

Il pericolo dei falsi profeti

In oltre tre anni di attività di comunicazione del nostro sito, abbiamo cercato di portare all'attenzione dei lettori interessati all'aviazione civile, le nostre riflessioni e le nostre argomentazioni al fine di stimolare un costante atteggiamento critico.

L'atteggiamento critico è fondamentale per salvaguardarsi in un mondo in cui un sacco di gente si dà da fare per sopraffare gli altri, per strumentalizzarli, per approfittare dell'altrui buona fede.

Questo atteggiamento critico è valido per il passeggero che vuole essere utente in grado di capire [ed una buona base di partenza può essere il [Vademecum del Viaggiatore in Aereo](http://www.airmanshiponline.com/080302/99Vademecum%20del%20Viaggiatore%20in%20Aereo.htm)]

<http://www.airmanshiponline.com/080302/99Vademecum%20del%20Viaggiatore%20in%20Aereo.htm>

ed è necessario per il professionista che vuol fornire all'utente [oltre che a se stesso] la massima salvaguardia in ogni condizione.

Tale atteggiamento, però, ad evitare paranoie, deve essere fondato su **argomenti** e **fatti**, deve consentire di collegare eventi apparentemente diversi, deve essere basato su conoscenza approfondita di situazioni e persone, deve avere dei precisi riferimenti a monte.

L'aviazione ha forti connotati intrinseci di attrazione e chi vi si è accostato con varie speranze, di fronte ai primi successi, può facilmente veder crescere la motivazione, fino a provare forti passioni, e le passioni, si sa, riducono lo spirito critico e aumentano la suscettibilità a farsi abbindolare.

Da chi? L'aviazione è piena di falsi profeti come qualsiasi altro aspetto della vita in cui sedicenti maghi, somministratori di tarocchi e di formule magiche vendono soluzioni rapide a qualsiasi problema.

Eppure in questo contesto tecnologico le regole chiare e certe dovrebbero permettere rapidi raffronti ed immediate conclusioni sulla credibilità di chi si propone come definitivo taumaturgo.

Ma le regole devono essere conosciute e la conoscenza deve essere condivisa da molti, questo fa cultura e rende il contesto meno penetrabile da "maghi" di questo o quel momento.

Consapevoli di questo, all'inizio della nostra attività di comunicazione tramite il web, eravamo orientati a sollecitare un atteggiamento critico "operativo" nei professionisti di prima linea.

Da quando il Comandante **Renzo Dentesano** è entrato a far parte degli autori di **airmanshiponline** abbiamo esteso i nostri commenti ai problemi organizzativi e agli equivoci di varia natura, presenti nell'amministrazione dell'aviazione civile nazionale.

Ai commenti critici abbiamo offerto anche occasioni di disponibilità ad estendere il nostro contributo al ruolo di **agenti di formazione**, oltre che di informazione.

Questa disponibilità non è stata utilizzata.

Abbiamo cercato comunque di **diffondere le nostre consapevolezze** illustrando la filosofia della prevenzione degli incidenti nel libro **La Strategia del Margine** ma la sua diffusione non fu attuata da parte degli editori nemmeno nelle librerie aeronautiche specializzate [come avete potuto vedere abbiamo riposizionato la distribuzione dell'opera presso Aviolibri], forse perché la critica sui problemi delle nuove tecnologie metteva, secondo l'opinione di qualcuno, in cattiva luce la serie Airbus 320-330. Eppure nel libro vi sono riferiti dei fatti e non delle opinioni e la nostra analisi era mirata a evidenziare i problemi di interfaccia con le nuove tecnologie [che gli stessi costruttori della serie Airbus hanno ammesso], non a negare il progresso.

Era necessario dare queste risposte a tutti quei lettori attenti ai nostri argomenti che si sono sempre chiesti [e ci hanno chiesto] come mai non avessimo continuato a svolgere ancora funzioni attive in aviazione civile dopo il pensionamento.

Abbiamo, comunque, deciso di continuare ad interessarci di questa materia che ci ha coinvolto direttamente per tanti anni al fine di individuare ed elencare i problemi, che quasi sempre sono provocati da aree di incompetenza, fornendo il razionale di quanto diciamo tramite argomentazioni e fatti.

Pensiamo che questo possa essere utile per informare e formare chi dovrà traghettare il sistema aviazione nazionale verso l'efficienza anche se, forse, la nostra azione non servirà a rimuovere le vecchie incrostazioni, cioè i soggetti che hanno utilizzato il loro appeal di "maghi" per favorire solo se stessi.

