

Come si forma un pilota-1

Scritto da Antonio Chialastri

“La cultura è ciò che rimane quando hai dimenticato tutto”; questa massima di Chateaubriand potrebbe rappresentare bene la difficoltà della formazione dei piloti. Infatti, nei piloti, l’acquisizione di nuovi concetti cognitivi procede di pari passo con l’oblio di nozioni precedenti, lasciando invariata la struttura mentale che permette di svolgere al meglio la professione.

Per un profano, la cabina di pilotaggio, piena di interruttori, switches, pulsanti e luci, è un luogo quasi impossibile da decifrare ad un primo sguardo. La domanda più frequente infatti è proprio: ma li conoscete tutti questi pulsanti?

Qui risiede l’essenza della formazione per un pilota; nella capacità di avere conoscenza dei particolari, tenendo ferma la visione di insieme. I particolari variano in funzione dell’aereo, ma la visione di insieme è propria del pilota.

Quanto tempo è necessario per formare un pilota ad avere questa visione di insieme? La formazione è un neverending process, che termina soltanto con la pensione.

Un motivo determinante potrebbe essere individuato negli stessi fondamenti epistemologici del volo, vale a dire nelle fonti di conoscenza cui attingiamo nel momento in cui esercitiamo la professione. Tali fondamenti sono in parte espliciti, in parte impliciti e affondano le proprie radici nella teoria, nell’esperienza, e nei dati di volo specifici.

Nel primo campo, la teoria, possiamo includere i libri, i manuali, il sapere accumulato collettivamente nella storia dell’aviazione, trasmesso nelle scuole di volo, nelle Accademie aeronautiche. Esso viene principalmente veicolato a terra, di fronte ad una platea, in aule che ricordano la didattica scolastica.

Nel secondo ambito rientra l’esperienza individuale, cioè la registrazione dello scarto tra quanto descritto dai manuali e la realtà concreta del volo con le sue infinite variabili, impossibili da codificare a priori in ogni dettaglio.

Come si forma un pilota-1

Scritto da Antonio Chialastri

Il terzo settore, i dati di volo, includono il contesto operativo effettivo in cui si opera, diverso da volo a volo, e comprende le condizioni dell'aereo, della situazione meteorologica, dell'ambiente di lavoro che si vive in quel dato momento.

Premesse le fonti di conoscenza, possiamo distinguere la formazione che viene fatta da un formatore specifico (formazione etero-diretta) da quella che viene acquisita capitalizzando le proprie esperienze, cioè l'auto-formazione, che rende il pilota in grado di imparare dai propri errori.

Date le premesse è utile ricordare che la formazione del pilota può essere affidata solo ad un altro pilota; ciò è dovuto alla necessaria conoscenza implicita e condivisa con il formando che il formatore deve avere: il vissuto del contesto operativo, il contenuto delle norme declinato secondo le proprie esperienze, il contenuto non verbale e non cognitivo delle esperienze che possiamo definire il *gut feeling*.

Così come i Romani si chiedevano: "chi controlla il controllore?", noi dovremmo chiederci "chi forma il formatore?"

(10 febbraio 2010)