

FRASEOLOGIA INAPPROPRIATA

Il titolo esprime esattamente ciò che intendiamo significare circa le cause dell'incidente occorso il 29 gennaio a Washington. Premesso che PAT25 è il nominativo di chiamata (callsign) dell'elicottero militare:

"PAT 25 do you have the aircraft in sight?"

"PAT 25 pass behind the CRJ"

Crediamo che una tale fraseologia non trovi alloggio nei manuali che specificano le norme sul controllo del traffico aereo. Piuttosto ciò che il controllore avrebbe dovuto dire sarebbe stato:

"PAT 25, at your eleven o'clock we have American Canadair traffic, 2miles descending out of 900ft for runway 33. Hold present position until he passes left to right; advise in sight."

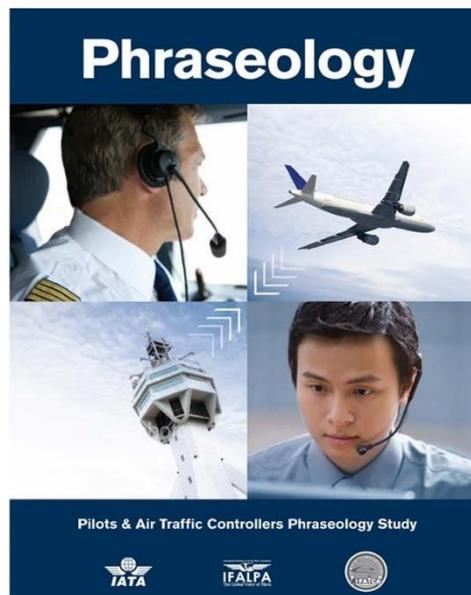
Certo che apprendendo la fraseologia usata dai controllori Usa e leggendo quanto dichiarato dal Presidente Donald Trump "hanno assunto disabili al controllo aereo" (1) c'è da stare poco tranquilli.

Non è certo casuale che scorrendo i testi aeronautici possiamo trovare affermazioni del tipo:

Failure to use standard phraseology can lead to misunderstanding, breakdown of the communication process and eventually to loss of separation. (2)

E quel "loss of separation" è proprio ciò che è accaduto a Washington.

In base a una recente ricerca effettuata dalla IATA (3) alla domanda *In quale regione si verifica più spesso un evento in cui NON viene utilizzata la fraseologia standard ICAO?*: Le risposte hanno rivelato che il Nord America (NAM) ha registrato la percentuale più alta di eventi con il 27%



E gli Stati Uniti non sono i soli; continua uno degli intervistati: "La mia esperienza è che la maggior parte dei controllori in Australia parla troppo velocemente e in uno slang molto difficile da capire. Inoltre usano il

“climb TO nine zero”. Anche negli Stati Uniti spesso parlano troppo velocemente e con un accento molto forte. È divertente vedere (sentire) che la maggior parte dei problemi sorge nei cosiddetti Paesi anglofoni. Anche l'India è un grosso problema, perché spesso sembrano pensare che più velocemente parlano, meglio conoscono la lingua. La Cina e la maggior parte degli altri Paesi asiatici sono migliorati enormemente negli ultimi anni.” (4)

Altro problema cui devono confrontarsi *piloti vs controllori* è la questione della velocità di parola. Uno studio della FAA (5) affrontando questo tema afferma che “i piloti statunitensi hanno riferito che la velocità di parola dei controllori era il problema principale che riscontravano nella comunicazione. Con l'aumento del carico di traffico, sono aumentati anche il ritmo del discorso e il numero di trasmissioni ripetute. Alcuni piloti hanno percepito che i controllori possono parlare più velocemente, sia per mascherare una mancanza di competenza che per mostrare la loro competenza. Infatti, la scala di valutazione della competenza linguistica dell'ICAO contenuta nel documento 9835 valuta la dimensione della fluidità della competenza utilizzando il tempo come uno degli elementi da considerare: un tempo più veloce riceve un punteggio più alto per la fluidità. Pertanto, durante l'apprendimento dell'inglese, ai controllori potrebbe essere detto di parlare più velocemente per ottenere un punteggio più alto. Potrebbero però continuare a parlare velocemente una volta in sala controllo e in generale va precisato che parlare velocemente non aiuta a comprendere meglio le istruzioni, soprattutto quando l'inglese non è la lingua madre”.

