

CONOSCI COSA SAI?

- Quando stavi imparando a volare, non ti sei mai chiesto il perché su quella impressione di fare tre passi in avanti e due indietro?
- Se sei un istruttore, alcune volte non sei mai stato sorpreso nel vedere il tuo migliore allievo in uno stato di depressione, chiedendoti se mai capirà alcuni aspetti del suo addestramento?
- Non sei mai stato frustrato perché ti sembrava di non essere più in grado di spiegare su come fare le cose?

Questo articolo fornisce un utile modello sia per gli allievi che per gli istruttori. Esso può anche fornire un'intuizione sul perché alcuni piloti esperti hanno degli incidenti. E perché piloti esperti alcune volte fanno errori di base con conseguenze molto serie?

Il modello consapevolmente competente

Questo modello è spesso impiegato da addestratori professionisti per spiegare le frustrazioni inerenti al processo di apprendimento. Il creatore del modello è sconosciuto, ma esso viene regolarmente impiegato. Esso descrive quattro distinti stadi di apprendimento.

Immaginate ora che voi state iniziando ad imparare a guidare un'automobile:

1) inizialmente noi possiamo sottostimare le difficoltà che incontreremo, forse perché i nostri amici hanno già imparato e noi ci vediamo competenti allo stesso modo. Questa fase è descritta come **inconsapevolmente incompetente** – noi non conosciamo quello che non sappiamo.

2) come noi inseriamo la marcia grattando, iniziamo a renderci conto che è richiesta un po' di capacità rispetto alle considerazioni iniziali. Questa fase è descritta come **consapevolmente incompetente**.

3) infine noi ci impadroniamo della capacità di "cambiare marcia", ma ciò richiede tutta la nostra attenzione se noi lo facciamo coerentemente bene (ascoltando il rumore di motore, osservando i giri, coordinando le nostre azioni). Questa fase è descritta come **consapevolmente competente**.

4) dopo un po' noi applichiamo questa capacità senza pensare, ed iniziamo ad applicare quello richiesto in modo più preciso, le nuove capacità diventano intrinseche. A questo punto del continuum sull'apprendimento, l'individuo sarà incapace di spiegare ad un principiante come completare il compito. Questa fase è descritta come **inconsapevolmente competente**.

L'impiego della parola "incompetente" non è denigratorio; essa definisce lo stato di conoscenza acquisita. Qui sono riassunti i quattro stadi:

1. incompetenza inconsapevole (non aver realizzato che c'è qualcosa da imparare);
2. incompetenza consapevole (accorgersi dell'esigenza di imparare);
3. competenza consapevole (profondamente consapevole della nuova capacità o conoscenza);
4. competenza inconsapevole (dimenticare di conoscere come la capacità diventi intrinseca);

INCOMPETENZA INCONSAPEVOLE	INCOMPETENZA CONSAPEVOLE	COMPETENZA CONSAPEVOLE	COMPETENZA INCONSAPEVOLE
Non conosciamo cosa non sappiamo	Conosciamo ma non sappiamo	Conosciamo e sappiamo	Dimentichiamo di sapere
Noi vediamo i nostri amici imparare a volare, e vogliamo unirsi a loro (necessità di socializzare)	Realizziamo che c'è molto di più (esempio: coordinazione piede e barra), e diventiamo frustrati e preoccupati che i nostri amici pensino che noi non siamo capaci (necessità dell'ego)	Abbiamo acquisito nuova capacità e conoscenza, e siamo in grado di spiegare dettagliatamente (assistere socializzando, rafforzamento e andando incontro al proprio ego)	La capacità o la conoscenza diventano una seconda natura. Noi non pensiamo più nell'agire. E' troppo facile immaginare che abbiamo un talento naturale (minaccia dell'ego)
L'istruttore aumenta le informazioni introducendo nuovi argomenti	L'istruttore ha necessità di supporto morale. Tu puoi darglielo; guarda cosa hai già raggiunto, ognuno passa attraverso questo stadio.	L'istruttore farà bene a tenersi in disparte e permettere (sotto una garbata guida) all'allievo di continuare a spiegare al resto del gruppo	L'istruttore DEVE esaminare attentamente come ottiene i suoi risultati, e COSTRINGERE SE STESSO a diventare consapevolmente competente
L'allievo non è pronto ad imparare	L'allievo è pronto ad imparare	L'allievo pronto ad insegnare, l'istruttore pronto ad insegnare	L'istruttore non pronto ad insegnare

Con il tempo si raggiungerà la competenza che è richiesta per diventare istruttore di volo a vela, però saremo diventati normalmente inconsapevolmente competenti. Questo significa che non saremo dei buoni istruttori fino a quando non saremo in grado di ritornare nella condizione di competenza consapevole. Inoltre la gran parte dell'addestramento per gli istruttori è diretto per creare nuovi istruttori consapevolmente competenti.

