

...volare è pericoloso?

***La risposta...
è dentro noi stessi.***

Volare non è di per sé più pericoloso di numerose altre attività umane.

***Lo diventa se si riducono
I margini di sicurezza.***

***È la riduzione,
consapevole o inconsapevole,
dei margini di sicurezza,
che porta all'incidente.***

"conservare un margine di sicurezza"

significa:

***non ridursi a non avere un'alternativa
in caso di imprevisto***

*I margini di sicurezza vengono ridotti **inconsapevolmente** per:*

*> carenza di **EDUCAZIONE***

*> carenza di **ADDESTRAMENTO***

*> carenza di **ALLENAMENTO***

*> eccesso di **CONFIDENZA***

EDUCAZIONE:

*possesso degli strumenti necessari a prendere **DECISIONI***

ADDESTRAMENTO:

*possesso di una serie di **REAZIONI CONDIZIONATE***

ALLENAMENTO:

abitudine allo svolgimento dei compiti richiesti dal volo

CONFIDENZA:

familiarità con il volo, proporzionale all'esperienza

*I margini di sicurezza vengono ridotti **coscientemente** per:*

> elevata propensione all'accettazione del rischio

Il rischio fa parte del gioco, e per alcuni ne rappresenta una attrattiva importante. La propensione ad accettarlo è estremamente variabile da persona a persona.

In alcuni soggetti, più o meno consciamente, la ricerca del pericolo può essere la motivazione più forte che li spinge a svolgere una determinata attività.

TUTTAVIA,

anche chi di solito non cerca il pericolo intenzionalmente può trovarsi ad elevare il proprio grado di accettazione del rischio a causa di una forte motivazione che spinge a minimizzare o ignorare del tutto i segnali di allarme.

***conservare un adeguato margine di sicurezza
= non ridursi a non avere un'alternativa in caso di imprevisto***

***questo concetto, che è la chiave del comportamento
aeronautico sicuro, si basa su due importanti presupposti:***

la PIANIFICAZIONE:

***avere un piano d'azione prestabilito
per ogni prevedibile evenienza***

la PREPARAZIONE:

***anticipazione mentale di un possibile evento
per ridurre il fattore sorpresa***

in caso di imprevisto, o di

EMERGENZA

*la nostra stessa vita può
dipendere dalla nostra
capacità di affrontare gli eventi*

Come affrontare un'emergenza:

1. riconoscere l'emergenza

2. continuare a pilotare!

3. tentare di far rientrare l'emergenza

4. mettere in atto il piano alternativo

***“il pilotaggio è soprattutto
una serie ininterrotta
di decisioni,
supportata da alcuni
buoni automatismi”***

***Noi prendiamo queste decisioni
seguendo un procedimento mentale
ben preciso,
che prende il nome di:***

"catena operativa"

1. PERCEZIONE



2. RICONOSCIMENTO



3. VALUTAZIONE



4. RAPPRESENTAZIONE



5. DECISIONE



6. ESECUZIONE

1. PERCEZIONE

È l'interpretazione fatta dal cervello delle informazioni ricevute dai sensi.

Sfortunatamente, trattandosi di una interpretazione, può discostarsi anche sensibilmente dalla realtà.

" il cervello vede ciò che vuole vedere, e tralascia le informazioni che ad un primo esame non sembrano coerenti con la situazione generale, oppure risultano sgradevoli o indesiderate"

2. RICONOSCIMENTO

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

“ la memoria è una facoltà sulla quale noi abbiamo pochissimo controllo. Essa può facilmente cancellare numerose informazioni importanti, e allo stesso tempo ricordare benissimo molti particolari del tutto inutili.”

3. VALUTAZIONE

La situazione riconosciuta viene vagliata, per stabilire se corrisponde o meno a quella desiderata.

“ la capacità di anticipare quanto più possibile il riconoscimento e la valutazione sulla base dei primissimi indizi è una caratteristica molto importante. Le statistiche sugli incidenti di volo dimostrano che spesso la causa prima è un grave ritardo nel riconoscimento di una situazione potenzialmente pericolosa.”

4. RAPPRESENTAZIONE

Vengono immaginati una serie di scenari successivi alla situazione riconosciuta, ciascuno con le relative conseguenze.

