

## ***Perché è pericoloso?***

di R. Visonà

### ***Premessa***

Questo breve articolo sulla sicurezza, facendo il sottoscritto l'istruttore di VV, lo rivolgo soprattutto ai giovani piloti che, avendo forse ancora un po' di paura e qualche dubbio sulle proprie capacità, spero siano disponibili ad affrontare con mente aperta certi argomenti.

Nelle pagine seguenti non cerco di fare analisi tecniche sulle dinamiche degli incidenti. Quello che voglio dire è che in volo si possono incontrare condizioni meteorologiche/orografiche difficili, rischiose, imprevedibili, micidiali. E che in certe condizioni bisogna fare in modo di non trovarsi mai. Sembra un'affermazione banale, lapalissiana, ma ci sono aspetti di vario genere che la rendono affatto banale e che vanno conosciuti.

In questi giorni, sulla mailing list del VDS c'è stata una vivace discussione su cosa fare se ci si trova improvvisamente in condizioni IMC. E si è letto di tutto. C'è chi ha detto: tutto motore, chiamo il Radar e salgo fino a uscire. Qualcuno gli ha fatto giustamente notare che ci sono nubi o strati che superano i 10.000 metri.

Qualcuno ha detto virata stretta di 180°. Gli hanno fatto notare che virare stretto in IMC con un ULM, senza allenamento e strumenti adatti non è così facile. Qualcuno ha detto tolgo motore e scendo fino a sbucare fuori. Qualcuno (forse la meno peggio) virata dolce di 180° usando direzionale e GPS, a potenza costante, etc etc.

C'è stato per fortuna anche chi ha detto che in IMC con un ULM non ti ci devi trovare mai. Punto.

E' come rispondere alla domanda: cosa faresti se ti trovassi chiuso in una gabbia con una tigre affamata. Una risposta vale l'altra. Il fatto è che con la tigre affamata in gabbia non ti ci devi trovare. Punto.

Il costone traditore, la turbolenza micidiale e cose simili vanno trattate come la famosa "tigre affamata". Lei dentro la gabbia (chiusa) e tu fuori.

### ***Perché è pericoloso?***

Ogni volta che nel VV succede un incidente mortale o molto grave, si assiste ad una sequenza di eventi ormai "standard" e prevedibili, tutto sommato poco utili alla sicurezza:

- > condoglianze e manifestazioni di dolore e affetto verso l'amico e la famiglia
- > analisi tecnica (o tentativi) dell'accaduto
- > discussione (più o meno polemica) sulla validità delle scuole di VV, degli istruttori di 1° e di 2° periodo etc.
- > raccomandazioni di sicurezza e/o interventi restrittivi da parte di Enti vari
- > dimenticatoio, in attesa del prossimo incidente

Sarà per gli incidenti capitati, sarà per l'età o semplicemente perché voglio continuare a volare restando vivo e con la convinzione di avere fatto tutto il possibile per ridurre il rischio associato al VV a quello di tante altre attività della vita quotidiana, comunque mi capita di pensare sempre più spesso alla sicurezza del nostro sport.

Soprattutto non voglio ogni volta che mi siedo in un aeroplano avere la sensazione o il dubbio che la lancetta del rischio sia schizzata in pieno arco rosso.

Aggiungo che facendo da parecchi anni l'istruttore di VV sento l'obbligo morale e umano di fare tutto il possibile per formare piloti sicuri, che possano anche diventare piloti anziani e felici.

E' per tutto questo che la sicurezza del volo è un argomento cui cerco di dedicare molta attenzione e molto tempo.

Pensando ai tanti incidenti di questi ultimi anni , ho fatto qualche considerazione che mi ha aiutato a focalizzare pochi e semplici concetti. Spero che possano aiutare anche altri piloti e amici che leggono.

### ***La causa principale***

Un dato di fatto: una buona parte degli incidenti nel VV avviene per errore del pilota. Errore di pilotaggio, errore di valutazione, errore di scelte. Sono veramente una minoranza i casi dovuti a cedimenti, difetti meccanici o a fattori difficilmente prevedibili.

Con questa premessa, io credo (e cerco di spiegarne in parte i motivi nel seguito) che spesso la causa di tanti incidenti sia dovuta alla incapacità da parte del pilota di valutare correttamente la proprie esperienza ed i propri limiti con la conseguente scelta di obiettivi spesso inadeguati, superiori alle proprie capacità, o semplicemente ad altissimo rischio assoluto.

