

AIRLINE

Estratto dal n. 197/198 - AGOSTO/SETTEMBRE 2006 - anno XVII

We speak english

L'utilizzo della sola lingua inglese è fondamentale nelle comunicazioni aeronautiche terra-bordo
di Diego Bigolin

pag. 28

ISSN 1120-4214

Riproduzione vietata

© Copyright

Edizioni Monografie srl
C.P. 2118 - 00100 Roma A.D.
tel. 06.51.80.534
fax 06.51.60.00.13

e-mail: aerodife@tin.it

Direttore responsabile:
Claudio Tatangelo

EDIZIONE ITALIANA

AIRLINE

Aviazione Civile & Turismo Aereo - The Magazine for the Airline Industry

Il successo degli ATR

Consegnato il 700° velivolo

N. 197/198 - AGOSTO/SETTEMBRE 2006 - € 4,00

Edizioni Monografie - Poste Italiane Sped. abb. post. DL 363/03 (conv. L. 27/02/04 n. 46) art. 1 §1 DCB Roma - mensile - anno XVII



AIRPORT TEST proviamo per i nostri lettori

Helsinki-Vantaa

Si propone come gateway d'ingresso al grande nord con il semplice motto "Reason to fly"



Sicurezza del volo

We speak english

L'utilizzo della sola lingua inglese è fondamentale nelle comunicazioni aeronautiche terra-bordo

Nel nostro paese l'attenzione e la sensibilità verso la sicurezza del volo è in costante aumento. Fortunatamente i principi della sicurezza volo non riguardano i soli piloti bensì tutte le altre figure professionali che ruotano intorno al mondo dell'aviazione, dall'antincendio allo specialista, fino al controllore dello spazio aereo.

Nel corso degli ultimi anni si sono conseguiti importanti risultati nel campo della sicurezza volo che hanno portato il livello di prevenzione degli incidenti ad uno standard mai raggiunto prima. Lo stesso teo degli inconvenienti, più o meno gravi, è in costante diminuzione e questo dimostra come la cultura della sicurezza volo sia effettivamente arrivata in ogni area che investe l'attività di volo.

Questo ottimo livello di "safety" che il comparto aeronautico è riuscito a raggiungere si deve indubbiamente anche al progresso tecnologico che fornisce prodotti e mezzi sempre più affidabili e grazie ai quali si sono ridotti gli inconvenienti imputabili al "fattore tecnico". Molto lavoro invece si deve ancora svolgere nel campo

del "fattore umano". Sono molteplici infatti gli effetti negativi che l'elemento "uomo" può essere in grado di causare.

Recentemente l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) ha rilevato l'esistenza di alcune criticità nel comparto dell'aviazione commerciale, inerenti problemi di comunicabilità tra piloti e controllori del traffico aereo. L'attività di studio e ricerca ha evidenziato che piloti e controllori utilizzano in maniera impropria la fraseologia standard nelle comunicazioni terra-bordo-terra e, parallelamente, hanno una inadeguata conoscenza della lingua inglese.

È noto che in campo aeronautico quasi tutta la documentazione di riferimento in materia deriva infatti da paesi anglosassoni. L'inglese è la lingua ufficiale utilizzata in tutte le organizzazioni aeronautiche e nelle telecomunicazioni in generale. Questa uniformità genera molti vantaggi ai fini dello scambio di informazioni ma, per contro, può anche causare problemi soprattutto alle persone che non sono di madrelingua.

L'ANSV fa notare inoltre come l'abitudine di utilizzare la lingua

italiana tra controllori del traffico aereo ed equipaggi di nazionalità italiana, in aree di traffico particolarmente congestionate ed in aeroporti internazionali, sia da rinegare in quanto causa di possibili criticità. Infine, le differenti interpretazioni, da parte di piloti e controllori, nell'attribuire la corretta definizione a delicate fasi del volo, hanno provocato gravi casi di incomprensione in situazioni d'emergenza.

Anche l'utilizzo di un "interprete", all'interno del cockpit, è un aspetto negativo che si presenta nei voli commerciali. Spesso si verifica che sia solamente il tecnico di volo o l'operatore radio a conoscere bene l'inglese. Questa persona, dopo aver comunicato con i controllori, traduce al pilota. Ma il ritardo che può verificarsi nella trasmissione del messaggio potrebbe diventare causa, o contribuire al verificarsi, di un incidente o inconveniente di volo.