" questa fase può prendere tempo, se le alternative tra cui scegliere sono molte. Spesso la causa di una decisione sbagliata è proprio l'eccessivo numero di scelte disponibili. Per questo, in volo, è desiderabile che le decisioni da prendere si riducano alla semplice selezione tra due alternative."

5. DECISIONE

Viene scelta l'azione da attuare.

" il pilota nei momenti critici dovrebbe evitare, per quanto possibile, di prendere decisioni irrevocabili, ma cercare di tenersi di riserva una seconda possibilità."

6. ESECUZIONE

***Il nostro cervello, in questo procedimento,
lavora come un computer.***

***Come processore di informazioni, però, esso risulta
abbastanza lento: nelle migliori condizioni, la media
è di 2-3 decisioni al secondo, ma se la complessità
del compito aumenta, i tempi peggiorano
rapidamente.***

Un esempio?

***Se la strada è sgombra,
la decisione di sorpassare
è facile, e viene presa rapidamente...***



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



***Le situazioni di incertezza
rallentano il processo
di decisione:
proprio quando serve una
azione rapida, il cervello
si trova in maggiori
difficoltà.***

Quando il processo decisionale subisce una grave turbativa, il rischio aumenta, e l'incidente è in agguato.

Esistono tutta una serie di sindromi note e atteggiamenti caratteriali che possono influire in maniera molto negativa sul modo di decidere di un pilota.

Vediamo i più importanti.

Atteggiamenti caratteriali negativi:

> anti-autorità:

"le regole si possono infrangere, non servono a niente"

> impulsività:

"devo fare qualcosa subito, qualsiasi cosa"

> invulnerabilità:

"a me non succederà mai"

> machismo

"qualunque cosa succeda, saprò cavarmela"

> rassegnazione:

"se succede qualcosa, non c'è nulla che possa fare"

Sindromi turbative del processo decisionale:

- > un lungo periodo senza incidenti***
- > la fascinazione dell' obiettivo***
- > 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 e senza incidenti, meno diveniamo coscienti dei pericoli connessi con la nostra attività. Chi è stato coinvolto o testimone di un incidente tende ad essere particolarmente attento nel periodo che segue, ma con il tempo l'attenzione scema nuovamente. Se un pilota, per combinazione di abilità e buona fortuna, riesce ad evitare ogni incidente in tutta la propria carriera, in realtà non è mai stato confrontato con una situazione di rischio elevato, e questo può influire negativamente sul suo comportamento in caso di reale pericolo.

"è questa la situazione in cui siamo maggiormente in pericolo!"

> *la fascinazione dell'obiettivo*

Gli alpinisti dicono che rinunciare prima di aver raggiunto la vetta è la cosa più difficile che esista.

Immaginare il nostro obiettivo prima che gli occhi lo vedano ha un effetto mistico su di noi: ci attrae, ci ipnotizza, e ci induce a sottovalutare o addirittura ignorare i rischi e le difficoltà che si materializzano sul cammino.

"possedere una forte motivazione ci pone in una sorta di tunnel mentale, dal quale non esiste via d'uscita"

> *seguire il leader*

La fiducia cieca e incondizionata in chi ci precede o chi riteniamo molto più esperto di noi è un comportamento non dissimile da quello di un animale nel branco.

“lasciare la valutazione del rischio a qualcun altro, rinunciando a esercitare il proprio giudizio, può risultare disastroso”

> "l'ho già fatto prima"

Immaginate che qualcuno di cui vi fidate voglia convincervi che attraversare l'autostrada a piedi e con gli occhi bendati sia perfettamente sicuro, perché l'ha fatto il giorno prima ed è ancora vivo: lo giudichereste un pazzo.

e come giudichereste il pilota che si avventura in situazioni ad alto rischio solo perché l'ha già fatto, 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 oltrepassare, i limiti di qualcun altro è un comportamento potenzialmente molto pericoloso.

"il solo fatto che qualcuno faccia qualcosa non basta a significare che ciò sia sensato o sicuro"



E dunque, ...

...volare è pericoloso?

La risposta...

***...adesso sappiamo
dove cercarla.***

Fly safely, have fun

copyright 2005
Flavio Formosa
flavioform@inwind.it
diritti di riproduzione riservati