

La sicurezza nell'ambito dell'associazione secondo l'esempio del MFV Kulm

Il tema della sicurezza accompagna, insieme ad altri argomenti scottanti, il lavoro dell' SMV. Anche se negli ultimi anni ci sono stati risparmiati gravi incidenti riportati dai media, non possiamo trascurare il nostro impegno a mantenere il nostro già alto standard, o perfino a migliorarlo.

Allo scopo di informare i nostri colleghi sul tema della sicurezza, l'MFS utilizza, a intervalli regolari, degli articoli che ricordano le più importanti regole di comportamento, come ad esempio un comunicato sul comportamento durante il volo in pendio.

Nel seguente articolo ci proponiamo di trattare persone o associazioni che si impegnano attivamente sul tema della sicurezza. Quando il comitato del SMV si è chiesto quale associazione o collega sarebbe stato il caso di trattare, ho pensato spontaneamente a Christoph Jaberg. Molti di voi conoscono Christoph, poiché è facile incontrarlo con il suo triplano Fokker verde o con il Venom a turbina ai nostri eventi, oppure come pilota trainatore per la Swiss Acro Connection o per il gruppo grandi aliati, Inoltre gestisce una scuola di aereomodellismo o guida il Piper Cub a Triengen.

Presso il MFV Kulm occupa da un anno la posizione di direttore di volo/sicurezza/volo di superficie.

Ho osservato spesso come Christoph sia arrivato sul campo di volo e abbia notato immediatamente dei colleghi in difficoltà a causa di problemi tecnici. Altruisticamente si è immediatamente dato da fare per aiutare i colleghi, con il risultato che spesso non è più riuscito a far volare i suoi aereomodelli. Anche in caso di difficoltà in aria viene immediatamente interpellato Christoph, nel caso non si sia già accorto del problema. Il suo tranquillo e competente supporto viene molto apprezzato dai colleghi.

Alla fine di una bella giornata all'inizio dell'estate sul nostro campo di volo ho potuto porre a Christoph alcune domande sul tema sicurezza.

Christoph, è necessario avere un addetto alla sicurezza nell'associazione?

Sì, assolutamente.

Ma non siamo già tutti responsabili per la sicurezza, sia per quanto riguarda la tecnica che durante il volo?

In generale sì. Al riguardo si parla sempre di buonsenso. Ma come dobbiamo constatare ripetutamente con delusione, ciò comprende un campo molto vasto, da appassionati di aereomodellismo che sono molto responsabili, ad altri colleghi superficiali e negligenti, il cui comportamento può provocare incidenti che si potrebbero evitare.

Ma per quale motivo c'è bisogno nell'ambito dell'associazione di un responsabile della sicurezza che può facilmente venire considerato come un 'poliziotto'? Non è sufficiente che i soci si indichino a vicenda le lacune che sorgono durante la pratica del nostro hobby?

Sarebbe bello se questo sistema funzionasse, purtroppo però non è sempre così. Troppo spesso delle divergenze interpersonali evitano l'accettazione di una critica costruttiva. Spesso si osserva sorridendo o scuotendo la testa senza intervenire. Altri non osano fare

un'osservazione riguardo alla sicurezza ad un collega più esperto. Questi comportamenti ovviamente sono tutt'altro che utili e possono provocare un grave incidente.

A questo punto è il caso di definire i requisiti di un addetto alla sicurezza nell'ambito dell'associazione. Come si può definire? Quali caratteristiche dovrebbe avere?

Non sono poche. Anzitutto è indispensabile una vasta esperienza. Questa dovrebbe comprendere tutti i settori dell'associazione in questione, sia in campo tecnico che in volo. Ogni ulteriore categoria di aereomobili è ovviamente un vantaggio. Non meno importante, anzi forse lo è anche di più, è come si presenta la persona stessa, nonché il suo comportamento nei confronti dei colleghi dell'associazione, soprattutto in situazioni critiche. Se la comunicazione interpersonale non funziona, anche la critica più costruttiva non viene recepita. È assolutamente controproducente se una conversazione viene sostenuta con un tono in stile padre-figlio; ciò provoca da parte dei colleghi criticati con ragione un'atteggiamento di rifiuto che rende la critica inutile.

La conversazione deve essere tenuta su basi equalitarie, con un tono benevolo e senza esprimere un giudizio. Chi ha sbagliato deve essere invitato a riflettere su ciò che ha fatto e sulle conseguenze. È necessario cercare insieme le possibilità di correggere la situazione. Il modo in cui vengono condotte queste conversazioni è decisivo, e il confine tra successo e fallimento è molto sottile. La persona interessata deve capire che il fine non è di rimproverarlo, ma di permettergli di praticare il suo hobby con tranquillità, in modo che anche gli altri possano muoversi sul campo di volo e nelle vicinanze con sicurezza. E ovviamente è necessario anche il sostegno del comitato esecutivo.

