

SICUREZZA E ABBIGLIAMENTO

“Protective Equipment Solution”

E' mia personale opinione che per essere un buon pilota occorrerebbe essere anche un buon sciatore o alpinista ed insieme un buon marinaio.

Sembrerà questo un discorso assai strano, tanto che nei lontani anni ottanta, quando iniziai la faticosa e modesta opera di divulgazione della Sicurezza Volo, l'argomento che mi accingo ad intraprendere, con il quale affrontai la platea in un preistorico corso istruttori organizzato dalla già attiva FIVU, mi valse il simpatico appellativo di Rambo e una vignetta sulle riviste specializzate, che preferisco lasciare alla Vostra immaginazione.

La maggior parte dei piloti sia A.G., sia VDS, ripone scarsa attenzione ed importanza all'abbigliamento idoneo per il volo.

Nella disciplina della Sicurezza Volo l'abbigliamento rientra nella voce “Protective Equipment Solution” legata ai sistemi utili per ridurre o correggere determinate fonti di rischio, capaci di agire sia sul fattore macchina, sia sul fattore umano.

La voce Protective Equipment Solution si riferisce a tutto ciò che può essere utile a concedere al pilota una protezione fisica sia durante il volo, sia nella malaugurata ipotesi di una situazione di emergenza in ambiente ostile o in condizioni ambientali o a rischio; in pratica un atterraggio di emergenza in montagna, magari di inverno, oppure un ammaraggio forzato.

La scarsa considerazione legata all'abbigliamento è strettamente legata a quella misteriosa convinzione (purtroppo molto comune) che gli inconvenienti o gli incidenti possano capitare soltanto agli altri e non a noi stessi.

Non si comprende infatti come noi si accetti di utilizzare un idoneo abbigliamento per lo sci, per la barca, per la montagna o il ciclismo, mentre a fatica accettiamo l'uso di uno specifico abbigliamento idoneo all'attività di volo.

L'attività di volo infatti, a dispetto di quanto possa sembrare, non è simile al semplice viaggiare in automobile ove la situazione ambientale e di rischio possono ritenersi praticamente costanti e la tipologia dell'abbigliamento e dei materiali di quest'ultimo non rivestono grande importanza per la condotta del mezzo e per la sicurezza.

Nell'attività di volo si può passare rapidamente da un ambiente molto caldo ad uno molto freddo, si è sottoposti ad intensità del rumore spesso elevato, a vibrazioni e nella malaugurata ipotesi di un'emergenza è possibile trovarsi in una situazione ambientale proibitiva, magari feriti e lontani da centri abitati.

In pratica l'abbigliamento sia d'estate, sia d'inverno dovrebbe essere ogni-tempo e con caratteristiche particolari, come ad esempio essere ignifugo, idrorepellente, leggero e traspirante.

L'abbigliamento più idoneo, a dispetto di coloro che ritengono tale attrezzatura utile soltanto ai piloti militari e professionisti e che nel nostro ambiente possa servire soltanto a far scena, è la combinazione di volo.

La sua specificità più importante è legata principalmente alla tipologia del materiale utilizzato, avente quelle caratteristiche particolari sopra elencate, nonché all'ergonomia utile alle finalità specifiche dell'attività di volo.

Mi riferisco in particolare alla possibilità di disporre di numerose e capaci tasche, ove riporre tutta quella miriade di oggetti utili al pilota (che saranno argomento di una successiva chiacchierata), **disposte in modo tale da poter essere sempre facilmente accessibili in posizione seduta, anche se strettamente legati.**

Normalmente alla combinazione di volo è abbinato un giubbotto di volo, anch'esso avente caratteristiche particolari, come la possibilità di renderlo idoneo sia all'attività di volo estiva sia a quella invernale, tramite l'estrazione o l'inserimento di una specifica termofodera (generalmente di colore arancione ed utile, una volta estratta, per segnalare al nostra presenza, magari sulla neve), leggerissima ma dalla capacità coibente molto elevata e di disporre di un colletto efficace ma molto basso così da non interferire fastidiosamente con l'uso di un eventuale casco.

Infine l'uso di guanti e di scarpe idonee.

L'uso dei guanti, se trascurabile d'estate è indispensabile d'inverno e nei voli ad altitudini relativamente elevate (sopra i 3000 ft); non dimentichiamoci, che salvo casi particolari i nostri mezzi non sono riscaldati e **con temperature sotto i quindici gradi centigradi la sensibilità delle nostre mani degrada sensibilmente rendendo spesso difficoltosa l'attività di pilotaggio.**

L'uso di semplici guanti da città o guanti da sci (utilizzabili soltanto sui pendolari) non sono idonei all'attività aviatoria in quanto impediscono la necessaria sensibilità sui comandi, pertanto è consigliabile l'utilizzo di specifici guanti da volo (oggi finalmente di facile reperibilità), che oltre ad avere l'importante caratteristica di essere ignifughi, sono realizzati in materiali (normalmente NOMEX e pelle di capretto) che garantiscono comfort, calore e grande sensibilità.

Infine le scarpe; le scarpe da volo dovrebbero essere robuste e nel contempo anfibie, calde ed infine relativamente leggere; robuste e con tomaia alta, per poter permettere una malaugurata marcia forzata magari in montagna, anfibie per poter resistere ad acqua e neve, leggere per permettere un buon comfort di pilotaggio.

La robustezza delle scarpe ha anche una finalità di difesa passiva, specialmente con velivoli pendolari e tubi-tela, ove le estremità inferiori sono particolarmente vulnerabili.

Un'abitudine estiva, che potrebbe creare seri problemi, è quella di andare in volo in calzoncini, maglietta a maniche corte o ancor peggio in canottiera, calzando sandali o addirittura ciabatte.

Come sopra precisato il pilota ha sempre bisogno di una protezione idonea, sia per sopportare sbalzi di temperatura, sia come protezione fisica in caso di emergenza.

Un abbigliamento estivo così ridotto, oltre a non soddisfare tali requisiti, espone a rischi legati alla collisione con insetti, specialmente su apparecchi aperti come alcuni tubi tela e pendolari, così come l'uso di sandali o peggio ciabatte può comportare una possibile critica interferenza con i leveraggi della pedaliera.

Non dimentichiamo infine che volando sul mare anche d'estate con un abbigliamento ridotto ai minimi termini, un ammaraggio forzato può condurre a serie

criticità; una lunga permanenza in acqua senza adeguata protezione anche con temperatura esterna elevata può divenire una vera odissea.

Sarò sembrato, come al solito, apparentemente pessimista per taluni, esageratamente prudente per altri, ma a prescindere qualunque critica o giudizio, non dimentichiamo, come accennato in precedenza, che l'atteggiamento a rischio più frequente ed entro certi limiti umanamente comprensibile, è l'**invulnerabilità**, ovvero la convinzione che eventi critici, come emergenze o disavventure di varia natura possono accadere solo agli altri e non a noi. Un buon pilota invece deve essere sempre consapevole che ciò che è accaduto ad altri può accadere anche a lui ed essere pertanto sempre e possibilmente ben preparato a qualsiasi evenienza.

Ciao Tutti Gégè Vecchione