Noi potremmo esaminare come cambiamo marcia in automobile. Un guidatore esperto probabilmente dovrà pensare a lungo ed intensamente prima di insegnare a qualcun altro. Allo stesso tempo l'aspirante guidatore non si è reso proprio conto di come è difficile. L'allievo-istruttore! rapporto che può essere frustrante perché l'istruttore considera la capacità una cosa che viene ovvia e naturale, e l'allievo invece non ha ancora capito che ciò è molto più difficile di come immaginava.

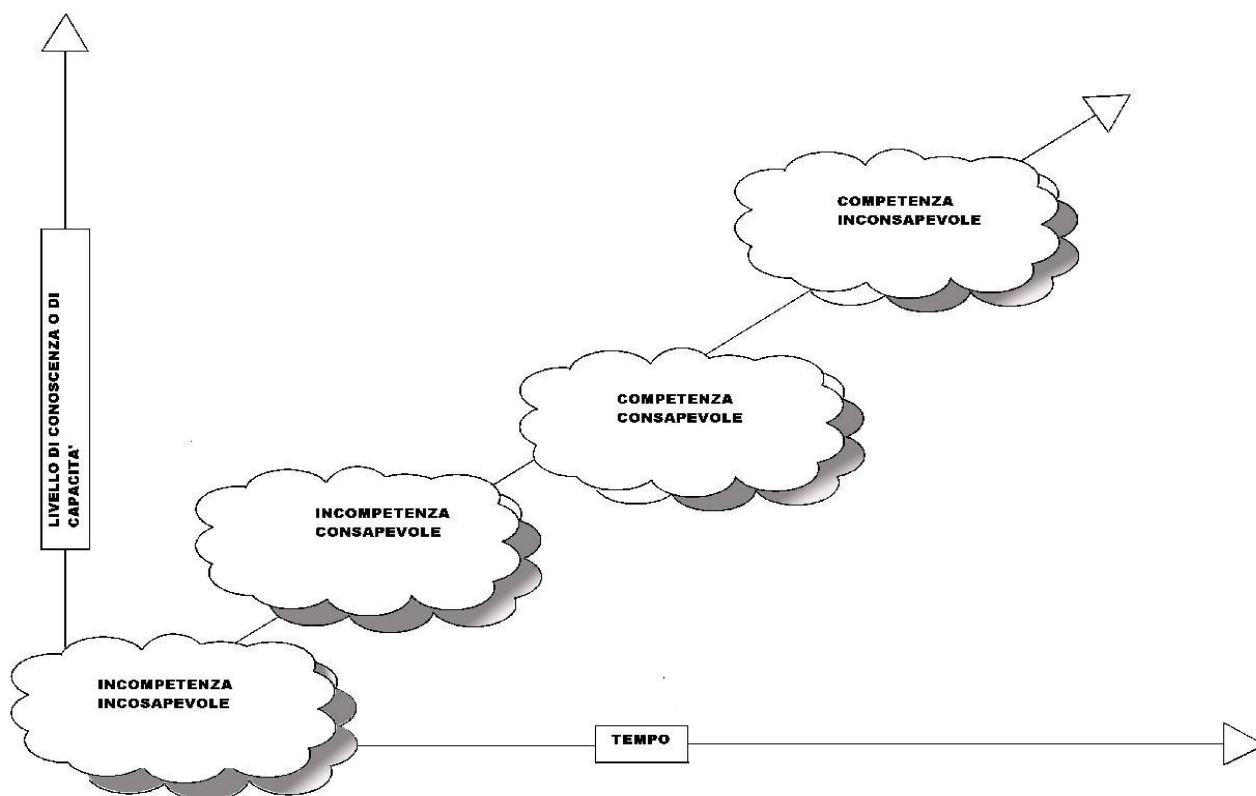
Queste considerazioni sono valide anche per l'addestramento al volo. L'istruttore deve essere consapevole delle sue capacità intrinseche ed accettare gli stadi di apprendimento che l'allievo attraversa. Gli allievi alcune volte descrivono i loro progressi come due passi avanti ed uno indietro. Questo normalmente succede quando l'allievo realizza che c'è ancora molto da acquisire nell'iter addestrativo. Se noi abbiamo diversi allievi in corso come gruppo, ci si può presentare una situazione molto interessante. Il primo allievo che afferra la nuova capacità (consapevolmente competente) è in grado di spiegare come ha fatto ai suoi compagni di corso.

