

Così come il caffè "all'italiana", anche l'aereo si può portare in infiniti modi. Non tutti però sono altrettanto sicuri del modo in cui è previsto dallo standard di compagnia. E c'è un motivo: lo standard è la risultante di tutte le correzioni poste in essere a seguito di errori fatti.

Basti pensare che fino a circa trenta anni fa non esisteva quello che in parecchie compagnie si chiama Manuale Operativo. Consideriamo che non si usa soltanto in aviazione, ma anche grandi compagnie multinazionali come la Mc Donald lo hanno adottato da tempo.

Quale è il fine di questo Manuale Operativo? È quello di dare un'indicazione abbastanza precisa delle operazioni di volo in modo tale da permettere a due sconosciuti che volano insieme per la prima volta di far fluire il volo con la minor probabilità di commettere errori, di intaccare i margini di sicurezza, e con la garanzia del raggiungimento di tutti gli obiettivi strategici che la compagnia si è data. Ad esempio, sicurezza, regolarità dei voli, puntualità, redditività, in ordine di priorità.

In mancanza di indicazioni su come la compagnia desidera che si svolgano le operazioni di volo, resta alla discrezione del comandante decidere chi, come, quando, deve fare cosa. La discrezione a volte può sfociare in arbitrio, il che rende il tutto pericolosamente vicino al margine dove l'incidente è più probabile.

Esiste ancora (sebbene in via di sparizione) una figura di comandante per il quale sarebbe anche meglio se non fosse previsto nulla: l'aereo si porta come dice lui... punto. Potremmo chiamarlo il faraone del volo, l'imperatore dell'aria, il re della [portanza](#)

. L'autoritarismo, nel nostro campo, può essere portato all'apice dal fatto che in aereo, tra l'altro, bisogna decidere in fretta. Anche i dittatori romani venivano investiti dal Senato di pieni poteri quando si verificavano situazioni in cui il pericolo era grande e il tempo a disposizione era poco. Così, tutti facevano un passo indietro, conferendo la fiducia ad una persona che aveva l'incarico di salvare la patria.

In quel caso il potere era giustificato dall'emergenza. In aereo purtroppo questa mentalità ha finito viceversa col generare non poche emergenze, e alcuni incidenti accaduti (tra cui il tristemente famoso *crash* di Tenerife) stanno lì a dimostrarlo abbastanza impietosamente.

Tutti gli addestramenti fatti per limitare l'insorgenza di conflitti, di malintesi, di personalizzazioni nella condotta dell'aereo, sono ascrivibili all'interesse verso quella branca del volo conosciuta come *human factor*. Il fattore umano, infatti, è responsabile della maggior parte degli incidenti degli ultimi decenni; così dicono gli esperti, nominati dalle compagnie e dalle case costruttrici. Anche perché i diretti interessati difficilmente possono difendersi.

Benché questo aspetto sia senza dubbio molto interessante più avanti, qui ci concentriamo sullo standard come strumento per evitare l'insorgenza di errori in volo. In questo senso, le ultime tendenze nel campo dell'addestramento in aviazione parlano di standard ragionato, non più di standard genericamente inteso.

C'è, però, da evidenziare come sia possibile declinare lo standard secondo le usanze locali. Non bisogna dimenticare che il volo è nato in America, così come il volo di linea su larga scala, anche se la KLM è stata la prima compagnia aerea del mondo.

La domanda che può sorgere spontanea è: il modo di fare a bordo, il rapporto gerarchico con l'autorità non risente in qualche modo dello stile di vita democratico? Nei paesi in cui vige una dittatura o un *modus vivendi* improntato all'autoritarismo, al rispetto delle gerarchie sociali, è facilmente assimilabile questo clima che da noi è ritenuto auspicabile a bordo? In effetti, in molti paesi è perlomeno inconcepibile che l'autorità del comandante sia messa in discussione dalla critica. Si pensi all'Estremo Oriente, ad alcuni paesi africani, o al Sud America.

Personalmente, trovo abbastanza strano che in Italia, dove l'italica struttura del potere implica che le persone eseguano procedure, mansioni e programmi predeterminati piuttosto che, come in America, ragionare per obiettivi e strategie, l'adesione allo standard aeronautico, per quanto imperfetta, sia unanimemente riconosciuta. Tuttavia me ne rallegro.

Il modo di lavorare di un pilota italiano ha poco a che fare con quello di altri tipi di lavoratori di grandi organizzazioni industriali italiane. Ed è un bene che nel mondo dell'aviazione commerciale ci sia questa mentalità internazionale,

Altrimenti, gli aerei o non partirebbero, o non arriverebbero.

*(23 aprile 2011)*