

VOLARE E' PERICOLOSO?

È certamente una domanda legittima, che molti piloti, più o meno consciamente, presto o tardi si pongono.
Sorprensamente, la risposta è a portata di mano:

LA RISPOSTA E' DENTRO NOI STESSI

Diciamoci subito la verità: volare, di per sé, non è più pericoloso di un gran numero di altre attività umane, incluse alcune apparentemente innocue occupazioni quotidiane. Sfortunatamente però, il volo perdona pochissimo i comportamenti trascurati e irresponsabili:

"volare diventa MOLTO PERICOLOSO se si riducono i margini di sicurezza"



Dunque è la riduzione, consapevole o inconsapevole, dei margini di sicurezza che porta all'incidente. Facile – fin qui: ma come possiamo sapere se i margini di sicurezza che ci stiamo concedendo sono sufficienti, minimi, o inesistenti?
Iniziamo con una definizione:

"mantenere un margine di sicurezza"

significa, in altre parole:

"non rimanere senza un'alternativa se accade l'imprevisto."

Naturalmente, siamo tutti desiderosi di concederci i più ampi margini di sicurezza possibili. Dopotutto siamo piloti, non giocatori di roulette russa. Ciò che è meno evidente è che a volte lasciamo che questi margini si assottiglino per una varietà di motivi, dei quali possiamo essere consci o meno.

***I margini di sicurezza si possono ridurre
inconsapevolmente per:***

- ⚠ *carenza di EDUCAZIONE***
- ⚠ *carenza di ADDESTRAMENTO***
- ⚠ *carenza di ALLENAMENTO***
- ⚠ *eccesso di CONFIDENZA***

EDUCAZIONE:

la capacità di prendere buone decisioni

ADDESTRAMENTO:

il possesso di corrette reazioni condizionate

ALLENAMENTO:

la pratica costante delle abilità richieste in volo

CONFIDENZA:

la familiarità con il volo, derivante da un alto grado di esperienza

Uno o più di questi fattori possono seriamente influenzare la percezione dei margini di sicurezza che siamo disposti ad accettare in ogni momento durante il volo. Pensateci un momento: con ogni probabilità riuscirete a ricordare almeno una volta in cui questo è successo **PROPRIO A VOI.**



***I margini di sicurezza si possono ridurre
consapevolmente per***

⚠ un elevato grado di ACCETTAZIONE DEL RISCHIO

Il rischio fa parte del gioco – qualunque gioco. Il livello di rischio che i giocatori sono disposti ad accettare è estremamente variabile da individuo a individuo, e soggetto ad alterazioni, temporanee o permanenti, in dipendenza da così tanti fattori da rendere impossibile elencarli qui.

Per alcuni il rischio in sé rappresenta un'attrattiva importante, al punto da rappresentare, magari nascostamente, la motivazione stessa per cui prendono parte ad una certa attività.

Non è necessario mettere a repentaglio la vita per sperimentare situazioni ad alto rischio: i giochi da casinò, dove grosse somme di denaro passano di mano in pochi istanti, ne sono un esempio lampante.

Anche coloro che di solito non cercano il rischio in prima persona spesso amano guardare altri che lo fanno: gli sport estremi in genere attraggono grandi folle di spettatori. Ma soprattutto:

***anche coloro che di solito non cercano il pericolo possono
elevare il loro grado di accettazione del rischio a causa di
una forte motivazione, che li porta a sottovalutare o
addirittura ignorare i
SEGNALI DI PERICOLO***



***che appaiono sul loro cammino, e che sono
inequivocabilmente percepiti.***

CI AVEVATE MAI PENSATO?

Abbiamo detto che mantenere un margine di sicurezza significa non rimanere senza alternative in caso di imprevisto. Questo concetto chiave si fonda su due importanti principi:

la PIANIFICAZIONE:

***preparare un piano d'azione per ogni prevedibile
eventualità anomala***

la PREPARAZIONE:

***l'anticipazione mentale di un possibile evento, mirata a
neutralizzare l'effetto sorpresa***

non si deve dimenticare che in caso di

EMERGENZA

***la nostra stessa vita può dipendere da come
affrontiamo gli eventi***

Come affrontare l'emergenza:

- 1. riconoscere l'emergenza*** – pensate in fretta, risparmiate tempo!
- 2. continuare a pilotare!*** – nessuno lo farà al posto vostro
- 3. tentare di ridurre l'emergenza*** – se sapete come fare
- 4. adottare il piano alternativo*** – dovete averne almeno uno!



***"il pilotaggio è essenzialmente una catena
ininterrotta di decisioni, supportata da
alcuni buoni automatismi"***

Prendiamo queste decisioni seguendo un processo mentale chiamato

"la catena operativa":

1.PERCEZIONE

2.RICONOSCIMENTO

3.VALUTAZIONE

4.RAPPRESENTAZIONE

5.DECISIONE

6.AZIONE

PERCEZIONE

È l'immagine che il cervello crea della situazione, basata sulle informazioni ricevute dai sensi. Sfortunatamente, trattandosi di un'interpretazione, può risultare sensibilmente diversa dalla realtà.

"Il cervello vede ciò che vuole vedere, e ignora quello che a prima vista sembra assurdo o indesiderabile."

RICONOSCIMENTO

Il prodotto della percezione viene confrontato con situazioni conosciute, estratte dalla memoria.

"La memoria è una facoltà sulla quale abbiamo un controllo molto limitato. Può facilmente dimenticare informazioni molto importanti, e allo stesso tempo ricordare perfettamente una gran quantità di dettagli inutili."

VALUTAZIONE

La situazione, così come riconosciuta, viene valutata per stabilire se corrisponde a quella desiderata.

