L'ultimo segnale di allarme, in ordine di tempo, lo ha lanciato a metà gennaio la compagnia olandese (o forse sarebbe ormai meglio dire francese) KLM, annunciando il varo di una iniziativa riguardante i futuri piloti della compagnia, quelli che sono oggi ai primi passi della loro carriera.

Come molte delle cosiddette “compagnie di riferimento”, le più importanti a livello mondiale, KLM prevede dei corsi di formazione “ab initio” per i suoi futuri piloti: corsi che in pochi mesi portano un allievo, che spesso non ha mai volato prima, ai comandi di un aereo di linea, sia pure come copilota. Ebbene, KLM ha deciso che di questi corsi, da ora in poi, farà parte un periodo di allenamento al volo acrobatico.

E' evidente che KLM intende in questo modo colmare una lacuna che già a novembre 2010, in occasione di un seminario organizzato a Milano dalla Flight Safety Foundation, con la partecipazione di rappresentanti di Boeing, di Airbus e della Air Line Pilots Association statunitense, era stata posta all'ordine del giorno: la carenza di basic skills, abilità di base, dimostrata da molti piloti in condizioni critiche quali il volo in condizioni meteo avverse, le [riattaccate](#), gli avvicinamenti su aeroporti non attrezzati con sistemi di atterraggio di precisione e le avarie multiple ai sofisticati sistemi di controllo degli aerei dei nostri giorni.

La tendenza era già stata già denunciata, in America, dalla Federal Aviation Agency a seguito delle risultanze dell'inchiesta sulle cause di un incidente avvenuto nel febbraio 2009, ed è tornata di drammatica attualità dopo l'impressionante serie di disastri che hanno funestato l'estate 2010.

In troppi casi gli investigatori si sono trovati di fronte all'evidenza di incidenti che hanno avuto come importantissima concausa l'incapacità dei piloti di controllare la macchina loro affidata in condizioni che, se da un lato sono, oggi come ieri, certamente improbabili da incontrare, erano una volta affrontate e risolte con una percentuale maggiore di successo.

Cosa è dunque accaduto da qualche decennio a questa parte?

Da un lato c'è stata la crescente automazione dei nuovi prodotti aeronautici, che ha permesso di realizzare macchine sempre più sofisticate e in grado “proteggersi da sole” contro le situazioni estreme di volo, inducendo quindi nelle nuove generazioni di piloti l'illusione che certe abilità, una volta considerate essenziali quali la capacità di controllare l'aereo a bassissime velocità, ad angoli di inclinazione laterale elevati, in condizioni di forte turbolenza, con visibilità ridottissima e in genere in tutte quelle che i vecchi piloti erano abituati a chiamare “posizioni inusuali”, non fossero più richieste. A peggiorare il quadro, i moderni iter di formazione di base che, preoccupati di sfornare in breve tempo un “prodotto” accettabile, finiscono col produrre un pilota che spesso è solo in grado di gestire (e con un certo affanno) le situazioni normali.

L'importanza dei fondamentali

Scritto da Pietro Pallini

D'altro canto, anche i vecchi piloti si sono trovati superati dal ritmo vertiginoso assunto dall'innovazione tecnologica, dimostrando spesso una pericolosa incapacità (e a volte una vera e propria resistenza psicologica) a comprendere e padroneggiare i meccanismi di funzionamento di questi autentici computer con le ali.

Questo dunque il panorama: vecchie aquile a disagio nel colloquiare con i sofisticati circuiti degli aerei di ultima generazione, e giovani aquilotti non sufficientemente addestrati ai "fondamentali" del volo, così come era inteso fino a pochi decenni fa quando, per fare un esempio, molti piloti uscivano da scuole militari dove il "volare anche a testa in giù" era cosa di ordinaria amministrazione.

A fronte di tutto questo, un meccanismo industriale che pare badare soltanto alla riduzione dei costi operativi, e che sovente cataloga anche l'addestramento tra le voci di spesa da tagliare. Tanto per fare un esempio, sono moltissime le grandi compagnie che hanno dimezzato il numero dei "recurrent training" al simulatore. Erano importanti occasioni di ripasso e di travaso di esperienza; sedute di allenamento che consentivano di rivedere periodicamente, dentro a un simulatore di volo, tutta una serie di situazioni "estreme" che nella vita operativa di tutti i giorni capitano molto raramente.

Una volta se ne facevano almeno due all'anno, oggi sono quasi sempre ridotti a uno solo (e spesso inadeguato, secondo gli esperti riuniti a convegno a Milano). Perché se c'è una cosa che troppi manager di troppe compagnie hanno ben chiaro, è che un pilota, quando sta dentro a un simulatore, non produce certo utili.

(11 febbraio 2011)