

Anche se il prestigioso dizionario Merriam-Webster ne attesta l'introduzione in lingua intorno ai primi decenni del 1900, il termine *briefing* viene da lontano, addirittura dal latino, e più precisamente dall'aggettivo *brevis*, che significa corto, breve.

Già dal 1600 esisteva il sostantivo *brief* (in italiano, "breve"), che indicava un atto dell'autorità, molto spesso religiosa, meno solenne della "bolla". Meno solenne, e quindi anche più conciso, più semplice, più schematico, più corto... breve, appunto. Di qui il termine passò nel linguaggio giuridico e, verso la fine del 1800, in quello tecnico: *to instruct by a brief*, fornire informazioni succinte..

Per assistere alla nascita del verbo *to brief* (nel senso di impartire una rapida istruzione tecnica) bisogna arrivare al 1910, come già accennato, ma il participio presente *briefing*, usato come sostantivo a sé stante, si diffonderà principalmente durante la Seconda Guerra Mondiale.

E' di quel periodo infatti l'adozione della nostra parola per definire le riunioni di piloti, principalmente alleati anglo-americani, che precedevano le missioni difensive dei caccia sul cielo dell'Inghilterra, o i raid di bombardieri sulla Germania nazista, con relativa scorta di aerei da caccia..

Notiziari, documentari, film, e perfino fumetti (l'indimenticabile **Collana Eroica**) hanno diffuso il termine in tutto il mondo. La netta preponderanza dell'industria aeronautica americana nei primi anni del secondo dopoguerra ha poi contribuito all'affermazione del nostro *briefing* in quasi tutte le lingue del mondo.

Infatti, benché in ogni lingua ne esista almeno una traduzione efficace, dai lontani anni '50 tutti i piloti commerciali (almeno in quello che una volta era definito "mondo occidentale") continuano a "fare il *briefing*".

Cosa succedeva in quelle riunioni (spesso condotte in hangar) della Seconda Guerra Mondiale? Il comandante di gruppo dava istruzioni tecniche sull'obbiettivo e i modi di raggiungerlo, forniva indicazioni sulle forze nemiche e assegnava i ruoli ai singoli piloti, mentre un meteorologo aggiornava gli equipaggi sulle condizioni del tempo e il responsabile della manutenzione faceva il punto sulla situazione dei mezzi impiegati.

E questo è, *mutatis mutandis*, quello che succede ancor oggi negli aeroporti, prima di un volo o di una serie di voli.

Il *flight dispatch* (figura tecnica riconosciuta dalle regolamentazioni internazionali) mette a disposizione dei piloti una rotta precalcolata, i dati di carico dell'aereo, la documentazione meteo e la raccolta dei [NOTAM](#) riguardanti la rotta, e da loro raccoglie le istruzioni per il rifornimento dell'aereo.

Contemporaneamente, in una stanza denominata “aula *briefing*”, il *Senior Cabin Crew Member* (SCCM, l'assistente di volo anziano, una sorta di “comandante” di steward e hostess) procede al cosiddetto *briefing* commerciale, illustrando tipo, quantità e qualità dei servizi che saranno erogati, ed eventuali caratteristiche peculiari del volo in oggetto.

Poi, con tutto l'equipaggio presente, si passa al *briefing* di sicurezza, dove il comandante mette tutto l'equipaggio al corrente delle particolarità operative del volo e il SCCM provvede a distribuire agli assistenti di volo postazioni e incarichi in caso di emergenza. Questo momento “collettivo” assume anche il valore di formalizzazione dell'equipaggio: è in questa sede che si forma ufficialmente l'equipaggio che condividerà il volo, o la serie di voli, oggetto della “missione”.

Tutte queste operazioni prendono il nome generico di *briefing*, nome che, per traslato, viene in genere assegnato anche ai locali nei quali il tutto si svolge: “Ci si vede tra mezz'ora al *briefing* ...” volendo con ciò fissare un appuntamento nei locali al *briefing* destinati, spesso indicati anche col nome di “centro equipaggi”.

Locali che possono essere gestiti direttamente dalla compagnia, oppure messi a disposizione dall'ente di gestione aeroportuale, o anche da una compagnia che ha magari accordi di reciprocità con un'altra e fornisce infrastrutture e servizi nei suoi aeroporti di base, sfruttando quelli dell'altra compagnia quando opera all'estero.

Il neologismo *briefing* ha a sua volta generato altri neologismi, come *de-briefing* (la discussione che, dopo il volo, mette in evidenza i momenti salienti del volo appena effettuato, allo scopo di trarre insegnamenti da quello che è successo), o *auto-briefing* (chiamato anche *self-briefing*), che è il ripasso delle manovre da effettuare in caso di emergenza, condotto autonomamente da ogni membro di equipaggio all'approssimarsi di momenti particolarmente critici, quali il decollo o l'atterraggio.

(5 aprile 2012)