

Traduzione dell'articolo "THE DEVIL'S IN THE DETAILS" di Dave Matheny tratto dalla rivista Sport Aviation di dicembre 2015.

LE ABITUDINI POSSONO NASCONDERE DEI PARTICOLARI IMPORTANTI.

LA MONOTONIA INDUCE L'ERRORE.

SOMMARIO

L'esame di alcuni incidenti, anche personali, evidenzia che la monotonia derivante dalla ripetitività di alcune procedure di controllo e di volo, possono condurre a non rendersi conto di essere in procinto di eseguire, se non addirittura di eseguire, delle manovre errate e controproducenti per la sicurezza di volo del pilota, del velivolo e dell'ambiente circostante: tanto da fargli concludere che a volte "vediamo quello che vogliamo vedere". Si arriva alla conclusione che, malgrado gli accorgimenti che si possono prendere per evitare questi errori, l'attenzione è l'unica soluzione efficace.

La ragazza che avevo conosciuto era stata ben addestrata, poiché l'avevo fatto io. Quando l'incontrai per la prima volta, aveva mostrato interesse per imparare a volare con gli ultraleggeri, gran cosa per me che avevo un ultraleggero biposto e stavo eseguendo molti addestramenti. Qualche osservatore avrebbe potuto sospettare che avessi un altro motivo e avrebbe avuto ragione. La addestrai, le diedi un appuntamento e dopo due anni Jean ed io ci sposammo. Ma proseguiamo con la mia storia.

Come e perché lei ha avuto un incidente alcuni anni dopo. Per fortuna, non ha subito alcuna ferita grave, mentre l'ultraleggero Quicksilver MX si è danneggiato solo sul traliccio di prua. Però tutti e due abbiamo imparato una lezione importante.

L'avevo addestrata sulla versione biposto del MX, che è praticamente identica al monoposto con impianti e componenti da controllare al prevolo e prima del decollo. Entrambi stavamo eseguendo a turno dei voli sul nostro monoposto MX presso l'aeroporto vicino a Twin City. Tutte le volte che era il mio turno, volevo usare una delle piste regolari perché sono più pesante e preferisco disporre di molto spazio davanti a me. Lei invece decollava da un qualcosa somigliante a un prato, notevolmente più corto ma sufficiente per il suo peso leggero e il Rotax 377 da 30 hp. Ma anche se era corto, aveva davanti un campo aperto, cosicché se avesse piantato il motore in decollo ci sarebbe stato parecchio spazio proprio davanti a lei.

Decollo e rientro immediato.

Le sue partenze dal prato facevano mozzare il fiato, ma sempre piacevoli, tant'è che c'erano quasi sempre alcune persone curiose che le giravano intorno per guardare. Avrei dovuto lasciarle il velivolo con il motore ancora caldo. Sarebbe salita, avrebbe fissate bretelle e cinture di sicurezza, confermato che il BRS era armato e pronto, impugnato e mosso il selettore del combustibile, impugnata la manopola dello starter, avviato il motore, data tutta manetta con i freni tirati, poi partenza, mantenendo lo MX al suolo finché non sarebbe stato più possibile. Quindi avrebbe dovuto cabrare per una salita molto inclinata. Le piaceva chiamarlo "decollo con un assetto deciso".

Ma questa volta, era proprio a 50-60 ft circa di quota con la prua sopra l'orizzonte, quando il motore piantò. Se qualcuno non stava guardando il decollo, girò la testa in direzione di quel silenzio improvviso chiaro minaccioso. Spinse subito la barra in avanti per evitare lo stallo, ma il risultato fu come se non l'avesse fatto. La prua si abbassò, ma non c'era spazio per la ripresa e lo MX urtò il suolo come una freccia. Le sue ferite furono limitate alla botta sul pollice destro. I quattro tubi di prua del MX e le gambe di lei assorbirono l'urto. Le sue gambe furono salve.

