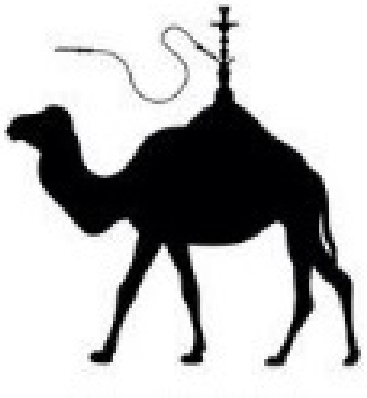
VV.F. - Unione Sindacale di Base settore Vigili del Fuoco

QUALCUNO SPIEGHI LORO CHE... IL FUMO NON È BUONO



Nazionale, 18/05/2018

Lavoratori,

nemmeno il tempo di farci vedere il cammello con una nota del capo Dipartimento del giorno 10 maggio 2018, la 8493, che già il giorno seguente, viene partorito il DCEMER 15674 del 11/5/2018, relativamente alla ricognizione sulla disponibilità del personale ad aderire alle missioni AIB per il periodo compreso tra il 15 giugno 2017 e il 15 settembre 2017.

Mah… pare che questo *cammello* porti a spasso il suo *narghilè*, basta capire preparato con cosa!

Nella nota di ricognizione allegata, subito salta all'occhio la composizione degli equipaggi: tre piloti e un tecnico.

Bah, a noi sembra ricordare che i posti di pilotaggio a bordo sono due… fatto salvo che, non sarà per caso che qualcuno nel momento in cui è nata la *Vigili del Fuoco Airlines,* ha creduto di avere in flotta un qualche Boeing 747 old version o un Boeing Chinook CH47, dato che proprio questi sono dotati di jump seat o strapuntino?

Ad ogni modo, abbiamo almeno un tecnico a bordo e quindi abbiamo chi potrà benissimo movimentare la benna antincendio e attaccarlo al gancio baricentrico.

Toh, qui nasce un pensiero: abbiamo cognizione che una benna antincendio (Bambi Bucket) pesa dai 40 kg. in su e che quelli in dotazione al CNVVF si attestano anche oltre i 50 kg?

Noi non vorremmo dir nulla a riguardo ma l'allegato XXXIII al D.Lgs 81/2008 che fa riferimento alla ISO 11228 e che tratta proprio l'argomento della movimentazione manuale dei carichi (MMC), indica che "il peso massimo sollevabile in condizioni normali (ovvero

senza torsione del tronco nel senso di curvare o ruotare la schiena) è 25 kg per gli uomini, riducibili a 15 - 10 in casi particolari.

A questo punto, chi scenderà il secchio antincendio? Il solo tecnico di bordo in palese violazione ad una norma che il CNVVF è preposto alla verifica della corretta applicazione da parte dei comuni cittadini? Oppure sarà aiutato dal copilota pronto impiego? Ma gli scrivani romani, hanno cognizione di come si accede e si evacua da un elicottero e quanto sia difficoltoso proprio per via delle due aste di comando del ciclico e del collettivo nel mentre è acceso? Oppure sarà aiutato da uno dei due capo equipaggio?

A questo punto, piuttosto che avere tre piloti e un tecnico, non sarebbe più intelligente almeno due e due?

Dunque… quattro persone, impiegate per 12 ore al giorno estensibili a 16 per sette giorni continuativi, sarà proprio in linea con la regolamentazione ENAC EASA che prevede almeno 8 ore di riposo giornaliero continuative e orari di volo differenti?

E se l'equipaggio ideale fosse almeno 3 + 3, se non anche 4 + 4?

A questo punto, il nostro timore è che anche la prossima campagna AIB vedrà l'Italia completamente in fumo e, sappiatelo, questo fumo non è buono!

Ah, ma di cosa ci stiamo preoccupando…il DCEMER 15674 sarà pure del 11/5/2018 ma la ricognizione è per il periodo 15/6 – 15/9/2017 e quindi riguarda la stagione già passata e quindi scusateci se vi abbiamo fatto leggere un qualcosa già scaduta sul nascere.

A margine del decreto si leggono delle sigle che lascerebbero intendere chi essere gli autori materiali di una simile genialata.

Alla luce di ciò, non sembrerebbe inopportuno indicare gli scrivani come consiglieri fraudolenti… anche perché, se la firma del direttore Romano sarà pure in digitale, la figura barbina gliela si fa fare in originale.

Anche a queste cose serviva la creazione del ruolo aeronavigante AIB: ad evitare figure barbine.