

Il valore dell'esperienza

Scritto da Pietro Pallini

La [lunga serie di incidenti](#), più o meno gravi, che nell'estate scorsa ha colpito l'aviazione commerciale ha posto al centro della riflessione sulla sicurezza del volo alcuni temi che riguardano da vicino l'addestramento e il riaddestramento dei piloti.

"*What's going on?*", cosa sta succedendo? si è domandato un professionista in un forum riservato ai piloti. E poco tempo dopo, sempre in una discussione on line tra piloti, più di uno si è chiesto se non fosse il caso di rivedere certe pratiche addestrative.

Del resto, anche l'FAA, l'amministrazione statunitense per l'aviazione civile, ha posto l'accento sull'apparente carenza di *basic skills*, abilità basilari, da parte di molti piloti, soprattutto delle generazioni più giovani.

Secondo l'FAA, la crescente domanda di piloti, soprattutto da parte dei paesi aeronauticamente in via di sviluppo e delle piccole compagnie regionali interne, ha determinato l'ingresso nel mondo del lavoro di molti giovani con un bagaglio di ore di volo, e quindi di esperienza, relativamente esiguo.

Ora, come recita un vecchio detto dei piloti: "*You start with a bag full of luck and an empty bag of experience. The trick is to fill the bag of experience before you empty the bag of luck*".; si comincia con una borsa piena di fortuna e una vuota di esperienza. Il trucco è riempire la borsa dell'esperienza prima che quella della fortuna sia vuota.

Sull'onda di queste riflessioni (e dopo un incidente che aveva destato una grossa impressione oltreoceano), il Senato USA aveva già, nella primavera scorsa, votato all'unanimità una risoluzione per chiedere, proprio all'FAA, di rialzare il numero minimo di ore di volo richiesto per esercitare l'attività di pilota di linea dalle attuali 250 ore ad almeno 800 entro la fine dell'anno prossimo.

E c'è di più. La crescente automazione e la grande diffusione di sistemi di atterraggio di precisione (in genere condotti quasi totalmente sotto la guida del pilota automatico) fa sì che anche durante il normale lavoro di linea siano poche le occasioni in cui ai piloti viene chiesto di far mostra di quello che una volta si chiamava "manico", ovverosia la capacità di condurre in tutta tranquillità un aereo anche quando le sue prestazioni siano degradate.

Degrado delle prestazioni che può essere determinato da un qualche malfunzionamento, ma anche dettato dalla necessità di dover atterrare su aeroporti non dotati di sistemi di guida cosiddetti "di precisione" (il famoso [ILS](#), Instrument Landing System), quelli che forniscono una guida anche sul giusto angolo di planata, oltre che sull'allineamento direzionale con l'asse della pista... quelli che, per intenderci, consentono in talune circostanze di atterrare anche con solo cento metri di visibilità orizzontale.

Vale la pena ricordare che una buona metà dell'impressionante sequenza di incidenti estivi in

Il valore dell'esperienza

Scritto da Pietro Pallini

fase di atterraggio si è verificata, appunto, durante avvicinamenti di "non precisione", quelli ai quali oggi i piloti non sono più abituati.

A questo proposito, un comandante di "lungo corso" faceva notare che, mentre per gli atterraggi di "precisione" (talvolta impropriamente chiamati "ciechi") la regolamentazione prevede un ferreo addestramento iniziale e un continuo riaddestramento, nessun obbligo di questo tipo sussiste per quelli di "non precisione" per i quali, in definitiva, ci sono poche occasioni di fare pratica nel normale lavoro di linea. Anche l'eventuale addestramento al simulatore, non essendo obbligatorio, è spesso lasciato alla buona volontà dei singoli o alla lodevole, ma sporadica, iniziativa di qualche *training manager* particolarmente sensibile al problema.

Tutte iniziative dettate da una lucida coscienza professionale, ma che, in alcuni casi, si scontrano purtroppo con le politiche di risparmio indiscriminato alle quali la crescente competizione commerciale costringe molte compagnie. Non è un mistero che molti amministratori, magari validissimi dirigenti d'azienda ma digiuni di cultura aeronautica, siano portati a considerare l'addestramento come una pura e semplice "spesa" poco produttiva.

Di qui la necessità, ravvisata dal Senato americano, di fare pressioni sulle autorità aeronautiche perché, almeno in fase di reperimento delle risorse umane, si ponga maggiore attenzione a quell'insostituibile bagaglio professionale del pilota che va sotto il nome di "esperienza".

(11 dicembre 2010)