

Volare in Cina è difficile: lo è sia per noi piloti che per i passeggeri; e non sarà certamente l'apertura di nuovi aeroporti sempre più grandi a soddisfare le ambizioni, pur legittime, di una grande nazione alle prese con una complessa e profonda rivoluzione nel trasporto di massa.

Le infrastrutture e i mezzi non bastano, serve l'organizzazione e, di conseguenza, manager con una visione globale del sistema.

L'intero spazio aereo cinese è oggi sotto il controllo dei militari che aprono e chiudono le aree di loro interesse senza alcun preavviso, incuranti del fatto che decine di voli di linea possano subire ritardi o cancellazioni.

La Cina ha una superficie vastissima e gli aerei sono ancora limitati a utilizzare poche aerovie con traiettorie spesso non rettilinee, in una struttura reticolare di vecchia concezione.

Se a questo aggiungiamo l'aumento iperbolico del numero degli aerei che le varie compagnie cinesi hanno in ordine per il prossimo futuro è ovvio che non sarà molto lontano il giorno in cui assisteremo al collasso del cielo cinese.

Capita sempre più spesso di terminare l'imbarco dei passeggeri, chiudere le porte e sentirsi dire dal controllore di torre che il volo è soggetto a un ritardo di diverse ore.

Non c'è nulla che si possa fare, l'esperienza è frustrante per i piloti e per i passeggeri che si ritrovano con i piani del proprio viaggio rovinati senza un apparente valido motivo. Ovviamente quando poi c'è anche brutto tempo tutta la problematica va moltiplicata per cento.

Da quando volo in Cina ho scoperto città di cui non avevo neanche mai sentito il nome, con milioni di persone ciascuna e aeroporti giganteschi che al confronto Malpensa sembra un aeroportino per il volo da diporto.

Ma se dopo l'atterraggio occorrono quaranta minuti per arrivare al parcheggio a causa di un utilizzo poco efficiente delle piste e delle vie di rullaggio, è chiaro che il beneficio di volare diventa inutile. Stesso dicasi per la partenza dove lasciata l'area di parcheggio può passare più di un'ora prima di riuscire a decollare.

Purtroppo tutta la struttura del controllo del traffico, a terra come in volo, soffre di una certa mancanza di elasticità nella gestione delle operazioni che, in un sistema dinamico come quello aereo, è esattamente il contrario di ciò che ci si aspetterebbe.

A farne le spese sono sempre gli ignari passeggeri che una volta atterrati, hanno l'impressione che i piloti si siano addormentati ai comandi e magari perderanno la coincidenza per il volo successivo. Sappiate quindi che non è così.

Anzi, nella migliore delle ipotesi, i piloti stanno solo cercando di decifrare le istruzioni impartite dai controllori in un inglese cinesizzato che, lo confesso, spesso mi fa bollire il sangue nelle vene quando sono costretto a farmi ripetere le autorizzazioni tre o quattro volte e ancora il controllore non si degnava di parlare lentamente scandendo le parole.

Comunicare con i controllori di volo cinesi crea notevoli stress con ripercussioni sulla sicurezza. Non è solo un problema di accento, che hanno tutti il non madre lingua inglese, ma anche di atteggiamento.

Purtroppo ho riscontrato in maniera generalizzata la brutta abitudine dei controllori di impartire alla velocità della luce istruzioni di quota, direzione, velocità incurante del fatto che il pilota non capirà nulla.

E si arrabbiano pure quando i piloti chiedono di ripetere le istruzioni, che ovviamente bisogna essere sicuri di aver capito correttamente, per non correre il rischio di volare a una quota sbagliata scontrandosi con un altro velivolo.

Il livello di guardia che i piloti devono sempre avere durante i voli nello spazio aereo cinese è di un fattore che chi vola in Europa non riesce a immaginare. È come essere sottoposti a uno stress costante, che ti assorbe energia e lentamente ti stanca, anche se la condotta del volo non richiede un'attenzione particolare.

Mi fa ridere il pensare che per ottenere la licenza di pilota bisogna sostenere periodici e accurati esami di lingua inglese, ma poi durante i voli dobbiamo allenare l'orecchio a capire comunicazioni che con l'inglese hanno poco a che fare.

Voglio sperare che le autorità civili riusciranno a prendere il controllo dello spazio aereo che verranno superati gli ostacoli storico-politici con i paesi vicini come Hong Kong e Taiwan per raggiungere un maggior coordinamento tra gli enti, ingrediente fondamentale per un futuro di successo dell'aviazione in Asia.

*(20 ottobre 2018)*