A parte alcune tecniche di pilotaggio basilari ed essenziali, che per altro si acquisiscono abbastanza facilmente, gli elementi che sono alla base del VV e della sicurezza e che richiedono studio, preparazione, esperienza (a volte anche il famoso intuito) sono:

- > la valutazione, l'interpretazione, la previsione delle condizioni meteo/orografiche
- > la pianificazione, le decisioni, le scelte; in sintesi la gestione del volo

Il pilotaggio corretto, il filo di lana al centro, la velocità corretta, il guardar fuori, la conoscenza della macchina su cui si vola, sono il minimo richiesto ad ogni pilota, ma con la sicurezza del VV io dico che c'entrano molto poco. Il rischio secondo me sta da un'altra parte.

Se tutti i voli fossero planate in aria calma, con ottima visibilità, dallo sgancio al campo, molto probabilmente gli incidenti sarebbero veramente rari. Ma questi sono voli da allievo alle prime armi. Il VV è completamente un'altra cosa.

Qual'è il lato più affascinante del VV? A parte il banale luogo comune del volo silenzioso ed elegante, se chiedete a qualunque pilota di VV cosa lo affascina di più e cosa rende il nostro sport così coinvolgente, la risposta è la stessa: la scoperta di orizzonti sempre più ampi, la libertà di porsi nuovi obiettivi, la conquista di nuove mete, la vittoria (contro se stessi o altri concorrenti).

Il volo "cielo campo" è un volo di bassa categoria, senza sugo, noioso.

Il "vero" VV è il volo di performance, sempre più lontano, sempre più veloce e sempre più sfidante.

E il VV di oggi non mette certo freni o limiti, anzi. Le macchine moderne e caricate e gli strumenti di navigazione sofisticati danno l'opportunità di spingere sempre di più sull'acceleratore e di fissare obiettivi che possono risultare difficili e rischiosi, confrontati con le capacità di ciascuno.

Abbiamo a disposizione macchine e strumenti all'avanguardia che sono il risultato di molti anni di ricerca, studio, lavoro. L'anello debole del sistema è rimasto l'uomo, il pilota, che usa queste macchine e questi strumenti e che molto spesso, per tanti motivi (scarsa preparazione teorica, inesperienza di volo, carattere etc.) non è altrettanto "avanzato".

Ci sono giovani piloti che con poco più di 100 ore di volo hanno già fatto i 500 km e più volte i 300 in montagna. Diventeranno bravi ed esperti piloti. Glielo auguro di cuore. Però una cosa è certa: con 100 o 200 ore esperti non lo sono di sicuro, e non bisogna lasciare

che l'euforia dei bei risultati raggiunti ci convinca di poter fare sempre di più e sempre più in fretta.

Per non parlare del mondo delle gare, dove spesso si pagano pedaggi molto alti.

E se è vero che il VV è costellato di incidenti dove hanno perso la vita piloti espertissimi, questo non cambia la mia opinione. Ognuno deve continuare a monitorarsi e a ridefinire i propri limiti e obiettivi. Gli errori di valutazione li fanno tutti, super-esperti compresi.

Significa solo che per il neo brevettato l'obiettivo giusto possono essere i 50 km mentre per l'esperto saranno i 500 o i 1000 km o più.

E' questo il nocciolo del problema: *conoscere sé stessi, e saper valutare le proprie capacità ed i propri limiti scegliendo obiettivi adatti.*

### ***Conoscere sé stessi e valutare le proprie capacità.***

Questa è un'area dove a livello di Club e di Istruttori si può fare molto. Chi meglio di un Istruttore può conoscere le capacità, i limiti, i difetti, i punti di forza e di debolezza di un allievo pilota?

E' all'inizio che bisogna dare l'imprinting per un atteggiamento sano di "Sicurezza del volo". Che non vuole dire imparare a fare sempre i controlli o pilotare in modo coordinato. Non sono le tecniche di pilotaggio corrette che garantiscono un volo sicuro. Il famoso filo di lana al centro, insistendo, prima o poi possono imparare a tenerlo tutti, come pure la velocità corretta.

