

BEATA IGNORANZA... QUANDO LA SICUREZZA PARE ESSERE UN OPTIONAL



Nazionale, 18/02/2020

Lavoratori,

non lasciatevi fuorviare dall'immagine che abbiamo scelto, non siamo qui a disquisire sull'incidente occorso ad un nostro elicottero ma vogliamo soffermarci sullo spazio che intercorre tra la pancia dell'elicottero e il suolo: zero!

Nella stragrande maggioranza delle scuole di volo per elicotteri del mondo occidentale, nelle aule o negli hangar, campeggia una celebre espressione che pare spesso usata dall'ingegnere aeronautico americano di origine ucraina Igor Sikorsky, ideatore di elicotteri: "il calabrone per forma e dimensioni non può volare. Ma il calabrone non lo sa e perciò continua a volare".

Verrebbe proprio da dire, rivolgendosi al calabrone... beata ignoranza!

Negli anni si è poi riscontrato che il calabrone non viola nessuna legge fisica. Ad ogni modo, lui, il calabrone, non si è mai posto il problema, forse perché il suo ambiente ideale è proprio l'aria.

Quando però è l'essere umano a voler occupare uno spazio che non è il suo, qualche problema fa sempre bene a porselo perché, come abbiamo già scritto in passato, un elicottero o vola o casca. In aria non c'è la nuvoletta ove potersi parcheggiare, mettere le quattro frecce e magari consentire all'equipaggio di scendere anche solo per fare pipì. In aria con un elicottero, o si vola o si casca!

Per farvi comprendere meglio il concetto di volo o caduta, semplifichiamo l'analisi delle forze dinamiche che consentono ad un elicottero di volare.

Le pale di un elicottero, nel mentre ruotano, descrivono un cerchio. È proprio su questo cerchio che si generano quelle forze aerodinamiche che consentono all'elicottero di sollevarsi da suolo e di volare. C'è un però, ovvero, le forze che consentono la sustentazione non sono ugualmente distribuite su tutta la superficie del cerchio, ma solo su un quarto di esso. Sui restanti tre quarti invece, si generano forze che ne determinano la caduta. Ne consegue che l'elicottero *galleggia* in aria grazie ad un equilibrio precario di forze, ed è un attimo che quelle negative prevarichino quelle positive, determinandone la caduta.

Da qualche tempo è iniziato il rinnovamento di parte della flotta aerea del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, con l'acquisizione degli elicotteri AW139.

Indiscrezioni attendibili, ci hanno informato che in questi giorni si stanno definendo le procedure operative standard in relazione ai vari impieghi di questo aeromobile, incluso l'antincendio boschivo.

Poteva mancare l'idea geniale partorita dal fenomeno di turno?

È così che si vuol sancire la possibilità di attaccare il secchio antincendio all'elicottero nel mentre è in hovering, ovvero sollevato in aria.

Qui ci ricollegiamo all'immagine scelta, dove è facile vedere che l'elicottero poggia sul suolo.

Qualcuno ha pensato alla fine che fine farebbe il tecnico sotto l'elicottero in caso di avaria?

Certo, si dirà che l'AW139 è un bimotore e che quindi sarebbe quasi impossibile lo spegnimento contemporaneo di entrambi i motori... quasi, ma non assolutamente impossibile.

Il solito fenomeno dirà anche che si tratterà comunque di una condizione di emergenza ma... anche il vigile del fuoco Giorgio LOREFICE si è trovato in una situazione di emergenza e poi è giunta qualche assicurazione che ha definito imprudente il suo comportamento , CERCANDOSI LA MORTE.

L'AW139 è un elicottero in categoria pesante che sposta una notevole massa d'aria.

Riusciamo ad immaginare la difficoltà per un tecnico di scendere dall'elicottero in volo, far scendere un secchio di 60 chili, tirarlo sotto la pancia dell'elicottero e sollevare la piastra del peso di 12 fin sopra la propria testa per assicurarlo al gancio baricentrico dell'elicottero, agganciare il connettore elettrico e fare le prove funzionali dell'assieme antincendio? E poi, come la mettiamo con le correnti elettrostatiche?

Avete mai visto un elicottero in volo stazionario, ovvero “fermo sul punto”? Bene, per quanto bravo sia il pilota, l'elicottero non può restare immobile ma è soggetto a continue correzioni facendo galleggiare l'elicottero nell'aria ad 1,5 – 2 mt. dal suolo.

Poi dimentichiamo il fattore umano in caso di imprevisto perché non è detto che l'elicottero cada a piombo sul tecnico. La naturalità del pilota è quella di guadagnare l'atterraggio avanzando. In questo caso, molto probabilmente il rotore di coda dividerebbe longitudinalmente il tecnico in due mezzene.

Si, abbiamo scelto correttamente un termine zootecnico usato per identificare le due porzioni longitudinali dell'animale da carne macellato, perché per taluna dirigenza questo è il personale operativo: carne da macello!!!

Meh, cari ingegneri, facciamo invece che con queste righe vi abbiamo fornito un assist per definirci allarmisti, dato che a noi interessa che quanto scritto si riveli infondato, perché la sicurezza non è un optional.

A proposito di optional e pesi, cari ingegneri, come la mettiamo coi secchi antincendio e il D. L.vo n. 81/2008?

Per il Consiglio Nazionale USB VVF

Carmelo GUARNIERI LABARILE