Altro problema cruciale è quello dell'uso della lingua locale da parte dei controllori di volo. Alla domanda *“Quando i controllori parlano nella loro lingua madre ai loro stessi piloti, è un problema per te?”* e il pilota ha risposto: *“Mi sento fuori dal giro perché non so se il vettore straniero che sta arrivando potrebbe essere in conflitto con il mio traffico. In un certo senso si sa cosa chiede il controllore e cosa riconosce. Quindi, tutti sono più o meno sulla stessa lunghezza d'onda. Non ho idea di cosa il controllore possa chiedere al pilota. Questo mi mette un po' a disagio.”*

L'accento e il gergo dei controllori del traffico aereo, l'inglese non madrelingua e la scarsa conoscenza dell'inglese sono stati citati nel 17% delle osservazioni. L'uso del francese da parte dei controllori francesi allorché si rivolgono a piloti francesi è stato citato come prima lingua non inglese troppo spesso usata, e ciò non è proprio conforme a quanto stabiliscono i regolamenti.

Il problema di far comprendere e di capirsi quando terra e cielo dialogano fra loro non è affatto nuovo.

Quanto accaduto il 25 gennaio 1990 a New York (nuovamente eccoci a parlare degli USA) rimarrà per sempre impresso nella storia della safety aeronautica, ma evidentemente qualcuno lo ha dimenticato.

Quel giorno il volo Avianca 052 proveniente da Bogotá e diretto al Kennedy si schiantò, alle 21:34 ora locale nel piccolo villaggio di Cove Neck, New York, sulla costa settentrionale di Long Island. Il Boeing 707 che effettuava questa tratta rimase senza carburante dopo un primo tentativo fallito di atterraggio all'aeroporto JFK.

Investigando su quella sciagura il National Transportation Safety Board (NTSB) stabilì che l'incidente si era verificato a causa dell'incapacità dell'equipaggio di volo a dichiarare correttamente l'emergenza carburante, del mancato utilizzo di un sistema di controllo operativo delle compagnie aeree, dell'inadeguata gestione dei flussi di traffico da parte della Federal Aviation Administration (FAA) e della mancanza di una terminologia comprensibile e standardizzata per piloti e controllori per gli stati di carburante minimo e di emergenza. (6)

In quella occasione l'NTSB emanò la seguente raccomandazione:

4. RECOMMENDATIONS

As a result of this accident, the National Transportation Safety Board makes the following recommendations:

--to the Federal Aviation Administration:

Develop in cooperation with the International Civil Aviation Organization a standardized glossary of definitions, terms, words, and phrases to be used that are clearly understandable to both pilots and air traffic controllers regarding minimum and emergency fuel communications. (Class II, Priority Action) (A-91-33)



foto NTSB riferita all'incidente del volo Avianca

Durante interviste e incontri mi viene spesso chiesto se volare è sicuro, numeri alla mano rispondo in modo affermativo. Tuttavia è mio personale convincimento che l'aviazione civile potrebbe essere ancora più sicura e potrebbe vantare numeri ancora più rassicuranti se chi lavora all'interno di questo sistema facesse tesoro delle lezioni che si apprendono dagli incidenti. Se così fosse incidenti come quelli di Meon in Sud Corea (179 vittime) e quello di Washington (64+3) di certo non sarebbero accaduti.

- (1) <https://www.rainews.it/maratona/2025/01/scontro-in-volo-tra-un-aereo-di-linea-e-un-elicottero-a-washington-22e56117-4b90-463d-9db0-8c0cbadedcc5.html>
- (2) <https://skybrary.aero/articles/standard-phraseology>
- (3) IATA, Pilots and Air Traffic Controllers
- (4) Pag. 31 del Survey IATA Phraseology Study
- (5) DOT/FAA/AM-10/9, U.S. Airline Transport Pilot International Flight Language Experiences, Report 3 Language Experiences in Non-Native English-Speaking Airspace/Airports
- (6) Rapporto NTSB PB91-0404 ; Il Boeing 707 distrutto era immatricolato HK-2016

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Wahington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

info@ibneditore.it

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it