Spesso l'istruttore può facilitare la discussione ed accelerare il processo di apprendimento per i rimanenti allievi del gruppo. La tabella sopra cerca di classificare i quattro stadi. Ricordate, perché l'apprendimento sia veramente efficace, l'istruttore deve essere consapevolmente competente e l'allievo consapevolmente incompetente. Parte della funzione dell'istruttore è garantire di essere ferrato su come il lavoro deve venire eseguito, e creare una condizione al suo allievo di imparare. Questo spesso significa che l'istruttore deve spendere ore nel cercare di capire esattamente come e quando una missione è completata, in questo modo egli potrà diventare un efficace insegnante.

E' troppo facile, ed imperdonabile, per un istruttore presumere che la sua capacità sia dovuta ad un talento innato e che quindi non può venire insegnato. Segnali di avvertimento sono quando l'istruttore non è in grado di rispondere alle eventuali domande dell'allievo come: come sai....? Come faccio....? Se l'istruttore non risponde alle domande, egli probabilmente è inconsapevolmente competente, ed ha molto da riflettere.

Qualche volta l'allievo sembrerà fermarsi per un po' durante l'apprendimento. Questo spesso accade agli allievi un po' più avanti con gli anni, perché loro presumono di conoscere quello che serve e temporaneamente bloccano l'ascolto dell'istruttore.

Questo è un esempio di incompetenza inconscia ed all'istruttore serve molta pazienza quando un allievo incontra questa fase.



*Il modello originale della **Competenza Consapevole** considera quattro stadi di livello conoscitivo o di capacità come illustrato sopra*

Il quinto stadio

Gli accademici si sono accorti che il modello a quattro stadi può venire sviluppato ulteriormente. Questo nuovo pensiero può fornire un'interessante nuova prospettiva sugli incidenti e l'autocompiacimento. Con alti livelli di capacità, normalmente dovremmo aspettarci che l'attività individuale diventi intrinsecamente più sicura. Questo non è sempre vero: è abbastanza chiaro che manovre, come virate in finale, emergenze al decollo, volo di costone, possono venire intraprese in modo scorretto da piloti addestrati ed esperti. Gli accademici stanno provando a dimostrare in modo convincente che lo stadio cinque è od uno stato di "illuminante competenza" od uno stato di "autocompiacimento" - una specie di biforcazione lungo la strada.

Illuminante competenza è uno stato dove l'individuo ha sviluppato una elevata conoscenza sulla capacità personale, ed è in grado di trasmetterla agli altri.

Piena fiducia in sé stessi (Complacency) è uno stato dove nessun ulteriore apprendimento avrà luogo al di là della incompetenza inconsapevole.

Queste idee possono venire applicate sia nell'addestramento al volo che nel volo da "primato". Esempio: la rimessa da una rottura di cavo.

Noi abbiamo insegnato ad seguire una procedura: muso basso, riguadagnare la velocità di avvicinamento, controllare l'anemometro, decidere se atterrare dritti è un'opzione sicura, e così via.

Io credo che piloti esperti sommano a questo altro: imparano a sentire come vola l'aliante nel volo normale. Sfortunatamente questo apprendimento aggiuntivo è qualche volta non valido. Istruttori esperti (con competenza illuminata) sanno che le velocità possono essere pericolosamente basse durante l'inizio della picchiata dopo una rottura del cavo al decollo anche se l'aliante sembrerà rispondere normalmente ai comandi. In questo esempio la velocità di stallo ha ridotto temporaneamente in modo significativo il proprio margine perché il carico di g è inferiore al valore normale di 1g.

Il pilota compiacente (che ha piena fiducia nelle proprie capacità) interpreterà questo come un comportamento normale dal momento che l'aliante non è stallato. (*al posto di volare davanti all'aliante, vola ad orecchio improvvisando* N.d.T.)

Io credo che ciò che avviene sia dovuto a questa fiducia (appresa in modo non corretto con il progredire dell'esperienza) di portare oltre i limiti di sicurezza le procedure insegnate. Le conseguenze possono essere serie, e possono spiegare perché piloti esperti sbagliano.

I voli di controllo (*i cosiddetti checks*) (N.d.T) sono importanti perché assicurano che il pilota stia seguendo le procedure e non i suoi sensi.

Altro esempio: incapacità di sganciare quando un ala cade durante il traino aereo nella fase di decollo.

Il traino aereo si impara su un aliante biposto con gancio sul muso. Noi abbiamo insegnato di sganciare immediatamente se un ala cade giù malgrado l'uso dell'alettone.

