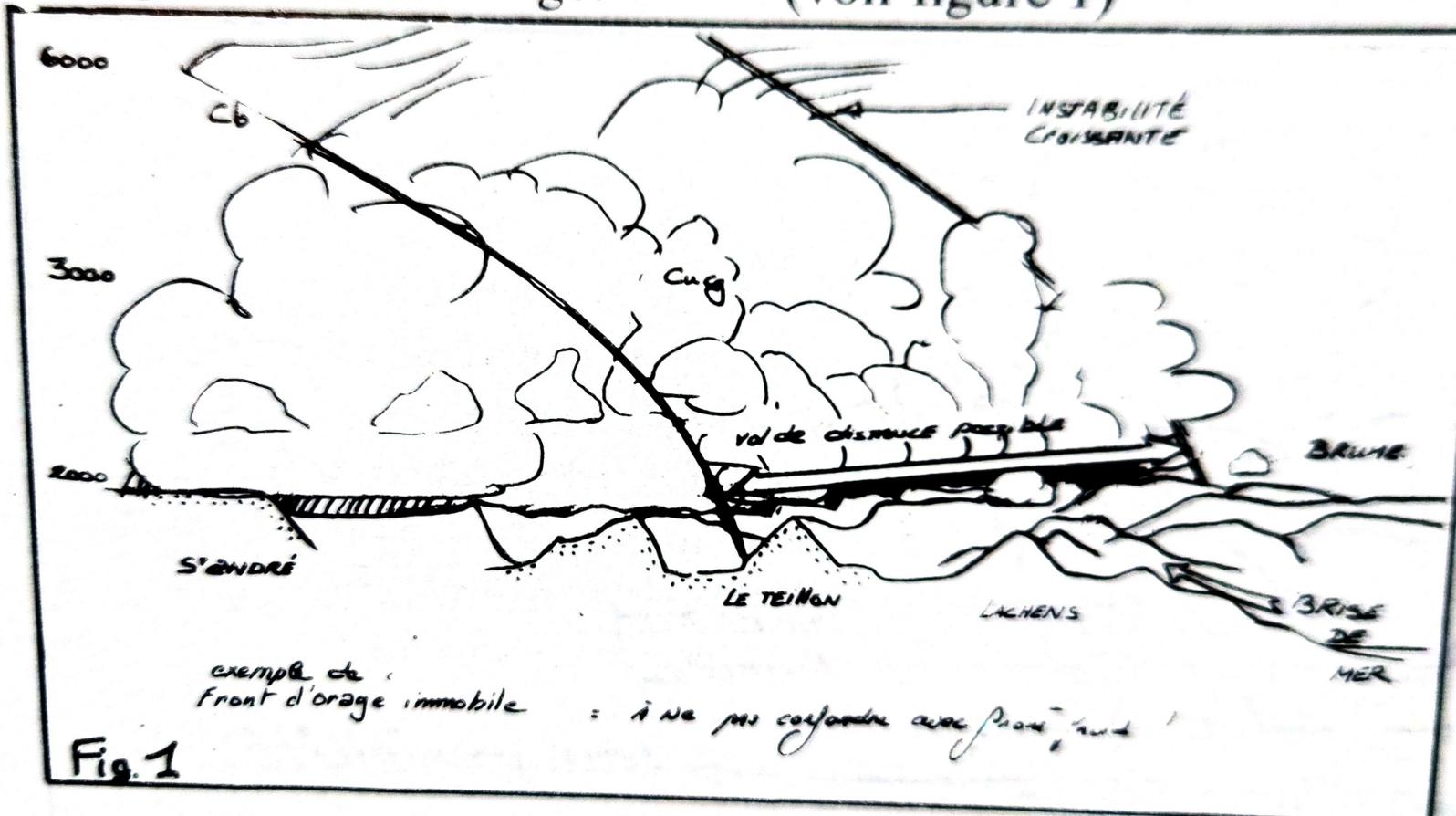