Dal momento che il disastro di Linate ha aperto il contesto aviazione all'intervento della magistratura riteniamo di non poter fare riferimenti espliciti o diretti alle persone su questa arena aperta al pubblico, associandone i nomi o le funzioni ad inadempienze giuridicamente perseguibili.

Se riteniamo opportuno non fare commenti riguardanti persone coinvolte dall'inchiesta, possiamo però argomentare, portando dei fatti, per indicare **altri rapporti di causalità in relazione al disastro**, attribuibili ad enti e persone fisicamente abbastanza remoti da non apparire giuridicamente perseguibili. In ogni caso chi legge potrà valutare il peso di azioni od omissioni nella dinamica causale da noi analizzata.

Ed è quello che abbiamo fatto commentando i resoconti stenografici dell'Indagine Conoscitiva sulla Sicurezza del Trasporto Aereo in Italia.

Le responsabilità di un disastro aereo

Dall'inizio delle operazioni di trasporto aereo civile con aviogetti, dal 1958-1960 in poi, avvennero degli incidenti nei quali i piloti erano costantemente indicati come i principali responsabili di eventi disastrosi con la classica definizione della causa primaria: **pilot error**. In realtà il fattore causale "uomo" era il risultato di una cultura professionale ancorata ai tipi di macchine del periodo precedente [tuttavia ancora attuali per molti anni a venire], inoltre i piloti erano ancora legati ad una concezione individualistica della condotta del volo. Infine i problemi di ergonomia delle cabine di pilotaggio e della strumentazione erano ancora un'area poco esplorata. Classici furono i "killer altimeters" di cui parleremo in un'altra occasione.

Come abbiamo visto nelle scorse edizioni, dovemmo attendere la [Conferenza IATA di Istanbul del 1975](http://www.airmanshiponline.com/08-03-02/05-HUMAN%20%20FACTORS%202.htm), <http://www.airmanshiponline.com/08-03-02/05-HUMAN%20%20FACTORS%202.htm> quale occasione di svolta culturale per riconoscere e catalogare i fattori umani come causa di incidenti, eliminando il **connotato colposo** della dizione "errore del pilota".

Questo preambolo serve a individuare l'oggetto di dibattiti e polemiche che si sono agitate nella categoria dei piloti che, naturalmente, ha sempre rifiutato il suddetto connotato. Tenuto conto che gli errori in prima linea erano [e sono] il risultato delle condizioni **predisposte dall'organizzazione** [come asserisce Gerrard Bruggink, in home page] e considerato che molte posizioni di gestione erano [e sono] tenute da piloti, o ex tali, si sono levate spesso le voci di responsabili di associazioni professionali, di esperti di investigazione, di commentatori delle politiche dell'aviazione, e dell'immane Gerrard Bruggink, per dare una diversa configurazione all'errore del pilota.

Quale pilota? Quello seduto al posto di pilotaggio o quelli seduti dietro le scrivanie?

Nel maggio del 1996, il Com.te Silenzi [allora responsabile delle politiche di sicurezza volo del Gruppo Alitalia] ripropose, su mio suggerimento, una provocazione all'interno della Direzione Operazioni Volo di Alitalia, **diretta** ai comandanti con incarichi di gestione e responsabili dei settori aeromobili. Il periodico dell'ente sicurezza volo si chiamava appunto «**Linea Diretta**».

"TO FLY THE DECK v/s TO FLY THE DESK"

In ogni sistema aeronautico ci sono piloti dietro la cloche e piloti dietro la scrivania. Gli uni e gli altri hanno ruoli e competenze specifiche e tutti hanno responsabilità precise riguardo alla sicurezza delle operazioni e riguardo agli obiettivi del sistema di cui fanno parte.

Ruoli e compiti identificano precise responsabilità:

- ◆ responsabilità operativa per i piloti dietro la cloche,
- ◆ responsabilità gestionale per quelli dietro la scrivania.

I due aspetti indicati dal titolo: *to fly the deck* verso *to fly the desk*, sono una dicotomia presente in ogni ambiente aeronautico tanto che gli anglosassoni non hanno mancato di coniare questo detto appropriato.

[La conseguenza è che...]

Se il **pilota dietro la scrivania perde il contatto con la realtà operativa** rischia di non interpretare correttamente la **necessità del sistema** di avere un **pilota consapevole dei problemi di volo** inserito nel meccanismo gestionale.

Con ciò può arrecare al sistema dei danni piuttosto di apparenti benefici che, a torto, ritiene di perseguire. E i danni possono essere gravi.

Alcuni anni fa su un periodico aeronautico comparve una lettera apparentemente provocatoria ma precisa nell'identificazione del problema.

"...tali condizioni [le scorciatoie gestionali] rendono un incidente pericolosamente vicino e, se esso accade, una solerte commissione è sempre pronta a sentenziare: errore del pilota.