Conseguentemente l'Agenzia ha emanato nuove raccomandazioni per migliorare la sicurezza del volo nell'ambito dell'aviazione commerciale. In primo luogo l'ANSV chiede di enfatizzare, nei momenti di

L'inadeguata conoscenza della lingua inglese e l'improprio utilizzo della fraseologia standard da parte di piloti e controllori del traffico aereo è un fattore umano che può potenzialmente intaccare la sicurezza del volo. Per questi motivi l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha emanato nuove raccomandazioni che mirano a migliorare tali lacune che purtroppo l'aviazione commerciale si trascina da tempo. In un prossimo futuro insomma, grazie ad una serie di iniziative volte a sanare il problema, si dovrà tutti poter dire: We "ALL" speak english!

controllo periodico previsti per i piloti commerciali, la verifica del livello di conoscenza della lingua inglese e l'uso della fraseologia standard; inoltre di prevedere che venga istituito un analogo momento di verifica anche per i controllori.

In secondo luogo si auspica la possibilità di istituire per piloti e controllori momenti addestrativi omogenei, se possibile anche congiunti, per migliorare la conoscenza delle rispettive realtà operative. Non basta: bisogna sensibilizzare le imprese di trasporto aereo affinché varino norme di compagnia che rendano obbligatorio, nelle comunicazioni terra-bordo-terra, l'uso della radiotelegrafia esclusivamente in lingua inglese.

Anche l'ICAO ha avviato diverse iniziative con lo scopo di migliorare la padronanza linguistica nelle comunicazioni aeronautiche, ben conscio del fatto che un'insufficiente conoscenza dell'inglese può essere un grave handicap. Negli anni Novanta si sono verificati un paio di gravi incidenti aerei nei quali le successive inchieste appurarono che vi erano stati dei "malintesi" tra gli equipaggi ed i controllori, dovuti alla scarsa conoscenza dell'inglese.

Controllori e piloti dovrebbero altresì tenere sempre a mente il fatto che le comunicazioni avvengono attraverso una radio e una frequenza suscettibili a molteplici disturbi i quali possono influenzare pesantemente la ricezione e trasmissione della voce umana.

Il quadro regolamentare si è evoluto negli anni e le regole fondamentali sono contenute in diversi Annessi alla Convenzione di Chicago. Anche se la conoscenza delle procedure e delle fraseologie della radiotelegrafia è una condizione fondamentale per il rilascio della licenza di pilota, sfortunatamente nelle comunicazioni terra-bordo-terra si continuano a registrare carenze nell'utilizzo della fraseologia standard e della lingua inglese. Questo accade fondamentalmente perché, sebbene l'utilizzo dell'inglese come "lingua aeronautica" sia una pratica consolidata, non è tuttavia regolamentata in una norma

esplicita ma solamente in una raccomandazione che diventa così una regola meno rigida: insomma, non è "necessario" utilizzare l'inglese ma solo auspicabile!

L'ICAO ha rivisto di recente la fraseologia utilizzata nell'aviazione civile in vista dell'elaborazione di migliori procedure di comunicazione. Le nuove disposizioni riguarderanno tutte le comunicazioni di routine e non, le modalità di svolgimento degli esami standardizzati in lingua inglese, nonché i requisiti minimi della padronanza dell'inglese come lingua comune universale.

I rischi di incidenti potrebbero ridursi se l'ICAO riuscisse a trovare una strada per obbligare gli Stati ad adottare provvedimenti nei con-

fronti di piloti e controllori affinché acquistino maggiore abilità nell'effettuare le comunicazioni radiotelefoniche in inglese.

Se le norme minime esistenti verranno presto supportate da nuove disposizioni in materia che implementino l'utilizzo di fraseologia standardizzata e inglese, si potrà decisamente ridurre l'incomprensione nell'interscambio di comunicazioni in voce che resta ancora uno dei maggiori fattori di rischio degli inconvenienti di volo segnalati alle autorità competenti. In questo modo sarà possibile garantire l'operatività in sicurezza delle operazioni aeree e mantenere contemporaneamente alto il livello di professionalità di piloti e controllori.

Diego Bigolin

