

Non è il numero del volo di un servizio della compagnia francese, ma il numero delle raccomandazioni di sicurezza che un gruppo di esperti ha consigliato di adottare alla dirigenza dell'azienda, al termine di un'indagine commissionata dalla stessa Air France all'indomani del disastro del volo [AF 447](#) .

La tragedia dell'A-330 Rio de Janeiro-Parigi del 1° giugno 2009, che costò la vita a 228 persone, inflisse un colpo formidabile alla fiducia sia nella compagnia che nei costruttori francesi dell'aereo.

Le investigazioni dell'ISRT (*Independent Safety Review Team*, Gruppo Indipendente Revisione Sicurezza), sono andate avanti per più di un anno e sono state guidate da Curt Graeber, già esperto di sicurezza della cabina di pilotaggio per Boeing. Recentemente sono state consegnate all'azienda le risultanze di questo lavoro che ha riguardato tutti gli aspetti delle procedure di sicurezza del volo dell'aerolinea, allo scopo di sostenere lo sforzo della compagnia per migliorare la gestione complessiva della sicurezza del volo.

I nemici della compagnia avevano fatto circolare delle statistiche impietose sui livelli di sicurezza di Air France (del tutto destituite di fondamento come tutte le statistiche prese senza il dovuto rigore), il resto lo aveva fatto il sindacato dei piloti inviperito per le velate accuse sulla condotta del volo fatale, e per la incredibile lentezza nelle modifiche di un [difetto alle famose sonde di Pitot](#) montate sull'aereo coinvolto nell'incidente.

Un giornalista aveva confezionato un *instant book* dal velenoso titolo "La faccia nascosta di Air France", mentre un sito svizzero aveva stilato una classifica delle compagnie mondiali in base al numero di morti totali: per esempio se una compagnia avesse avuto un solo incidente in un secolo ma con un aereo pieno di mille persone sarebbe risultata tra le più "mortalì". Così compilata la classifica vedeva al primo posto Aeroflot con 8.414 morti ed al secondo posto Air France con 1.787 morti in tutta la sua storia, e pensare che il sito si chiama pomposamente *Aircraft Crashes Record Office* , cioè "ufficio di registrazione degli incidenti aerei".

Queste ragioni di immagine, sommate ai costi economici dell'incidente, hanno fatto prendere alla dirigenza di Air France la decisione di avviare una revisione indipendente su tutti i processi di gestione della sicurezza del volo della compagnia, al fine di correggere le eventuali carenze potenzialmente foriere di ulteriori rischi nel prosieguo delle operazioni.

Il rapporto degli otto esperti internazionali di sicurezza non sarà reso pubblico, ma sarà messo a disposizione di un comitato congiunto azienda-sindacati incaricato di supervisionare le risposte che saranno sviluppate per correggere le carenze segnalate. Il Wall Street Journal riporta alcuni sunti del documento che ha potuto visionare, rendendo così note alcune delle 35 raccomandazioni.

Per esempio si cita il suggerimento di rendere più realistiche le sedute di *recurrent training* ai simulatori per i piloti della compagnia. In effetti la [questione relativa all'addestramento](#) è un tema che coinvolge l'aviazione mondiale: è sempre di questi giorni la notizia che l'autorevolissima FAA (Federal Aviation Administration) statunitense pubblicherà uno studio dal quale emerge una relazione tra i recenti incidenti aerei e l'inadeguatezza dell'addestramento dei piloti. La ricerca, effettuata negli Stati Uniti, mostrerebbe che l'interazione tra le moderne cabine di pilotaggio ed i piloti non è adeguatamente sviluppata nei programmi di addestramento. Sarebbe necessario un cambiamento radicale nelle modalità con cui si tengono i corsi di formazione di chi poi viene messo a gestire queste macchine estremamente digitalizzate.

Kathy Abbott, esperta della FAA, ha illustrato alcune parti di questi studi nel seminario tenutosi a Milano dal 3 al 5 novembre del 2010 a cura della fondazione per la sicurezza del volo (FSF). L'evidenza più preoccupante degli esami effettuati su un rilevante numero di piloti, in servizio negli USA, è che i piloti starebbero soffrendo un calo delle capacità medie di gestione del volo strumentale e, in misura anche maggiore, delle abilità di condotta manuale. Per di più, in generale, sembra che essi non percepiscano questo degrado.

Quindi un problema generalizzato e serio, quello dell'addestramento, ma le osservazioni per Air France non si limitano a questo aspetto. Si ritiene carente anche il sistema col quale si scelgono gli istruttori di volo e si lamenta la mancata inclusione nei programmi istruttori delle lezioni apprese dagli incidenti.

Un altro settore affetto da distorsioni è quello dei rapporti con i sindacati, laddove la ricerca di una pace sociale ad ogni costo finisce con l'incidere anche sul campo operativo. Le insane relazioni sindacali, secondo quanto fa trapelare il WSJ, porterebbero ad una gestione lassista dei piloti, ad un addestramento inefficace e solo formale, e ad una mancanza di forte indirizzo a privilegiare la sicurezza ad ogni livello gestionale. Spesso l'atteggiamento arrogante dei piloti è compensato da una ulteriore burocratizzazione delle procedure operative.

Per intervenire decisamente nel settore si suggerisce di porre in opera i sistemi di sorveglianza dei piloti in cabina di pilotaggio, già in uso in USA ed Australia. Questo tema fu a lungo discusso anche dai sindacati italiani, quando Alitalia godeva ancora di buona salute, ma fu sempre respinto.

Intanto per affrontare il problema di inserire al primo posto degli obiettivi aziendali la sicurezza del volo il comitato dei direttori AF ha creato un comitato sicurezza del volo con lo scopo di far iniziare il processo di sviluppo della sicurezza iniziando "dal capo".

In fondo una buona notizia, perché quando in un settore così globalizzato come il trasporto aereo si muove un colosso, poi inevitabilmente tutti gli altri devono seguire.

(22 febbraio 2011)