Dopo essermi assicurato che lei stesse sufficientemente bene, ci volle solo un minuto per stabilire la causa dell'arresto del motore: mancanza di combustibile. Fu evidente che avevo compiuto durante il volo una serie di azioni che avevano condotto all'incidente. Non avevo ruotato il selettore combustibile su "OFF" quando avevo spento il motore come facevo di solito prima di passarle il velivolo. Questa volta, memore di quanto stavo discutendo con altri piloti affidabili dello MX, al riguardo della necessità di chiudere il rubinetto perché l'impianto non perde, lasciai il selettore in posizione "ON". Non mi venne in mente di avvisarla di ciò. Quando lei eseguì il suo prevolo consueto, impugnando il rubinetto per aprirlo, in realtà lo portò su "OFF". C'era sufficiente liquido nella vaschetta del carburatore per il decollo e non una goccia di più. In realtà, si trattò di un evento occasionale sul nostro campo: che i nostri decollino proprio con combustibile nella vaschetta sufficiente per distacco dal suolo, silenzio improvviso, urto. Ecco perché la diagnosi della causa fu così semplice

Avevo sempre fatto così.

Eravamo scivolati in un andazzo monotono e avevamo visto quello che volevamo vedere. Le procedure regolari sono necessarie. Diventerebbe ridicolo spendere parecchio tempo per salire in auto e mettersi in viaggio se seguissimo il check list tutte le volte e osservassimo ogni particolare con attenzione e come se fosse la prima volta. *Stare in piedi da un lato della porta. Impugnare la maniglia. Girarsi di lato. Spostare il peso sulla gamba sinistra e avanzare la destra. Sedersi sul sedile. Introdurre la gamba sinistra....*". Questi passi dovrebbero essere studiati ed eseguiti con gran cura se veniste da Nettuno e non aveste mai visto un'auto. Qui sulla terra, dopo centinaia di ripetizioni, non ce ne preoccupiamo più. Vi avvicinate alla macchina, e quando siete consci di ciò che state facendo, vi immettete in strada. Questo è ciò che facciamo in questo mondo imperfetto.

La procedura regolare è necessaria, però comporta delle aspettative, o l'essere pronti alla risposta, come insegna la psicologia. Uno dei miei libri preferiti è *The human factor in aircraft accidents* di David Beaty, un anziano comandante a riposo di quella che oggi è chiamata British Airways. Il libro è stato pubblicato verso la fine del 1960, perciò tutti gli esempi sono vecchi di oltre mezzo secolo, però nessuno è superato. Nulla della natura umana è mutata. Beaty dedica un capitolo a questo particolare difetto umano. Tra i molti esempi, c'è quello di un velivolo di linea che stava atterrando presso un aeroporto con una pista molto bagnata. Il comandante si accorse di non riuscire a frenare e avvisò il primo ufficiale, diede motore per un go-around e l'iniziò. Il velivolo si distaccò e appena superata la fine a sud della pista a 25 ft, il comandante ordinò "carrello sù". Invece di eseguire la retrazione, il primo ufficiale tolse motore. Poi il velivolo urtò al suolo.

Il primo ufficiale più tardi affermò di non aver udito che stavano per eseguire un go-around e non si aspettava di eseguire la retrazione del carrello. "Mi aspettavo l'ordine di ridurre la potenza

anche per il fatto che l'urto appariva inevitabile; quando l'ordine arrivò mossi le manette con un gesto spontaneo".

Beaty elenca una sequenza numerosa di altri incidenti provocati dalle attese "quando i comandanti vedevano la mano impaziente del primo ufficiale sulla leva di comando del carrello. Un avviso 'Non ancora' dava come risultato il pronto avanzamento della leva, perché il primo ufficiale si aspettava l'ordine 'Carrello sù!'".

Attese non poi così grandi.