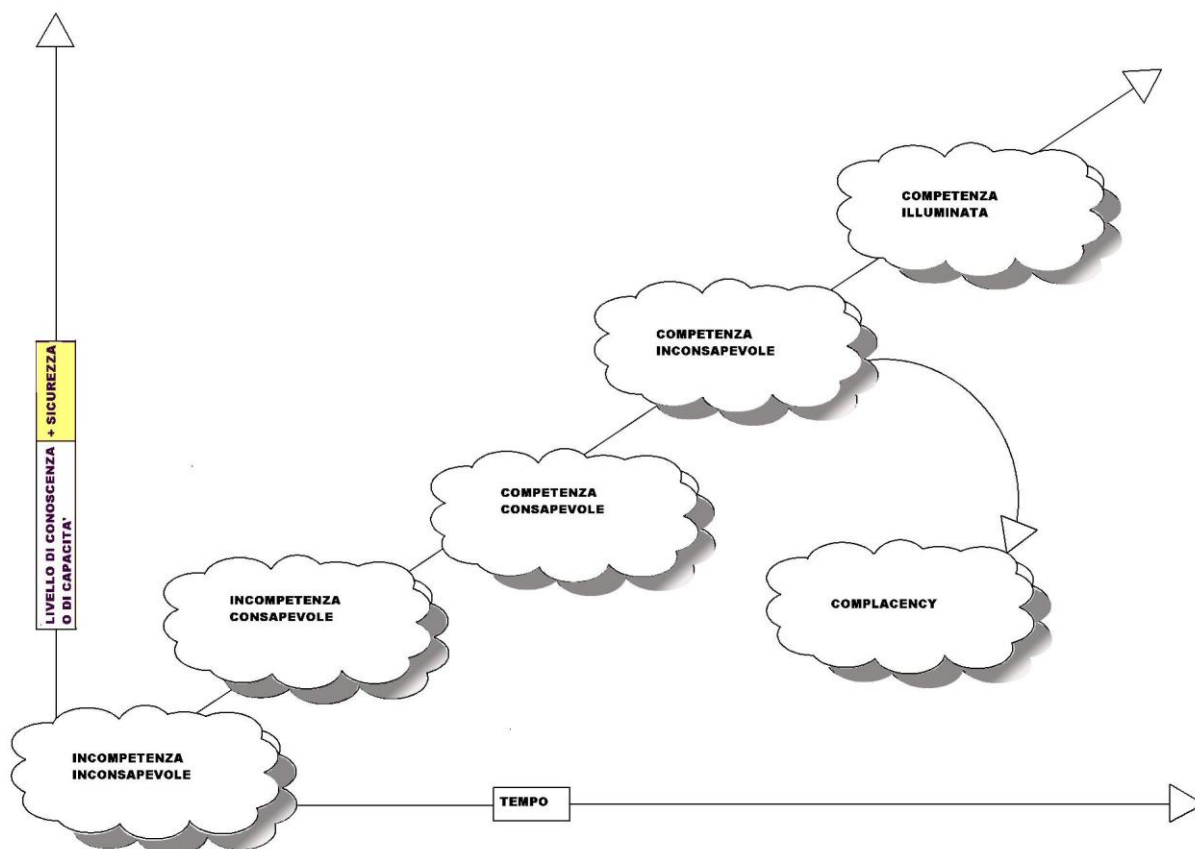
Presto noi impariamo anche inconsciamente che la direzione è data dalla trazione del traino, e questa oppone resistenza alla tendenza di imbarcare al suolo. Altre considerazioni faranno sì di raggiungere una sviluppante convinzione che l'ala può sempre venire tirata su (eventualmente) con l'alettone. Si vede gente decollare con l'ala a terra, si osserva gente che con successo tira su l'ala durante il decollo. L'addizionale apprendimento è difettoso perché il pilota manca di capire come differenti condizioni intaccano la manovrabilità dell'aliante. Fattori come la posizione del gancio di traino, condizioni di vento, le dimensioni delle superfici, tipo dell'aliante, carico alare, influenzeranno la capacità del pilota nel tirare su l'ala.

Mentre, di norma, la capacità del pilota non è un fattore.

La situazione diventa pericolosa quando qualcosa di fondamentale cambia. Prendiamo un pilota che si sposta su un aliante con gancio baricentrale, egli porta con sé tutta la sua esperienza in questa nuova situazione che però non ha completamente capito. Questa volta un ala cade e l'aliante imbarca – vento al traverso e la posizione arretrata del gancio contribuiscono a prenderlo in contropiede.

In questo caso il pilota ha permesso alla sua esperienza di convincerlo che egli può fronteggiare qualsiasi situazione, così da non tener conto di quello che gli era stato insegnato.

Questo è solo un esempio, ma se ne potrebbero fare molti altri..... (N.d.T).



COMPETENZA Illuminata è uno stato dove l'individuo ha sviluppato una conoscenza illuminata della capacità ed è in grado di trasmetterla agli altri. **Complacency** è uno stato dove nessun altro insegnamento viene acquisito oltre la competenza inconsapevole