Quando parlo di sicurezza penso soprattutto agli aspetti psicologici e caratteriali. I lati potenzialmente più pericolosi dell'uomo Pilota sono spesso nascosti, latenti, ed emergono solo in determinate condizioni (sotto stress, in situazioni di stanchezza, di distrazione o di sovraccitazione etc.). Sono questi "lati oscuri" che possono portare più facilmente agli incidenti gravi.

Il Volo è un'attività che non si impara da piccoli, come il parlare o il camminare. Ci si arriva a 16 anni (per i fortunati) a 20, 40 o anche 50 e oltre. Ci si arriva già caratterialmente formati, maturi o con grosse insicurezze, difetti e debolezze di fondo. E quasi sempre, forse proprio perché ci si arriva tardi, perlomeno rispetto a tante altre situazioni della vita, si vuole correre troppo in fretta, si vuole bruciare le tappe. In quasi 20 anni di istruttore ho incontrato una vasta gamma di tipi psicologici: allievi di 17 anni con una maturità da adulto, e trentenni o quarantenni che sotto stress crollavano, oppure persone che si lanciano in avventure spericolate senza neanche rendersene conto. Mi ricordo un mio istruttore di 2° grado che una volta durante un volo dove ero in difficoltà mi ha detto: non serve a niente se voli bene quando sei tranquillo. E' sotto stress che bisogna imparare a conoscersi, perché è sotto stress che emergono i difetti, le debolezze etc. Grande verità.

Il lavoro che a livello di Club/Istruttori si può fare è quello di aiutare il giovane pilota a "capire sé stesso" e a pianificare i propri voli minuziosamente evitando di lanciarsi in avventure troppo inventate. Bisogna scegliere dei target ambiziosi sì, ma adatti alle nostre capacità. Va sviluppato quello che definirei una "Global Situation Awareness" cioè la capacità di vedere dal di fuori "sé stessi" ed il "target" che ci si prefigge. Spesso ci si concentra troppo sul target (volo ambizioso e affascinante) oppure su sé stessi, le proprie insicurezze, i propri desideri etc. tralasciando la parte più importante dell'analisi, cioè la sintesi, il verificare se le due cose possono stare insieme con successo.

Mi accorgo che sto ripetendo la storia degli antichi filosofi, conosci te stesso, ma è veramente qui il problema secondo me.

### ***Pianificazione e disciplina.***

C'è un altro aspetto importante che ha molta rilevanza nell'attività di volo e che purtroppo è poco o niente approfondito nella preparazione "formale" del pilota. Ed è un tema delicato e controverso: la disciplina, o meglio l'autodisciplina.

Il discorso si fa complicato, perché l'obiezione comune è che il volo troppo pianificato, troppo disciplinato, troppo controllato perde il 90% del suo fascino, diventa routine, diventa "volo di linea". Si scontra con concetti come la fantasia, le capacità, l'intuizione etc. Niente di più falso. Però purtroppo questa è una mentalità abbastanza comune che va combattuta.

Conosco diversi "grandi piloti", ed una caratteristica che li accomuna è la grande attenzione e meticolosità nello studio e nella pianificazione dei voli di performance.