Ho commesso alcuni errori durante i voli a causa delle mie aspettative. Una volta, in avvicinamento a St. Paul Downtown Airport (KSTP) e in attesa di essere autorizzato al sottovento per pista 13, ero stato informato di entrare in sottovento per una pista. Perciò lo eseguii. Era una traiettoria quasi bella, troppo, e mi stavo compiacendo di aver raggiunto velocità precisa, quota e distanza laterale dalla pista quando arrivai di traverso ai numeri grandi e ben colorati che ci sono alla fine dell'avvicinamento. Quando guardai giù mi accorsi che erano rovesciati. I numeri 1 e 3 stavano a sinistra e a destra, scrivendo "13", che è il rovescio di "31" da sinistra a destra. Qualcosa dal mio retro cervello inviò un segnale verso la parte anteriore dubitando che le persone che avevano dipinto quei numeri forse non erano dislessiche. Uno di noi non stava facendo attenzione e non erano loro.

Eseguendo uno di questi playback mentali, ho ripetuto il suono della voce del controllore nella mia mente e l'autorizzazione avuta non era per una pista, ma per la tre - uno. Non uno - tre. Guardandomi affannosamente in giro per eventuali problemi di traffico e ricucendo rapidamente i fili dell'ascolto, chiamai la torre annunciando di essere sopravvento per pista 31. Non mi parvero per nulla sorpresi e mi autorizzarono il rientro sottovento per pista 31. Meno male.

Guai in vista.

C'è anche la possibilità con ogni interruttore, leva, pulsante o comando di una valvola, di confondersi. Molti dei nostri interruttori sono abbastanza evidenti, il comando del carrello come una rotella, quello del flap rettangolare, i pomelli della miscela colorati in rosso e così via.

Beaty scrive della tendenza dei tecnici di installare, per esempio, file di interruttori rotanti e circuit breakers, alcuni dei quali possono essere a volte in ON e altre in OFF. La riga può essere esteticamente gradevole alla vista, ma può comportare delle confusioni.

Allora cosa possiamo fare al riguardo di questa fallibilità umana o comunque potenziale? Due parole: prestare attenzione.

Spesso, nel corso degli anni, Jean ricorda quell'incidente, scuote la testa dicendo quanto sbadata sia stata solo per aver ruotato il selettore del combustibile verso un'altra posizione senza pensare a cosa stesse facendo. Infatti, lei mi suggerì di scrivere un articolo al riguardo. Purtroppo si tratta di un evento troppo comune per ciascuno di noi. Passò del tempo e stavo scrivendo l'articolo quando arrivai alla porta di casa che è normalmente chiusa, ruotai l'impugnatura nell'altra posizione, cercando di aprirla e mi accorsi di averla proprio chiusa. L'avevo aperta proprio io un'ora prima. Questi piccoli errori sono così comuni che spesso costituiscono il nocciolo di alcune battute tra amici. "Non capisco a cosa stavo pensando. Avevo cominciato a tirare fuori i piatti dalla lavapiatti

per metterli via, quando mi accorsi che erano ancora sporchi". Però è ovvio che in aviazione queste piccole cose assumono una notevole importanza. Ripeto continuamente a me stesso: *fa' attenzione. Non basta fare attenzione, ma focalizzati proprio su ciò che stia facendo.* Il numero giusto dato dai controllori in torre, non quello che ti aspetti. La posizione effettiva degli interruttori, non quella che ti aspetti dovrebbero avere.

La leva del selettore del combustibile che avevo azionato sarebbe un bello strumento demoniaco se qualcuno l'avesse fabbricato oggi. L'interruttore è ridicolmente ambiguo e pericolosamente facile per confondere. Infatti, lo soprannominiamo il rubinetto per l'inferno. Ci sono due posizioni, nessuna delle due marcata correttamente e ciascuna può indicare ON o OFF. (Posizione del costruttore: non scrivere dove è proibito. Non disponibile in tutti gli stati. L'errore non è dovuto alla dimensione e può essere impossibile da vedere. Sta a te accorgertene).