Ma quale pilota ? Quello dietro la cloche o quello dietro la scrivania?"

Il raccordo funzionale tra esperienza di prima linea e incarico di gestione è la ragione fondamentale per cui certi incarichi all'interno delle compagnie aeree [operatori aeronautici certificati] devono necessariamente essere assunti da piloti.

L'incarico non dovrebbe essere considerato una forma di riconoscimento di "fedeltà" e assegnato per "amicizie", o per appartenenza a lobbies ma dovrebbe essere dato a persone di spiccata capacità professionale che comprende anche la capacità di porsi in rapporto con gli altri, di essere franco, capace di riconoscere gli errori e, quindi, **soprattutto onesto**.

Pertanto in presenza di incidenti, e considerando i fattori organizzativi praticamente sempre presenti, è evidente che troveremo diversi piloti seduti dietro importanti scrivanie che **non possono sottrarsi** alle responsabilità del ruolo connesse alla prevenzione degli incidenti.

Perlomeno se sono accreditati come piloti esperti.

La questione di chi li accrediti o del fatto che si autoaccreditino è centrale in altri articoli di questa edizione.

Il discorso è perfettamente sovrapponibile nell'ambito dell'amministrazione dell'aviazione civile dello Stato.

Il risultato di questa impostazione organizzativa **dovrebbe** essere una gestione meno influenzata da considerazioni puramente economiche, finalizzata alla **sicurezza delle operazioni** realizzata con mezzi che consentano **efficacia** [sicurezza reale e non di "facciata"] ed **efficienza** [senza sprechi].

La presenza in posizioni di gestione di soggetti con una generica attività di pilotaggio nel proprio curriculum, purtroppo a volte fa acqua, e da questo punto di vista in aviazione civile non ci sono validi criteri di accreditamento delle

professionalità aeronautiche. I piloti con incarichi di gestione che troviamo all'interno delle compagnie aeree sono raramente scelti in base a graduatorie di merito professionale. Il dato tecnico deve, generalmente, rientrare nella media ma è la valutazione dei responsabili del personale dell'azienda a dettare le priorità, o a scegliere di soddisfare le **sollecitazioni sindacali** e politiche più convenienti.

L'Aeronautica Militare, invece, appare (dico: appare!) basata su criteri che privilegiano la elevata competenza tecnica fin dall'inizio, in un processo selettivo continuo che alla lunga fa emergere anche altre capacità necessarie al comando e alla gestione del sistema.

Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica è costituito in gran parte da piloti che si sono distinti nell'attività di volo, ed in particolare dai migliori che hanno frequentato i corsi in Accademia. Il Capo di Stato Maggiore è di solito il primo del suo corso d'Accademia. Una rivisitazione storica dei nomi che si sono avvicendati dall'immediato dopoguerra ad oggi è in gran parte conforme a questa analisi.

Ma oltre la elevata capacità professionale della maggior parte di queste persone, dimostrata a volte dall'aver superato condizioni di estremo rischio, c'è la conoscenza approfondita del quadro normativo e procedurale nel quale hanno vissuto.

Nell'ultimo quarto di secolo l'attività dell'Aeronautica Militare Italiana è stata adeguata agli standard della NATO e le procedure operative sono state elaborate in modo conforme a questo riferimento nel rispetto delle norme nazionali.

[Questo significa anche che gli specialisti di un quadro di norme di un sistema d'aviazione di difesa difficilmente possano essere profondi conoscitori di un sistema d'aviazione civile, come quello ICAO, anche se virtualmente adiacente e con alcuni elementi di contatto.]

In ogni caso, da questo punto di vista il Sistema di Difesa "accredita" la professionalità di tutti coloro che vi hanno svolto ruoli di primo piano.

All'opposto, il sistema (che ancora non merita questo nome) dell'aviazione civile (nazionale) vede prevalere altre logiche per l'assegnazione di ruoli di rilievo, senz'altro **non** quelle della conoscenza del quadro normativo di riferimento (ne abbiamo parlato a iosa) e men che meno la logica della qualità, del livello e del coinvolgimento personale relativi all'attività di volo svolta.

A volte è sufficiente riuscire a collocarsi in orbita intorno all'astro giusto, pronti però a dirottare intorno ad altri astri nascenti, ed infine si deve essere attenti ad utilizzare qualsiasi espediente per "autoaccreditarci" in un sistema dove avere un eloquio "gradevole" oppure qualche striscia sulle maniche della giacca vale molto di più della Conoscenza.

Non vorremmo che una prossima strutturazione del sistema di aviazione nazionale veda perpetuata una tale logica.

[acpezzopane](#)