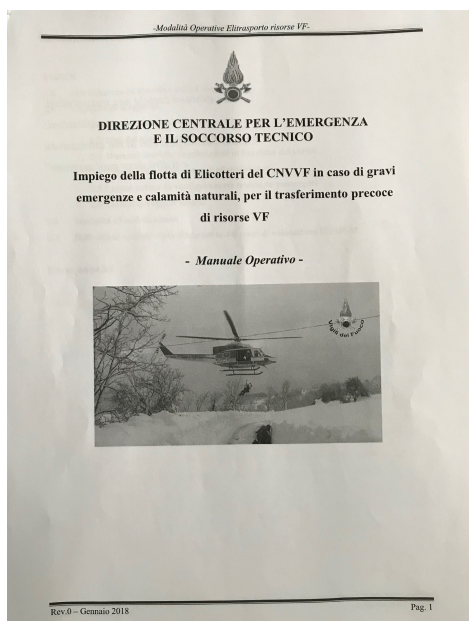


del 30/01/2018

IL PASSAGGIO OBBLIGATO DEL BLOOD PRIORITY: QUANDO DALLA TRAGEDIA SI TRAE INSEGNAMENTO.



Lavoratori,

non è mai facile plaudere quando da una tragedia si trae un insegnamento, ma un'amministrazione che si occupa di soccorso, ha anche questo ingrato onere e noi, come sindacato, non possiamo non apprezzare l'impegno del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

Purtroppo la minaccia dell'evento tragico è sempre in agguato. Accade che alcune circostanze di rischio o pericolo offrono dei segnali e altre no, ma quando sì, alle volte vengano sottostimate o ignorati. Proprio strano l'essere umano ma è nella sua indole, così come poi è nella sua indole anche quella affrontare lo studio degli eventi una volta accaduti.

Con l'espressione "blood priority", tipica degli ambienti aeronautici di studio della sicurezza volo, è chiamata la situazione in cui prima di arrivare a prendere provvedimenti, si aspetta l'incidente col morto.

Quanto premesso, a sottolineare la gravosità del lavoro a cui quotidianamente ogni figura dei Vigili del fuoco è chiamata a rispondere.

Risposta che arriva anche dalla presentazione di un manuale operativo, come avvenuto con la video conferenza di questa mattina alle 10, che ha visto la partecipazione delle direzioni regionali e dei nuclei elicotteri di questa amministrazione, per illustrare le capacità di impiego della flotta elicotteristica in caso di emergenze e calamità naturali.

Il manuale è sostanzialmente una buona copiatura di parte del manuale di un aeromobile applicata alle specifiche esigenze del trasporto di persone e attrezzature atte al soccorso. Giustamente altro non poteva essere dato giacché i manuali degli aeromobili sono giustamente chiamati *monkey manuals* o *manuali per gli idioti*, in quanto non c'è nulla da inventare perché già tutto inventato.

La cultura del soccorso parte anche dalla prevenzione dei comportamenti dannosi e, scendere approfonditamente nel dettaglio e distribuire tale materiale a persone prive di una cultura aeronautica, rischia però di vanificare la bontà dell'intento. La conoscenza di dati tecnici potrebbe indurre molti profani, sia a voler scavalcare le proprie competenze sino a giungere alla circostanza di assistere a comportamenti febbricitanti tipici di un bambino davanti un uovo di pasqua prima di scartarlo, chiedendo di usare l'elicottero nelle condizioni o configurazioni più disparate, forse anche solo perché è scritto nel manuale, o sia a non prestare particolare attenzione al peso dell'equipaggiamento personale degli operatori trasportati. Qualche decina di chili a persona non sono nulla ma, se moltiplicati per il numero degli occupanti, possono diventare un peso meritevole di attenzione.

USB VV.F – Unione Sindacale di Base Vigili del Fuoco

www.vigilidelfuoco.usb.it - fax:06874597394 - vigilidelfuoco@usb.it - pec: vigilidelfuoco@pec.usb.it

Via dell'Aeroporto 129 – 00175 – ROMA – Centralino 0659640004



Sarebbe quindi opportuno che in prima pagina, e magari ripetuto anche nelle successive, che ogni configurazione, in ultima analisi, deve superare l'approvazione del pilota comandante, anche di concerto col capo equipaggio.

Dalla video conferenza, pare però siano venuti anche degli utili suggerimenti atti a migliorare l'efficienza degli interventi. Si è suggerita la dotazione di piccoli avio rifornitori (pare della capacità di 1000 lt anche al fine di non incorrere nelle restrizioni ADR – CQC per le merci pericolose) da rendersi prontamente disponibili in prossimità della zona di intervento al fine di accorciare i tempi morti dovuti ai trasferimenti presso gli aeroporti per i rifornimenti.

L'idea, pur non essendo affatto fuori luogo, deve però tenere presente che i combustibili avio, proprio perché vanno immessi negli aeromobili che ricordiamo ancora una volta o volano o cadono al suolo, oltre ad avere una "data di scadenza", devono essere maneggiati da carburantisti aeronautici, formati presso apposite scuole soventi militari, e sono soggetti a controlli quotidiani e regole specifiche.

Qualora si vorrà intraprendere tale strada, che sottolineiamo essere condivisibile da questa organizzazione sindacale, si presti particolare attenzione alle particolarità cui sono soggetti i combustibili avio e quindi, l'aspetto della conduzione dell'avio rifornitore diventa marginale rispetto all'importanza del combustibile stesso e quindi sarebbe opportuno che vengano comunque dislocati esclusivamente presso i nuclei elicotteri e utilizzati da carburantisti certificati. a questo punto, cisterne della capacità massima di 5000 lt. diventano un buon compromesso.

per il Consiglio Nazionale USB VVF
Carmelo GUARNIERI LABARILE

USB VV.F – Unione Sindacale di Base Vigili del Fuoco

www.vigilidelfuoco.usb.it - fax:06874597394 - vigilidelfuoco@usb.it - pec: vigilidelfuoco@pec.usb.it

Via dell'Aeroporto 129 – 00175 – ROMA – Centralino 0659640004