

La riduzione dell'addestramento a trasmissione di nozioni piuttosto che di trasferimento di esperienze vissute e condivise è un'altra di quelle aree che andrebbe analizzata attentamente. Questo modo di insegnare è lo scimmiettamento della mentalità anglosassone.

Non c'è nessuna declinazione culturale dei concetti nati in ambito americano, che, vale la pena ricordarlo, è la culla dell'aviazione mondiale. Nonostante tutto, anche in America si stanno ponendo gli stessi quesiti riguardo all'addestramento dei piloti.

Si può pensare di marginalizzare il pilota nel disegno delle procedure di bordo, rendendolo un esecutore il più possibile acritico di meccanismi impianti automatizzati e, secondo la vulgata ingegneristica, infallibili?

Purtroppo, non è così. Quanto abbiamo appreso di utile nella nostra vita professionale dai libri e quanto invece dai racconti dei colleghi? È necessario rimettere al centro il concetto che la formazione si può fare con i libri, che veicolano una grande quantità di informazioni, ma l'addestramento deve essere la trasmissione dell'esperienza di colleghi più esperti che enfatizzano, spiegano, elaborano concetti che derivano dall'impiego del *know how* del sistema addestrativo nel suo complesso, al fine di produrre un beneficio del singolo pilota.

Il libro descrive, l'istruttore spiega.

Allora, è inderogabile la necessità di raccordare tutte le informazioni in un contesto coerente che permetta al pilota di contestualizzare la propria competenza in rapporto alla situazione specifica. Questo è il ruolo imprescindibile della spiegazione, che porta alla comprensione.

Quante volte abbiamo ascoltato delle storie da parte di colleghi che ci sono state utili come precedente conosciuto? Quante volte le voci di corridoio hanno contribuito a prendere delle decisioni? Più di quello che si pensa, anche avendo ottemperato a quanto previsto dai manuali.

Inoltre, vi è un problema tipicamente culturale nell'interpretazione dei manuali. In Italia, siamo

abituati a studiare sui libri, non sui manuali. Il libro descrive, spiega, articola ragionamenti per analizzare sotto diversi punti di vista la questione. Include sia la descrizione di ciò di cui si parla, insieme anche alla storia del concetto e alle sue eventuali deroghe, errori, ambiguità, sia tutto ciò che ruota intorno al concetto per evidenziare e contestualizzare i limiti della sua applicabilità. Soprattutto, il libro fa molto affidamento sulla ridondanza delle informazioni. Torna spesso sullo stesso concetto, mettendo l'enfasi giusta nei punti significativi.

Il manuale non è così. Limita allo stretto indispensabile le nozioni. Non ha storia, ma contiene solo una descrizione di carattere funzionale. Non a caso, i manuali anglosassoni sono articolati in tre sezioni: *System Description, Controls and Indications, Functional Schematics*.

Le informazioni spesso si trovano in una e in una sola pagina. Per questo è necessaria una memoria fotografica ed una mappatura mentale del testo.

Soprattutto, vi sono dei *pattern* cognitivi già predeterminati dal costruttore, che indica i vari capitoli secondo una logica elementare. Tutti i collegamenti tra le varie sezioni dei manuali, in modo da rendere coerenti al contesto operativo le informazioni ivi contenute, vengono demandati allo studio del pilota, che però non sempre ha ben chiaro quale sia il metodo di apprendimento corretto da applicare. È ovvio che la sola lettura dei manuali non basta a capire come si utilizza correttamente l'aereo. Né può essere sufficiente leggere la

[check list](#)

durante un'emergenza. Le

*check list*

, d'altronde, non sono

*self explaining*

, poiché non tutto può essere previsto a priori dal costruttore.

Le procedure operative devono essere integrate con studio addizionale e con l'esperienza di volo che riveli, fase per fase, quali sono le aree critiche che il costruttore non può prevedere.

(20 giugno 2010)