Anche se tutti questi requisiti dell'addetto alla sicurezza fossero presenti, nell'associazione ci sono sempre gli incorreggibili. Come ci si deve comportare con loro?

Non esistono molte possibilità. Anche qui è necessario restare calmi, fare appello al buon senso degli interessati e ribadire il concetto. Se tutto ciò non funziona e la sicurezza continua ad essere in pericolo, è purtroppo necessario ricorrere a mezzi più decisi. Un divieto di volo, almeno finché il problema non sia risolto, è la variante più leggera. Ma il bene dell'associazione è la cosa più importante.

Qualche tempo fa presso la nostra associazione, durante una manifestazione mensile, è stata svolta una relazione sul tema della sicurezza nell'aeromodellismo. Sono utili queste relazioni? Conosci altre associazioni che si occupano di organizzarle?

Questi eventi informativi sono senz'altro utili, anche se spesso coloro che ne trarrebbero più giovamento non partecipano, con la convinzione di non averne bisogno. Ma ai partecipanti vengono così ricordati dei punti che nel frattempo possono essere stati dimenticati. Questi eventi dovrebbero perciò essere organizzati periodicamente. Conosco anche altre associazioni che si occupano di organizzarli.

Nella nostra associazione ogni grado della struttura utilizza un addetto alla sicurezza o almeno dovrebbe essere così. Cosa ti aspetti da loro?

Un vivace scambio di informazioni e naturalmente supporto. Inoltre regolari scambi di informazioni e workshops. Sono anche essenziali delle visite nelle diverse regioni, nelle associazioni e sui campi di volo, poiché 4 occhi vedono sempre meglio di 2.

Mille grazie a Christoph Jaberg per l'intervista.

Un paio di esempi pratici.

Ma come vengono messe in pratica le misure di sicurezza nelle operazioni di volo giornaliere del MFV Kulm?

L'unico aspetto finanziario della sicurezza è rappresentato dalla locazione ulteriore di 50 m di terra in direzione sud. Mentre inizialmente in estate il campo di mais si trovava a filo della soglia della pista e comprometteva soprattutto l'atterraggio degli aerei da traino, oppure imponeva degli atterraggi ripidi o audaci degli alianti, ora questo pericolo è stato alleviato. Come ulteriore incremento della sicurezza viene così permesso, soprattutto in caso di decollo di aerei da traino in direzione nord, di sorvolare il sentiero sterrato ad una maggiore altitudine e perciò in modo più sicuro. Questo costa ogni anno una ulteriore locazione, ma ne vale la pena.

E visto che siamo in tema: sentieri sterrati. Questi si snodano da un lato direttamente sulla fine della pista nord e direttamente sul campo di volo parallelamente alla pista d'erba. Vengono inoltre utilizzati da chi va a passeggio, da padroni di cani, ciclisti e da chi va a cavallo. Nel regolamento del campo di volo viene definito chiaramente come evitare situazioni pericolose in questi frangenti, soprattutto con i cavalli.

A questo proposito è richiesta l'attenzione dei colleghi che non stanno volando, i quali dovrebbero immediatamente avvertire il pilota del pericolo, in modo che questi possa cambiare la sua traiettoria.

Spesso in caso di traffico intenso sul sentiero sterrato, si posiziona inoltre una seconda persona direttamente vicino al pilota, per poterlo informare e eventualmente sostenere in caso di situazioni di emergenza.

Nel caso di grandi manifestazioni si indica il traffico di volo per mezzo di un segnale stradale. Da parecchio tempo questo viene fatto dai soci, in parte anche nel caso di normale attività di volo, il che indica come la consapevolezza per la sicurezza sia aumentata.

Attuazione dei regolamenti di volo. Poiché siano tutti informati al proposito, all'inizio della stagione i nuovi soci e i soci in prova vengono invitati ad un briefing sul campo di volo. Così ci assicuriamo che i nuovi soci conoscano il regolamento e che non sorgano equivoci. Anche se negli ultimi anni l'accettazione di questo regolamento si era in parte indebolita, ultimamente è migliorata. Questo soprattutto grazie al comportamento esemplare di Christoph Jaberg, che non si è tirato indietro nell'indicare ai piloti i loro errori. Questo ha influenzato anche altri soci.

Fortunatamente è possibile osservare come il comportamento esemplare di alcuni soci per quanto riguarda la sicurezza stia influenzando anche altri, il che lascia sperare in un cambiamento positivo.

Altre misure sono allo studio, ma devono essere applicate con cautela e in modo mirato.

Daniel Ziegenhagen