...ma non solo. Di retaggio squisitamente Statunitense gli acronimi in Aviazione hanno, negli anni, assunto un ruolo di sempre maggior rilievo: non solo, quindi, un valido ausilio per piloti smemorati ma anche un pratico strumento da utilizzare quando qualcosa non va come previsto.

Gli acronimi nascono come abbreviazione di un insieme di parole apparentemente troppo prolisso e, l'Aviazione, è senz'altro terreno fertile per il loro utilizzo: ve ne sono di talmente ricorrenti che nemmeno ce ne rendiamo conto se non quando ci capita di utilizzarli accidentalmente con un "non addetto ai lavori" ed è interessante, a tale proposito, classificare quelli più comunemente utilizzati.

Una prima categoria, forse quella più ovvia, è quella degli acronimi che sintetizzano semplici insiemi di parole che, per pigrizia o consuetudine, sono entrate a far parte del nostro vocabolario quotidiano: ad esempio l'*Ente Nazionale Aviazione Civile* divenuto semplicemente ENAC (già CIVILAVIA per i nostalgici…), la
Federal Aviation Administration
a tutti nota come FAA o la meno apprezzata ma pur sempre presente
European Aviation Safety Agency
meglio conosciuta come EASA.

Nella stessa categoria rientrano gli acronimi relativi a concetti e procedure che, per i piloti, rappresentano il pane quotidiano: da quelli più ovvi e noti, ad esempio VFR o IFR (*Visual Flight Rules* o *Instr ument Flight Rules*
), i radio aiuti quali l'ILS (
Instrument Landing System
) o il DME (
Distance Measuring Equipment
), gli apparati di comunicazione quali il VHF, l'ACARS e così via per arrivare ad altri meno frequenti, ma altrettanto importanti, quali l'RVR (
Runway Visual Range
), la CMV (
Converted Meteorological Visibility
) o l'ALS (
Approach Light System
). Questa tipologia di acronimi è prepotentemente entrata a far parte del vocabolario aeronautico tecnico più comune e che, soppiantando, di fatto, la dicitura originaria, ha avuto il pregio di averlo semplificato, certo più nella forma che nella sostanza, in modo quasi universalmente conosciuto, accettato ed apprezzato.

La seconda categoria è più specifica, a tratti quasi soggettiva: si tratta di quegli acronimi utilizzati per riassumere una serie di azioni volta ad ottenere uno specifico obiettivo.

L'autorizzazione ad effettuare un volo IFR diventa CRAFT (*Clearance, Route, Altitude, Frequency, Transponder*), i documenti da avere sempre a bordo si riducono ad ARROW (*Airworthiness certificate, Radio Licence, Registration Certificate, Operating Limitations, Weight & Balance*). Questa categoria di acronimi si prefigge l'obiettivo di non dimenticare nulla, specialmente quando si vola da soli e su aeromobili poco automatizzati anche se nulla vieta di farne uso aeromobili più grandi e complessi sebbene, in questi casi, si preferiscano check-list, *memory items* e SOPs (altro acronimo…).

L'ultima categoria di acronimi, quella che trovo più interessante, si ispira ai pilastri del CRM (altro acronimo…), il *Crew Resource Management*. La *Situation Awareness,* la Comunicazione, la *Leadership* ma, soprattutto, il *Decision Making* si articolano, praticamente sempre, secondo il medesimo schema che parte dalla raccolta dei dati per arrivare, attraverso la valutazione di azioni preliminari ed opzioni, ad una decisione chiara e condivisa, non affrettata né istintiva. Gli scenari nei quali quest'ultima tipologia di acronimo è applicabile sono molteplici ma, tendenzialmente, sempre riconducibili a degli imprevisti: problemi tecnici, condizioni meteorologiche proibitive o stati di salute. Si ricorre, quindi, al FORDEC (*Facts, Options, Rating, Decision, Execution, Check*) o al DODAR (*Diagnose, Options, Decision, Action, Review*) o a varianti che scuole di volo e compagnie aeree hanno spesso adottato ma senza mai stravolgerne senso e scopo.

In questa categoria l'acronimo a mio avviso più interessante è il PPAA (*Power, Performances, Analysis, Action*) che nasce non lontano dal nostro Bel Paese, in Svizzera ed è figlio di una filosofia addestrativa, probabilmente di retaggio militare, che già venne adottato da Swissair, quando il CRM era ancora giovane e quasi sconosciuto, per poi essere ereditato da moltissime di quelle realtà, piccole e grandi, che sono sorte sulle sue ceneri. Situato a metà strada tra la *Situation Awareness* ed il *Decision Making* il PPAA si prefigge l'obiettivo di fornire al pilota, alle prese con un problema, il tempo e la lucidità necessarie per capire che cosa stia effettivamente succedendo verificando, prima di tutto, se i parametri vitali dell'aereo siano stati compromessi (*Power*), in quali condizioni aerodinamiche stia volando (*Performance*) e solo a questo punto di procedere con un analisi più approfondita dell'anomalia e di quale sia il "piano" più indicato per farvi fronte con successo. Non vi nascondo di aver impiegato un po' di tempo per cogliere il senso ed il significato del PPAA ma, alla fine, credo di esserci riuscito e di

aver imparato ad apprezzarlo soprattutto poiché in netto contrasto con il pericoloso ed atavico desiderio di ogni pilota di risolvere un problema velocemente: brama che, come noto, è spesso foriera di scenari ben più temibili.

Ben vengano, dunque, gli acronimi, siano essi a stelle e strisce, rosso crociati o di altra provenienza, consapevoli del fatto che non sono una scorciatoia bensì un ausilio mnemonico e pratico che ci permette di affrontare il nostro meraviglioso lavoro in modo potenzialmente più metodico, ordinato e, soprattutto, efficace.

(10 febbraio 2017)