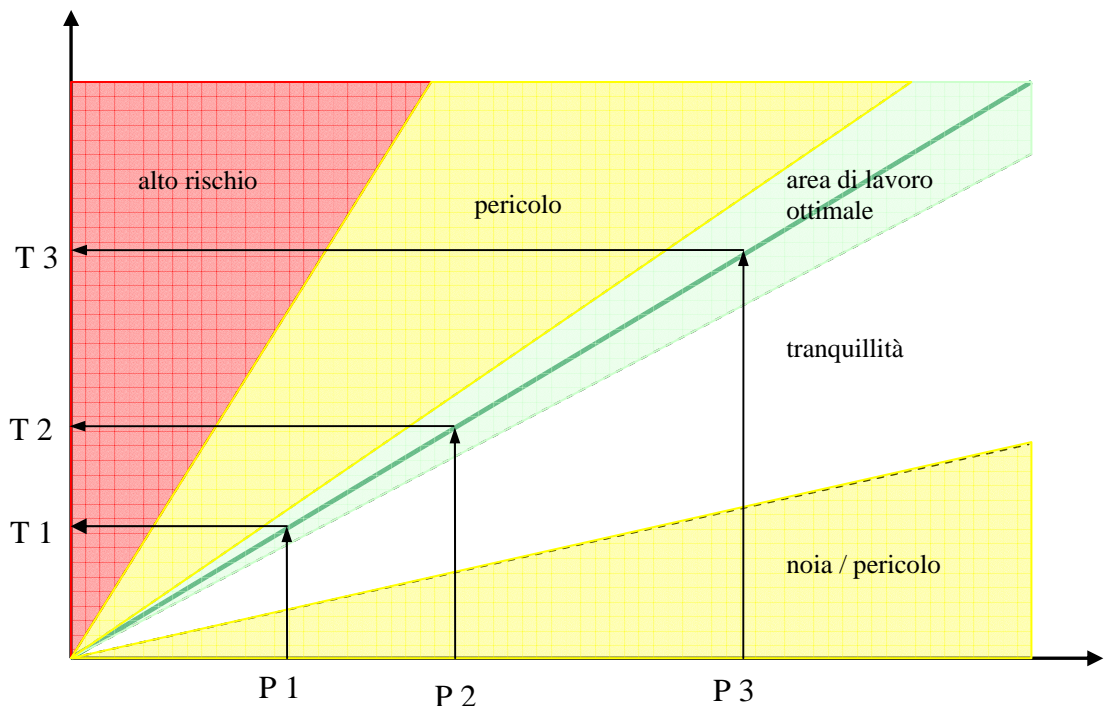
Se ti capita di volarci insieme noti solo grande scioltezza e tranquillità nel prendere certe decisioni che sembrano inspiegabili e frutto solo di intuito o di fortuna. Non è così.

Purtroppo tutto il grande lavoro che un bravo pilota fa prima del volo non si vede. Il volo deve essere la classica punta dell'iceberg. Sotto è nascosto tutto quello che rende il volo solido, sicuro, tranquillo e cioè lo studio, la preparazione e l'esperienza (propria e degli altri).

### ***Esperienza e obiettivi.***

Ho detto che il divario che c'è tra la "propria preparazione" e il "target scelto" contribuisce a definire il livello di rischio.

Il seguente diagramma (in stile un po' americano, ma credo in modo abbastanza chiaro) schematizza varie "aree di lavoro" in funzione dell'esperienza crescente del pilota (P1, P2, P3 etc.) e della difficoltà crescente degli obiettivi (T1, T2, T3 etc.)



Esiste un'area di lavoro ottimale dove l'esperienza è adeguata alla difficoltà dell'obiettivo. Ed è all'interno di questa area che, a piccoli gradini, bisogna far crescere la propria

esperienza spostandosi sempre più a destra e in alto. Ma se un pilota con esperienza P1 si pone l'obiettivo T3, va a lavorare in zona ad alto rischio.

E se fortunatamente (o sfortunatamente) un pilota P1 riesce a raggiungere un Target T3 senza problemi, si innesca un meccanismo di feedback positivo, di autoincremento del target: ho raggiunto T3, posso provare T4. Il problema è che magari sono un pilota P1, e non lo so o fingo di non saperlo.

### ***Sulla preparazione del Volovelista.***

Ho detto che spesso la preparazione/esperienza del pilota di VV è troppo bassa rispetto all'obiettivo. Direi anzi in generale che la preparazione del Volovelista medio è carente in assoluto.

Chiarisco il concetto.

A parte rare eccezioni, il VV viene praticato a livello dilettantistico. Quasi tutti i piloti di VV fanno altro nella vita e dedicano al VV i weekend, le vacanze, le serate. Ma la maggior parte del loro tempo è dedicato al lavoro, alla famiglia etc.

Nel bene o nel male siamo dilettanti, non professionisti. Ho fatto provocatoriamente una tabella di confronto tra la preparazione di un generico professionista laureato e di un brevettato di VV.