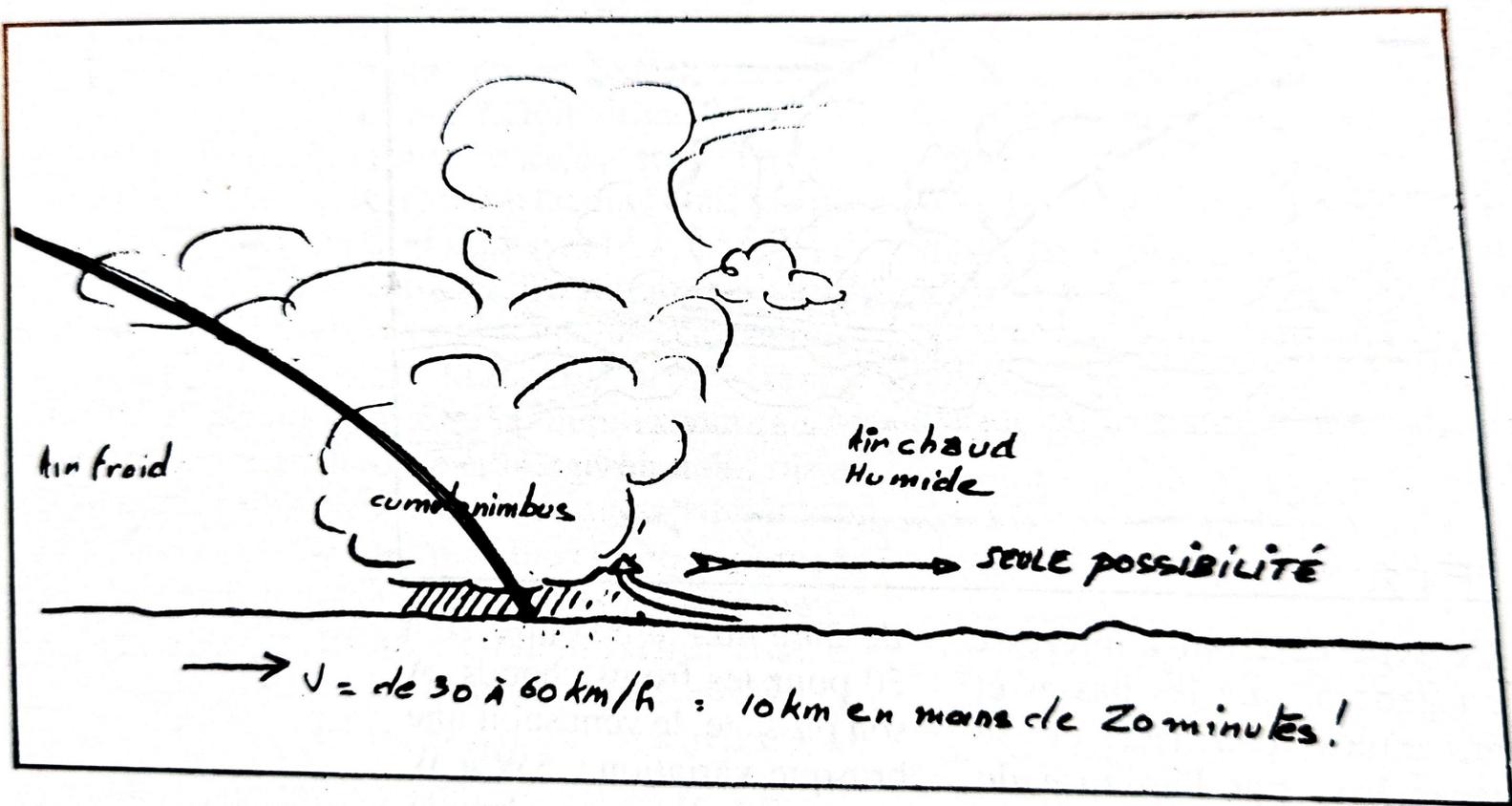


