

La sindrome della "Complacency".

(come volare beati, grassi e felici)

R. Visonà

L'inglese non è certo una lingua ricca come l'italiano però ogni tanto riesce a coniare dei termini sintetici, molto efficaci e purtroppo intraducibili con una singola parola. Uno di questi è "Complacency" che può essere definita come la somma di fiducia in se stessi e della conseguente sensazione di felice tranquillità e di soddisfazione.

Le considerazioni che seguono sono liberamente tratte da un articolo apparso tempo fa sulla rivista di VV Canadese (Soaring Association of Canada). Sono considerazioni senz'altro rivolte più a piloti esperti con molte ore di volo (professionisti, istruttori etc), ma visto che prevenire è meglio che curare, anche i giovani piloti (che magari domani saranno esperti) faranno bene a leggere attentamente e a meditare, senza dimenticare.

Il caccia in finale è basso e il pilota comunica per radio la riattaccata. Improvvisamente il jet assume un assetto troppo cabrato e fatalmente irrecuperabile. Il lancio da bassa quota non ha successo.

Si trattava forse di un pilota con poche ore e che stava facendo un passaggio su una macchina ad alte prestazioni? Negativo. Aveva 3000 ore su Jet e 700 su quella macchina. L'inchiesta non evidenziò cause meccaniche o problemi fisiologici. Il pilota era molto esperto. Il tempo buono, la visibilità ottima e non c'era altro traffico. Il pilota aveva dormito 8 ore e fatto una normale colazione. I fattori psicologici normalmente causa di incidenti come disorientamento, preoccupazione, sovraccarico sensoriale, interferenze comportamentali e distrazione furono esaminati e scartati.

Un solo fattore emerse come la causa significativa che contribuì all'incidente: la "Complacency".

Questo insidioso e spesso fatale fattore comportamentale si manifesta in modi diversi. Qualche volta è noia, altre volte eccesso di sicurezza e fiducia in se stessi, e altre ancora apatia o vera e propria negligenza.

L'origine della "Complacency" sta nella fiducia in se stessi, una caratteristica peraltro indispensabile per un buon pilota. Ogni pilota ha un livello di fiducia in se stesso che è determinato dalla sua esperienza passata, dall'allenamento e dalla sua personalità. Quando la curva di apprendimento tende ad azzerarsi, le decisioni diventano più facili e volare diventa routinario e automatico. Prendiamo il caso di un pilota che sta facendo un passaggio macchina impegnativo. Lo stress legato a questa attività si traduce in una motivazione forte ad acquisire le nuove conoscenze e competenze richieste. Esempio opposto: volo di routine, niente stress, buona visibilità, niente traffico, niente stimoli. Qui il pilotaggio diventa automatico e il cervello "si adagia".

La combinazione di allenamento ed esperienza genera sicurezza e fiducia in se stessi. Con l'aumentare dell'esperienza, lo stress lascia il posto alla famosa "Complacency" che può essere definita come la somma di fiducia in se stessi, di una sensazione di felice tranquillità e di soddisfazione.

La più alta percentuale di incidenti riscontrata in piloti con esperienza tra 1000 e 3000 ore rispetto a piloti con minore esperienza è spesso spiegata con la Complacency.

Vediamo quali sono i segnali premonitori di questo atteggiamento che in sostanza erode in modo subdolo il desiderio di mantenere un comportamento esperto e competente:

I check (prevolo, preatterraggio etc.) diventano meno completi e più automatici.

Il pilota diventa meno attento agli aspetti che riguardano la sicurezza in generale.

A causa della maggior abilità, invece di "volare davanti all'aereo", il pilota tende a volare "a orecchio" improvvisando, invece che pianificare pensando a possibili emergenze.

Ci possono essere anche sintomi fisici quali aumento di peso e diminuzione graduale delle condizioni fisiche. L'aspetto più pericoloso è che questo graduale deterioramento delle prestazioni psicofisiche non viene percepito dall'individuo e diminuisce la capacità di autoverifica delle proprie prestazioni.

Noia e disattenzione sono le manifestazioni più evidenti e riconoscibili.

Invece di approfittare degli inconvenienti e degli incidenti altrui, il pilota che soffre della nostra sindrome dirà: "questo non può succedere al sottoscritto". E se è certamente vero che questi pensieri sull'invulnerabilità personale soddisfano l'ego, è anche vero che espongono l'individuo ad una serie di possibili incidenti. Può succedere che questo atteggiamento causi incidenti gravi come collisioni in volo o altro, ma per la maggior parte produce inconvenienti minori e piccoli incidenti (danni nella movimentazione a terra degli aeromobili, dimenticanze che non hanno conseguenze etc).

Questa sindrome è più facile da prevenire che da curare. E' essenziale capire che un certo grado di "Complacency" è inevitabile in ogni persona esperta ed il pilota può cercare di combattere tutto ciò sviluppando degli standard di comportamento molto alti, non solo per le sue performance in volo, ma anche per le sue condizioni fisiche e mentali.

A causa della sua natura subdola, ma soprattutto perché è associata con l'esperienza e la fiducia in se stessi (entrambe qualità dei piloti esperti), la nostra sindrome è frequentemente sottovalutata ma sicuramente va messa tra i fattori di rischio per la sicurezza del volo.

Chi di voi non si è mai dimenticato di togliere l'aria calda al carburatore in finale? o di accendere la pompa elettrica in discesa? Questi sono esempi di dimenticanze che generalmente non causano incidenti, ma che possono rappresentare uno dei famosi anelli della catena di eventi che porta all'incidente.

Consiglio personale per evitare la nostra sindrome:

ad ogni volo porsi un obiettivo nuovo. Magari piccolo, magari niente di eclatante o che faccia notizia. Solo qualcosa che serva a stimolare la nostra attenzione e che ci faccia tenere la mente sempre su ON.