

To increase ride safety,
Italian manufacturers need to join forces and
share analysis and solutions

A TECHNICAL COMMITTEE TO FACE THE NEW CHALLENGES

by Enrico Fabbri

Ferrara, 6 December 1986: an informal meeting led to the decision to found ANCASVI (the Italian association of funfair ride manufacturers). The meeting was attended by representatives of all the leading Italian manufacturers of the time, including SDC, CETI, Europark, Melpark, 3B Bertazzon, Soriani & Moser, IE Park, Zamperla, Carpenteria 2000, 3A, Pollini, Pinfari, Contin and naturally Far Fabbri, represented by my father, Alfonso Fabbri.

I, who had not yet turned 18, accompanied my father that day. On arriving I met Danilo Tosetto, already back then a reporter who closely followed all the main events in our sector. Gianni Chiari, a member of the organising committee, at that meeting described 'a proposed working group for establishing funfair standards,' subsequently to be developed with UNI, the Italian standards organisation.

Most of those present were not yet convinced of the need to join together and form an association. Mr. Spaggiari from SDC, for example, suggested the creation of a specific group within Confindustria, the national association covering all industries. Clearly, the bigger manufacturers had no desire to share their technical and market knowledge with other smaller companies.

For many years, ANCASVI dedicated almost all of its resources to establishing the first Italian UNI standard, and subsequently to the development of the first European standard, EN-13814, a process in which Italy managed the secretariat of the CEN/TC 152 working group. This important result was achieved thanks to the constant commitment of Gianni Chiari, who I would like to once again thank here, on behalf of everyone involved. At the start of the process for political approval of this standard, there was opposition from Germany, Great Britain and France, who voted against it. Over time, however, the appeal of having a simple tool shared across Europe became evident, and now EN-13814 is supported by all European countries. The new edition of EN-13814 and the publication of ISO-17842 represent the conclusion of a long period of work, and represent an international reference point that is essential for facing new challenges.

In my previous articles, I have covered different topics concerning risk analysis, the effects of fatigue, the determination of safety components, the importance of inspections, the liability of manufacturers and potential negligence. All key topics that are now common even in sectors other than ours.

To deal with these topics in the best possible way, ANCASVI has decided to establish a Technical Committee that allows manufacturers and their engineers to meet and discuss ideas so as to identify common solutions on many aspects that, despite not being actual technical standards, are growing in importance. Italy boasts some of the world's leading manufacturers and thus deserves, through ANCASVI, more exposure in many areas. Great Britain, for exam-



Per aumentare la sicurezza delle attrazioni
è necessario che i costruttori italiani uniscano le forze
e condividano analisi e soluzioni

UN COMITATO TECNICO PER AFFRONTARE LE NUOVE SFIDE

di Enrico Fabbri

Ferrara, 6 dicembre 1986: da una riunione informale scaturì la decisione di costituire l'associazione ANCASVI (Associazione Nazionale Costruttori Attrazioni Viaggianti). A quell'incontro erano presenti i rappresentanti di tutti i costruttori italiani più importanti d'allora, tra i quali SDC, CETI, Europark, Melpark, 3B Bertazzon, Soriani & Moser, IE Park, Zamperla, Carpenteria 2000, 3A, Pollini, Pinfari, Contin e naturalmente Far Fabbri rappresentata da mio padre, Alfonso Fabbri.

Io, che non avevo ancora 18 anni, quel giorno lo accompagnai. Appena arrivato ebbi modo di conoscere Danilo Tosetto, già allora reporter immancabile di tutti gli eventi importanti del nostro settore. Gianni Chiari, membro del Comitato Organizzatore, a quell'incontro illustrò 'l'ipotesi di lavoro per la normativa dello spettacolo viaggiante' che sarebbe poi stata sviluppata con l'UNI, l'ente italiano per l'unificazione delle norme.

La maggior parte dei presenti non aveva le idee chiare sull'utilità di unirsi in associazione. Il sig. Spaggiari di SDC, per esempio, suggerì di creare piuttosto un 'gruppo tematico' all'interno di Confindustria. Ovviamente i costruttori più grandi non sentivano l'esigenza di condividere le loro conoscenze tecniche e di mercato con altri fabbricanti minori.

