

## I PILOTI PUNTANO IL DITO VERSO L'INADEGUATO ADDESTRAMENTO

*“Un buon programma di addestramento deve includere il concetto di competenza (dimostrata abilità) e di scioltezza (abilità da mostrare nei momenti critici). Invece di fermarsi all’essere competente in determinate manovre, dobbiamo mantenere un livello di scioltezza e prontezza. Ecco la differenza. La competenza si può ottenere dopo parecchie ripetizioni, la scioltezza si ottiene solo dopo che una manovra viene effettuata con successo a seguito di numerose ripetizioni senza commettere errori nel tempo. Se la manovra non viene svolta correttamente nel corso del tempo, quel pilota per definizione non è “fluent” sebbene egli possa essere “proficient” dopo una o più ripetizioni”.*

E’ un passaggio cruciale contenuto nelle 28 pagine del documento emesso di recente dall’ECA (European Cockpit Association) dall’eloquente titolo “Pilot Training Compass: Back to the future”. Ventotto pagine di puro buonsenso condensato, le quali vertono su un punto fondamentale e cioè che le abilità professionali di un pilota sono un pre-requisito indispensabile per la safety, e tali abilità rimangono essenziali anche e soprattutto quando vengono messe sotto pressione dalle più esigenti circostanze operative.

Altro punto di seria meditazione è contenuto nell’affermazione secondo cui per essere un pilota professionale sono richieste competenze ma mentre *“alcune di queste possono essere oggetto di addestramento, altre non lo sono”*. Ciò significa che determinate qualità devono essere **insite** nei candidati alla professione e pertanto sarebbe auspicabile *“to filter out the most promising pilot material”*. Non solo ma la continua incessante evoluzione dello scenario in cui opera l’aviazione civile richiede che gli operatori mutino il loro tradizionale approccio attualmente basato su ciò che i regolatori e gli operatori credono debba essere insegnato. Ed ecco allora riapparire in tutta evidenza un termine ben noto agli addetti ai lavori: *airmanship*. La formazione di un professionista richiede non solo l’addestramento su abilità tecniche o meno ma deve anche puntare a sviluppare e mantenere l’abilità dell’*airmanship*.

Non manca l’aspetto economico. In un momento in cui il costo dell’addestramento ricade sul candidato c’è il pericolo che le selezioni avvengano più per il *financial status* degli studenti che non per l’attitudine o le abilità innate del candidato. E se si tende a risparmiare sui costi dell’addestramento ma nel contempo si vogliono sfruttare al massimo le opportunità di mercato, ciò potrebbe tradursi in una drammatica e pericolosa scelta di voler addestrare più celermente, con l’aggravante che una tale decisione possa derivare dalla falsa percezione che grazie agli automatismi presenti nel cockpit i piloti potrebbero aver bisogno di minor addestramento. Altri punti interessanti che vi invitiamo a leggere sono il capitolo *sull’automation management*: *“it can be difficult to identify when automation starts to deviate from what is expected”*, e il capitolo riguardante *“fatigue and stress management”*. ([www.eurocockpit.be](http://www.eurocockpit.be))

Nella stessa pagina in cui il settimanale britannico “Flight International” annunciava ai suoi lettori l’uscita del documento dell’ECA, casualmente, veniva anche pubblicato il servizio sull’incidente occorso il 13 marzo 2012 ad un A340 di Air France in avvicinamento alla pista 08R del Charles de Gaulle in Categoria III. Il velivolo dopo essere stato autorizzato a 8.000ft aveva iniziato a divergere dal normale profilo di discesa; l’ATC aveva tardato l’autorizzazione ad una ulteriore discesa, e a 17,5NM dalla pista l’A340 si trovava 1,275ft troppo alto. Il controllo scusandosi per l’errore autorizzava poi a scendere a 3.000ft per intercettare il glideslope. A questo punto –avverte il rapporto della BEA, autorità investigativa francese- il controllore riteneva che eventuali problematiche o impedimenti sarebbero stati notificati dall’equipaggio, ma a sua volta anche l’equipaggio riteneva che il controllore avrebbe fornito la guida necessaria per la fase finale: *“ciascuno pensava che l’altro avrebbe comunicato eventuali problemi”*. L’equipaggio dell’A340

tuttavia invece di usare la modalità *vertical-speed* selezionava la modalità *open-descent* la quale dà priorità alla riduzione di velocità rispetto alla acquisizione della corretta altitudine. A causa di ciò la discesa veniva ulteriormente rallentata e quando il velivolo passa in contatto con la torre, l'ATC non viene avvertito che il velivolo si trovava troppo alto, sopra il sentiero di discesa; a 4NM dalla testata pista l'aereo era ancora a 3.700ft. Il rapporto della BEA attribuirà il "serious incident" a un monitoraggio inadeguato della traiettoria sia da parte dell'ATC, sia da parte dell'equipaggio, denunciando l'uso da parte dei piloti di una inappropriata tecnica per catturare il glideslope, con l'aggiunta dell'ormai onnipresente "fatigue" (il volo proveniva da Bamako). Per la cronaca il velivolo è poi atterrato senza problemi dopo un go-around a 2000ft.

Abbiamo avvertito che i due servizi sembravano scollegati fra loro ma era inevitabile come leggendo il rapporto della BEA non si poteva non pensare alla attualità delle osservazioni di ECA o, se preferite, possiamo anche dire che gli appunti di quest'ultima trovavano puntuale conferma in quanto accaduto al Charles de Gaulle il 13 marzo 2012.

***AAR- Safety Newsletter (2/13), 22 Marzo 2013***