"La capacità di anticipare al massimo il riconoscimento e la corretta valutazione, basandosi sulle prime informazioni disponibili, è molto importante. Le statistiche degli incidenti dimostrano infatti come spesso la causa primaria sia un serio ritardo nella realizzazione del potenziale pericolo."

RAPPRESENTAZIONE

Viene preparata una serie di scenari conseguenti alla situazione osservata, ciascuno con i propri possibili ulteriori sviluppi.

"Questa fase può prendere molto tempo, se le alternative tra cui scegliere sono molte. Spesso, una decisione sbagliata viene proprio dal numero troppo elevato di scelte possibili: per questo, in volo, è preferibile che le decisioni critiche si riducano alla selezione tra due possibili alternative."

DECISIONE

Viene scelta l'azione da compiere

"Di fronte a una situazione critica, il pilota dovrebbe evitare il più a lungo possibile di compiere una scelta irreversibile, mantenendo una seconda possibilità aperta finché gli è concesso farlo."

AZIONE

Il cerchio si chiude.

Nello svolgere il compito appena descritto, il nostro cervello lavora in pratica come un computer.

Sfortunatamente, il nostro processore è alquanto lento. La migliore prestazione che può esprimere è di 2-3 decisioni al secondo, ma più il compito diviene difficile e più i tempi si allungano.

Un esempio?



quando la strada è sgombra, la decisione di sorpassare è facile e rapida da prendere...



...ma se lo spazio è appena sufficiente esitiamo, e i tempi di reazione si allungano

l'incertezza rallenta sensibilmente il processo decisionale: proprio quando serve una decisione rapida, il cervello trova la massima difficoltà a decidersi

MA C'E' DI PIU'.

Quanto abbiamo detto finora dovrebbe avervi convinti che un processo decisionale cristallino è uno dei fondamenti della sicurezza del volo.

Tuttavia c'è più di quanto non appaia in superficie.

Quando la nostra capacità decisionale viene seriamente disturbata, infatti, siamo maggiormente a rischio, e la probabilità di un incidente aumenta.

Esistono alcune sindromi conosciute che possono influenzare negativamente il modo in cui il pilota prende le proprie decisioni.

Guardiamo meglio dentro noi stessi...



...potremmo accorgerci che ci manca qualcosa.

PECULIARITA' CARATTERIALI:

⚠ anti-autoritario:

"le regole si possono infrangere, se necessario"

⚠ impulsivo:

"devo fare subito qualcosa, qualsiasi cosa"

⚠ invulnerabile:

"a me non succederà mai"

⚠ macho:

"qualsiasi cosa succeda, me la saprò cavare"

⚠ rassegnato:

"se dovesse succedermi, non c'è nulla che possa fare"

"c'è qualcosa di tutto questo dentro ciascuno di noi. Il problema è quando una di queste caratteristiche è sovrasviluppata, oppure del tutto assente."

SINDROMI TURBATIVE DEL PROCESSO DECISIONALE:

⚠ Un lungo periodo senza incidenti

⚠ Il fascino della meta

⚠ Seguire il leader

⚠ "L'ho già fatto prima"

⚠ "Conosco qualcuno che lo fa"

Un lungo periodo senza incidenti

Più a lungo le cose ci vanno bene, meno diventiamo coscienti dei rischi che corriamo. Chi è stato coinvolto o testimone diretto di un incidente tende a divenire estremamente prudente, ma col tempo l'attenzione svanisce di nuovo. È la natura umana, e non c'è molto da fare per contrastarla. Se un pilota, per abilità e pura fortuna, riesce ad avere una lunga carriera senza incidenti, in realtà non è mai stato confrontato con una situazione ad alto rischio, e ciò potrebbe drammaticamente riflettersi nel suo comportamento il giorno che dovesse sperimentare una reale emergenza.

***"a dispetto della falsa sensazione di sicurezza,
questa è la situazione in cui siamo
maggiormente in pericolo!"***

Il fascino della meta

Gli alpinisti dicono che rinunciare prima di aver raggiunto la vetta è la cosa più difficile che esista. Immaginare il traguardo prima di vederlo ha un effetto mistico su di noi: ci affascina, e ci induce a minimizzare o addirittura ignorare le difficoltà e i chiari segnali di pericolo che incontriamo sul cammino.

***"una forte motivazione può spingerci ad imboccare
un tunnel, dal quale troppo spesso non vi è uscita."***

Seguire il leader

La cieca fiducia in qualcuno che ci precede, o che reputiamo molto più capace di noi, non è dissimile dal comportamento degli animali in un branco.

Il capo branco, in preda al panico, si getta da una rupe, e tutti gli altri si gettano nel vuoto dietro di lui.

"affidare ad altri la valutazione del pericolo invece di usare il proprio giudizio può rivelarsi un errore disastroso."

"L'ho già fatto prima"

immaginate che qualcuno di cui vi fidate voglia convincervi che attraversare l'autostrada a piedi e bendati sia perfettamente sicuro, perché l'ha fatto il giorno prima ed è ancora vivo. Direste che è un pazzo.

"e come definireste il pilota che si caccia a cuor leggero in situazioni ad alto rischio perché l'ha già fatto prima, e gli è sempre andata bene?"

"Conosco qualcuno che lo fa"

Essere un pilota responsabile significa conoscere i propri limiti, e non superarli mai. Tentare di raggiungere, o peggio superare, i limiti di qualcun altro è un comportamento potenzialmente molto pericoloso.

"il solo fatto che qualcuno faccia qualcosa non garantisce che questo sia sensato, o sicuro."

E DUNQUE,

abbiamo detto che volare è pericoloso? Non lo abbiamo detto.

Ma non abbiamo neppure detto il contrario.

Adesso, però, sappiamo dove cercare la risposta alla nostra domanda.

FLY SAFELY, HAVE FUN.