Per molti anni ANCASVI ha dedicato la quasi totalità delle sue risorse allo sviluppo della prima norma italiana UNI, e successivamente allo sviluppo della prima norma europea EN-13814, per la quale l'Italia ha gestito la segreteria del gruppo di lavoro CEN/TC 152. Quest'importante risultato è stato raggiunto grazie all'impegno ininterrotto di Gianni Chiari, che ringrazio a nome di tutti anche qui, in questo mio intervento. All'inizio l'approvazione politica di questa norma fu osteggiata da Germania, Gran Bretagna e Francia, che non votarono favorevolmente. Con il tempo, però, la forza della semplicità di uno strumento comune in Europa è stata compresa appieno e ora l'EN-13814 è sostenuta da tutte le nazioni europee. La nuova edizione della EN-13814 e la pubblicazione della ISO-17842 chiudono un lungo ciclo di lavori e rappresentano un punto di riferimento mondiale indispensabile per affrontare le nuove sfide.

Nei miei precedenti articoli ho trattato diversi argomenti riguardanti l'analisi dei rischi, gli effetti della fatica, la determinazione dei componenti relativa alla sicurezza, l'importanza delle ispezioni, la responsabilità del costruttore e le sue eventuali negligenze. Tutti temi chiave ormai diventati comuni anche in settori diversi dal nostro.

Per meglio affrontare questi argomenti ANCASVI ha deciso di istituire un Comitato Tecnico che consente ai costruttori e ai loro tecnici di incontrarsi per discutere e confrontarsi al fine di individuare soluzioni comuni su tanti aspetti che pur non essendo delle norme tecniche in senso stretto, stanno assumendo una grande rilevanza. L'Italia vanta alcuni dei costruttori leader a livello mondiale e merita quindi, attraverso ANCASVI, una maggiore visibilità su molti temi. La Gran Bretagna, per esempio, ha sviluppato NAFLIC/ADIPS come un importante gruppo

Safety First!

ple, has established NAFLIC/ADIPS as an important technical group for inspections on rides that all European manufacturers now refer to.

For the future, I personally believe that the ANCASVI Technical Committee should examine topics such as:

- Precautions for the installation of transportable rides;
- Analysis of accidents occurring on rides in order to improve prevention;
- Analysis of annual inspection criteria in other countries and growing markets;
- Conferences between manufacturers and users to share information and further examine reciprocal needs;
- Determination of the end-of-life of existing and newly-constructed rides;
- Procedures to adopt during accidents;
- Conferences and updates between the industry's professional technical personnel and the manufacturers' technical personnel;
- Publication on the association's website of the manufacturers' safety bulletin.

Many of these objectives are achievable and will only be effective if achieved with the collaboration of the main Italian manufacturers in our sector. This is the inheritance that has been left to our new generation by those who almost 30 years ago founded ANCASVI with such vigour. ■

www.fabbrirides.com

tecnico per le ispezioni delle attrazioni, a cui tutti noi costruttori europei facciamo riferimento.

Per il futuro, personalmente credo quindi che il Comitato Tecnico di ANCASVI possa operare su temi come:

- Precauzioni per le fasi di installazione delle attrazioni itineranti;
- Analisi di incidenti occorsi su attrazioni allo scopo di aumentare la prevenzione;
- Analisi dei criteri di ispezione annuali in altre nazioni e mercati in espansione;
- Conferenze tra costruttori e utilizzatori per divulgare informazioni e approfondire le reciproche necessità;
- Determinazione del fine vita della attrazioni già esistenti e di quelle di nuova costruzione;
- Procedure da usare in occasione di incidenti;
- Conferenze e aggiornamenti fra i tecnici professionisti del settore e i tecnici dei costruttori;
- Pubblicazione sul sito dell'associazione di safety bulletin dei costruttori.

Molti di questi obiettivi sono raggiungibili e saranno efficaci solo se raggiunti con la collaborazione dei costruttori italiani più importanti del nostro settore. Questa è l'eredità lasciata a noi della nuova generazione da chi quasi 30 anni fa creò ANCASVI con tanto vigore. □

www.fabbrirides.com