	<b>Laureato (laurea 5 anni)</b>	<b>Volovelista</b>
durata corsi	5 anni	6 mesi
ore di lezione	3000	50
ore di esercitazione	1500	20
ore di studio	3000	200
esami	30 orali (colloquio) + vari scritti	1 teorico (a quiz) + 1 pratico (20 minuti di volo)
esame di stato per l'abilitazione alla professione	1 scritto + 1 colloquio	-
e adesso cosa posso fare?	Posso iniziare a imparare a lavorare !! Se ho un lavoro come dipendente, probabilmente nessuno mi lascerà fare errori gravi e irreparabili, fino a quando non avrò dimostrato sufficiente esperienza. Se libero imprenditore, posso decidere io i miei limiti e i miei obiettivi.	Praticamente quello che voglio. Qui manca l'opzione "lavoratore dipendente" in una struttura consolidata. L'Aeroclub in genere non ha le strutture (né l'obbligo) per seguire a lungo il brevettato. Nella sostanza, se ho un aliante mio, posso decidere autonomamente i miei limiti e i miei obiettivi.

Salta all'occhio la differenza abissale di preparazione. E il professionista laureato rischia solitamente soldi, carriera, immagine. Il Volovelista rischia la pelle.

Altro rapido confronto con un Pilota di linea e professionista.

Periodicamente il Pilota professionista deve sottoporsi a sessioni al simulatore dove vengono simulate le emergenze e le varie procedure, e dove viene valutato.

Deve sottoporsi a voli di controllo da parte di un altro pilota controllore. Deve aggiornarsi partecipando a corsi teorici etc. etc.

Il Volovelista che fa di tutto questo? A parte le eccezioni? A ciascuno di noi la risposta. Prima di ogni volo ognuno dovrebbe fare un esame di coscienza e porsi la seguente domanda:

Ho veramente la preparazione e l'esperienza necessarie per fare quello che sto per iniziare a fare?

### ***Gestione del volo***

Nella "cacca" non ci si trova mai per caso, o all'improvviso. Ci si arriva alla fine di una serie di scelte sbagliate.

Fare la scelta giusta (o meno sbagliata possibile) richiede sia esperienza ma soprattutto richiede di essere costantemente consapevoli che ogni decisione (o mancata decisione) che si fa in volo è una scelta che avrà delle conseguenze. E il "think ahead", il pensare e il volare "davanti" all'aereo è fondamentale per sperare di non trovarsi nella famigerata "deep shit". E' un po' come nel gioco degli scacchi. Prima di fare una mossa si cerca di analizzare le possibili contromosse dell'avversario e poi le nostre risposte, etc. etc. E chi è più bravo più in là va con l'analisi e vince.

### ***Scelta dell'obiettivo***

Questa è ovviamente la parte più difficile e più delicata, ma che purtroppo molto spesso è sottovalutata. E' il momento in cui si sintetizzano l'esperienza e la maturità del Pilota. Ed è anche il momento che può rappresentare il primo anello della famosa catena di eventi che porta al problema serio.

Molto spesso la scelta dell'obiettivo è fatta con leggerezza, sulla base dell'entusiasmo (bella giornata, la gara, amici euforici, voglia di volare, voglia di dimostrare che si è bravi etc.) o del caso.

Bisogna essere consapevoli che quando si sceglie un obiettivo si prendono impegni verso sé stessi (autostima, fiducia in sé stessi etc.) e verso gli altri (partecipazione ad una gara, o ad un volo con altri più o meno esperti). E anche se non se ne è pienamente consapevoli, gli impegni sono psicologicamente dei debiti che chiederanno di essere pagati. E che ci forzeranno a fare di tutto per mantenerli, pena la perdita di stima in sé stessi, figuracce etc. Magari facendoci rischiare più del necessario.

Per questo è molto importante definire con attenzione l'obiettivo, valutandolo a fondo in rapporto alle nostre capacità e al nostro carattere. E, se non si è sicuri di farcela, nessun dubbio a cambiare obiettivo e a sceglierne uno che ci faccia sentire più a nostro agio. Così si partirà per il volo tranquilli, fiduciosi nelle proprie capacità e convinti di potercela fare senza rischiare. Il volo deve essere divertimento, non il palcoscenico per dimostrare a sé stessi o agli altri che si è bravi, che si è meglio, che si è "leoni" e non "pecore".

E per chiudere sdrammatizzando, come ci ricorda il buon Flavio Oreglio, cerchiamo di ricordare che oltre al "giorno da leoni" o ai "cent'anni da pecora", esiste anche il famoso "week-end da maiali" che sarà anche poco poetico, ma allunga la vita e ci può far divertire.

R. Visonà

dic. 2007