Fig. 1



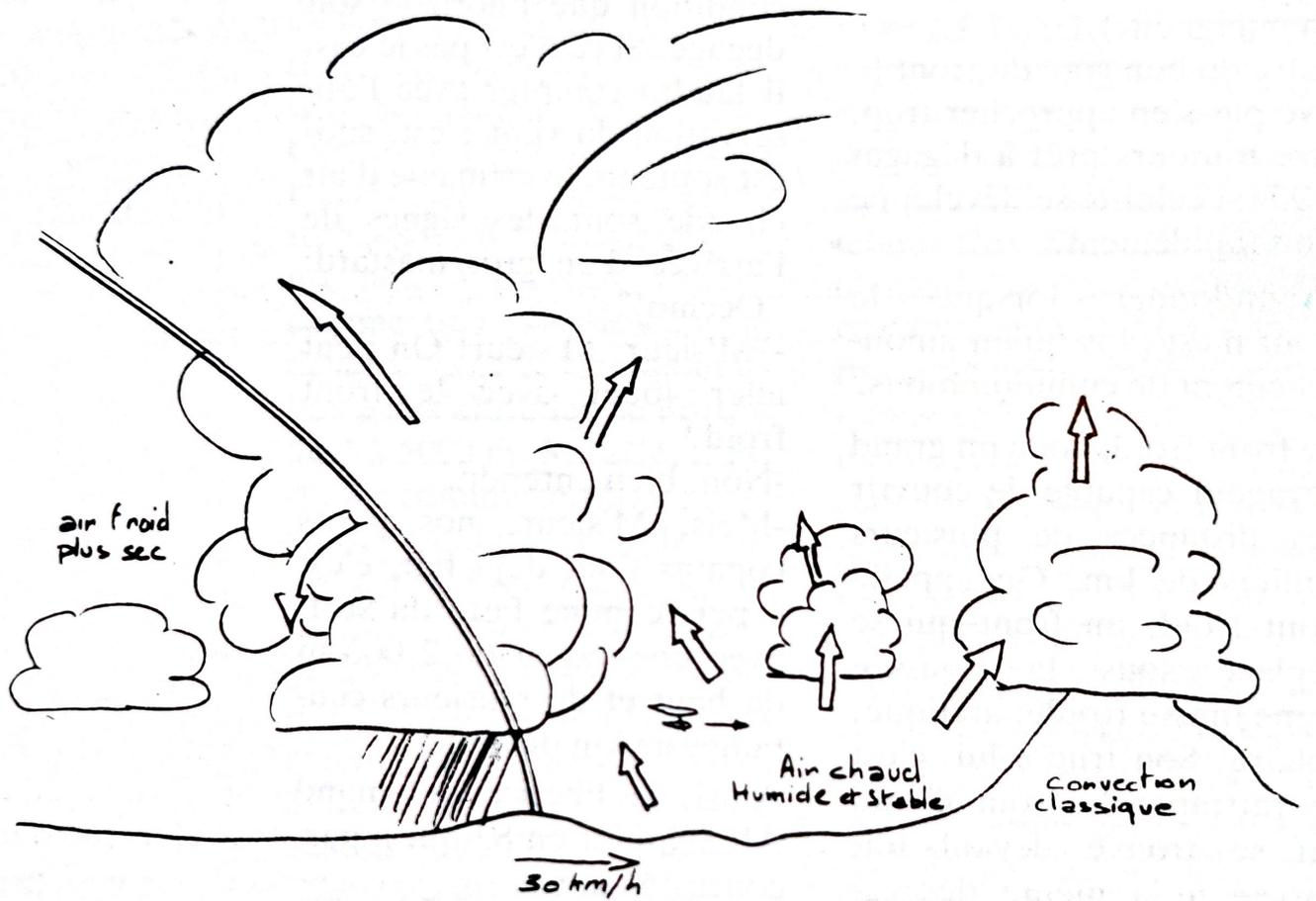
Air froid

cumulonimbus

Air chaud
Humide

SEULE POSSIBILITÉ

→ V = de 30 à 60 km/h : 10 km en moins de 20 minutes!



Le front avance et vient heurter les montagnes déjà coiffées.
plus de visi plus de possibilité de fuite: Le Piège parfait

Mes 5 vérités

C'est évident : les pilotes de Côme ont été piégés par un ensemble de facteurs physiques : rapidité du front, air chaud et humide de la plaine, déferlement de la vague par le nord-ouest, donc dans le dos des pilotes...

Un phénomène exceptionnel... 3 fois seulement en 5 ans etc... alors, fatalité imprévisible ?...

Explication un peu commode, que si elle a le mérite de respecter la mémoire des disparus, tronque un large pan de la vérité qui nous concerne tous. Ainsi, citons d'autres facteurs:

-méconnaissance des phénomènes météorologiques d'une grande partie des pilotes. Pire : illusion de savoir.

-habitude de voler aux limites. Si vous doublez dans un virage sans visibilité, devez-vous vous étonner de trouver un camion de 30 T en face, même si vous l'avez fait une centaine de fois auparavant sans ennui ?

- l'ignorance des règles les plus élémentaires, à respecter en cas d'orage.

-tendance des pilotes à vouloir suivre l'exemple des plus expérimentés, sans esprit critique.

-influence désastreuse de la compétition qui montre la voie à ne pas suivre.

Oui, c'était prévisible, oui tous les pilotes auraient pu sauver leur peau en appliquant un minimum de bon sens.

Oui cela peut se répéter ailleurs qu'à Côme, non ce comportement n'est pas l'apanage des seuls pilotes italiens.

Oui les pilotes "pointus" sont les plus vulnérables.