

Non sono lontani gli anni in cui un A-320 di United Airlines fu costretto ad un ammaraggio nel fiume Hudson dopo aver danneggiato entrambi i motori a seguito di una collisione in volo con uno stormo di anatre. Il comandante, Chesley Sullenberger, detto "Sully", ha scritto un libro su quella esperienza.

È un libro interessante e non si limita a descrivere l'evento in se stesso, ma esprime intelligenti considerazioni circa il mondo aeronautico; considerazioni profonde, difficili da formulare, se non da un addetto ai lavori. Il libro aiuta il lettore ad analizzare problematiche prioritarie, ma all'ombra dei riflettori. Le ho trovate utili ed istruttive.

Se avete venti euro a budget valutate l'acquisto di **Highest duty**, il libro che ha scritto il comandante Sully. Potrete approfondire le conoscenze sul settore attraverso l'opinione di un professionista. Tutti viaggiamo in aereo: trovo giusto che ci si informi su quali sono le regole che dettano i comportamenti nel settore.

Quando andiamo dal medico, per informarci circa il nostro stato di salute, possibilmente andiamo da un bravo medico, magari consigliato da un amico per esperienza diretta. La semplice titolarità di una laurea attesta che il soggetto ha soddisfatto i requisiti minimi per svolgere le mansioni, ma non dice quanto il soggetto è abile, se è "allenato", etc. Il pilota non è importante quanto il dottore, in ogni caso, per poche ore, gli affidiamo qualcosa di importante.

Volare non significa soltanto muoverci. Come per altri mezzi di trasporto non siamo noi ai comandi e non sappiamo che cosa sta facendo il responsabile del mezzo. Non conosciamo la situazione, se non superficialmente. Certo, ci sono le leggi. Qualcuno le ha formulate e valutate, e diamo per scontato che regolino e rendano standard i comportamenti nel settore. Non vi incuriosisce conoscerle, almeno nei loro aspetti basilici?

Sapere quando un velivolo deve essere considerato in pericolo, quali sono le precauzioni di legge che un comandante deve adottare prima di affrontare un volo; scoprire se le scelte operative dei piloti possano subire influenze?

Ebbene, approfondendo le norme che regolano il trasporto aereo, sono certo che troverete l'argomento interessante. Non vorrei ripetermi, ma correrò il rischio e vi consiglio un paio di argomenti. Non andrò comunque a fondo; sono pubblici e facilmente reperibili sulla rete: tempi di servizio del personale navigante, quantitativi minimi di carburante da imbarcare per l'effettuazione di un volo.

Voglio solo sottolineare che è recente (estate 2012) l'episodio nel quale l'equipaggio di una compagnia europea di riferimento ha richiesto la priorità all'atterraggio e l'effettuazione di un atterraggio automatico (gestito dal computer di bordo, normalmente in condizioni di bassissima visibilità) per stato di stanchezza di entrambe i piloti ai comandi, e ancora recentemente ben 3

Brake power

Scritto da Roberto Ciocca

equipaggi di una seconda compagnia europea hanno dichiarato emergenza (stato di pericolo per l'incolumità del velivolo e dei suoi occupanti) per basso livello di carburante.

Non critico le politiche che queste compagnie stanno seguendo. È comprensibile che, in momenti economicamente difficili come quelli che stiamo vivendo, un manager attento (preoccupato?) miri al contenimento dei costi. E visto che costo del carburante e costo del personale rappresentano voci importanti nel bilancio di una compagnia, il management cerca di ottimizzarli al meglio, adeguandoli alle norme di legge in vigore.

A giudizio dell'Ente che ha eseguito le indagini dei 3 eventi per basso livello carburante nessuno degli equipaggi ha commesso violazioni alle norme specifiche. La mia opinione personale è che, in questo caso, sono le norme a dover essere rivalutate.

Nelle pagine del suo libro, Sullenberger accenna alle pressioni, esplicite e non, alle quali viene oggi sottoposto il pilota di linea. Lui non è preoccupato: affrontava il problema con una filosofia personale che definisce *brake power*: sino a quando non avesse considerato il volo sicuro, non avrebbe rilasciato il *parking brake*, il freno parcheggio, ed il volo non sarebbe decollato.

C'è da sperare che tutti i piloti applichino questa filosofia, anche quelli che, in tempi recenti, il CEO di una compagnia europea ha dipinto, qualora cercassero di difendere i propri diritti di lavoratori, come "tacchini il giorno prima di Natale": felici, ma con un futuro... incerto.