

Dal pilota come dal medico?

Scritto da Roberto Ciocca

La scelta del medico di base viene fatta sulla base di un rapporto di fiducia. Si va oltre il contratto. Il medico ci deve piacere, dobbiamo fidarci di lui, gli affidiamo la nostra salute. È quasi un amico. Se cade la fiducia il rapporto cessa, e cerchiamo un nuovo medico.

Applicando questo discorso al campo aeronautico dovremmo avere un rapporto diretto con il pilota. Ho conosciuto il pilota, mi ha fatto una buona impressione, mi fido di lui, gli affido l'onere/onore del mio trasporto da A a B. Non mi fido più, cambio pilota!

Naturalmente questo sistema non può funzionare in campo aeronautico. Al limite posso scegliere una compagnia aerea piuttosto che un'altra. Un po' come se, invece di affidarmi al medico, mi affidassi alla reputazione dell'ospedale dove lavora. In pratica oggi avviene questo, almeno per alcuni utenti. Decido di affidarmi ad una compagnia aerea ma, approfondendo il discorso, sulla base di cosa le accordo la mia fiducia?

L'amico che mi ha detto che è una buona compagnia? Perché mi piacciono i colori sociali? Sono... economici? Sono gentili a bordo? ...anche l'équipe del professor dottor Ugo Terzilli, impersonato da Alberto Sordi, era gentile in ospedale, ma quanto a qualità...

Non sarebbe bello se esistesse qualcuno... un ente, un sito internet, che mi informasse circa gli elementi oggettivi che identifichino il grado di qualità di una compagnia aerea?

Curando, in particolare, elementi quali:

1. Orario di impiego massimo degli equipaggi
 2. Orario di riposo minimo degli equipaggi
 3. Numero di giorni di ferie
- (tre dati che esprimono l'indice di affaticamento degli equipaggi)

Dal pilota come dal medico?

Scritto da Roberto Ciocca

- Quantità di ore dedicate all'addestramento e alla simulazione di emergenze, numero di check per singolo equipaggio
 - (ottimo indice dell'impegno profuso dalla compagnia per addestrare e testare gli equipaggi)

 - Fuel policy di compagnia, cioè la politica circa l'utilizzo del carburante
 - (perché trasportare carburante costa. Per questo, in un'ottica economica, meno carburante imbarco, meno ne consumo, e più risparmio. Ma al limite le vigenti leggi aeronautiche possono prevedere che al termine del volo la quantità di carburante residua presente nei serbatoi deve poter consentire al velivolo di permanere in volo anche solo per ulteriori 45 minuti. Poi... KAPUT! Motori spenti. Il risultato della gestione dell'emergenza che l'equipaggio può trovarsi a dover affrontare dipende dal grado di addestramento dell'equipaggio stesso, ma anche dal tempo che l'equipaggio ha a disposizione per risolvere il problema
- + carburante = + tempo = - pressione**
- Percentuale di voli cancellati
 - Percentuale dei voli ritardati
 - (due dati forniscono un'indicazione dell'affidabilità generale della compagnia)
-
- Numero medio degli equipaggi giornalmente in stand-by
 - (indica quanti equipaggi sono pronti a sostituire l'equipaggio titolare di un volo che dovesse, per i più svariati motivi, non essere idoneo all'effettuazione del volo. Maggiore il numero di equipaggi in stand-by, più alta la probabilità di partire qualora uno o più membri dell'equipaggio del "nostro volo" non dovessero risultare idonei al volo)
-
- Numero dei velivoli giornalmente in stand-by
 - (stesso discorso di cui al punto precedente, applicato al caso in cui il velivolo assegnato al "nostro volo" non dovesse risultare idoneo al volo)
-
- Anzianità sociale media del personale
 - (la permanenza media del personale all'interno della compagnia aerea, espressa in anni lavorativi, è un indice per misurare il livello di esperienza degli equipaggi)

Dal pilota come dal medico?

Scritto da Roberto Ciocca

Sarebbe bello, vero?

Eh sì... sarebbe proprio bello!

(28 novembre 2009)