Traduzione dell’articolo “PATTERNS OF PERFORMANCE” di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di febbraio 2018.

EVITARE IL PERICOLO DELLE DISTRAZIONI.

SOMMARIO.

L’autore richiama i piloti a mantenere desta l’attenzione, intesa qui come evitare di distrarsi a causa di eventi siano essi piccoli o importanti, nelle fasi di decollo, atterraggio e di traffico incipiente. Prendendo spunto da esperienze personali e da casi noti, suggerisce qualche trucco per evitare di cadere nella trappola di distrarci da ciò che si sta facendo in quel momento.

È capitato proprio l’altro giorno. Ero fermo alla linea di arresto, proprio al termine dei controlli finali, quando con la coda dell’occhio vidi qualcosa. Mi girai, credendo di vedere un velivolo in corto finale, invece vidi un falco volteggiare. Per un momento mi domandai cosa cercava o guardava. Lo guardai, pensando per un attimo come ciò avrebbe potuto mettere in difficoltà un buon avvicinamento in atterraggio. Tutto ciò durò una frazione di secondo, poi feci la chiamata via radio, rullai verso la pista e diedi motore.

Non mi ci volle molto per accorgermi che qualcosa non andava per il verso giusto. Col velivolo vuoto e col fresco del mattino, avrei dovuto staccare le ruote in meno di 400 piedi, invece il velivolo sembrava frenato. Avevo controllato gli strumenti quando avevo spinto le manette. Tutte le indicazioni era corrette e la velocità c’era; guardai la pista davanti a me, attento a movimenti imprevisti sulla pista o in vicinanza. Perché il velivolo mi sembrava lento? Diedi un’occhiata in alto e vidi l’indicatore dei flap che segnava tutto giù!

In retrospettiva, capii cosa era andato storto. Dopo avere completato la check list del pre-decollo, la mia abitudine è di ruotare il capo e controllare i flap a vista proprio per assicurarmi che si trovino nella posizione giusta per il decollo. Poi controllo se c’è del traffico imprevisto in avvicinamento finale proprio prima di iniziare il rullaggio. Ma il problema è stato una piccola distrazione, un falco che veleggiava, che ha interrotto la mia routine proprio un momento prima, facendomi perdere un passo critico nella mia sequenza. In qualche modo, i flaps erano stati portati nella posizione di massima estensione.

**Distrazione mortale.**

Le distrazioni senza dubbio costituiscono un elemento costante in aviazione. Fino dai primi giorni del nostro addestramento, gli istruttori creavano delle distrazioni per verificare le nostre capacità e per vaccinarci contro gli effetti di perdere la nostra concentrazione. Da una facile domanda alla matita caduta in cabina, imparavamo a respingere le distrazioni senza perdersi. Ma a dispetto dei migliori sforzi dei nostri istruttori, siamo ancora vittime della disattenzione. Se siamo onesti con noi stessi, siamo coscienti che la distrazione avviene molto più frequentemente di quanto vogliamo ammettere.

Una di quelle comuni origina dall’ascolto del pilota che riporta la posizione e dal guardarsi intorno per il traffico che potrebbe coinvolgerci. Noi ci concentriamo di nuovo su quell’angolo di cielo cercando di vedere un aeroplano. Mentre la nostra attenzione è puntata verso quella minaccia, non guardiamo più il resto e potremmo facilmente perdere un’ulteriore minaccia.

Un paio di mesi fa mi sono distratto un’altra volta. Dopo neanche due minuti dalla partenza, stavo proprio per attraversare la costa e livellare per la crociera, quando una cicala simile a quella di avviso dello stallo incipiente cominciò a suonare. Di riflesso controllai gli strumenti, tutto in ordine. Quindi mi venne in mente che era l’allarme di portello aperto, il cui suono assomiglia a quello dell’avviso di stallo. Uno scossone alla porta lo ha silenziato, ma è avvenuto proprio quando avrei dovuto avere controllato con diligenza la direzione del velivolo lungo la costa che poteva incrociare la mia rotta.

Altro elemento che può causare la perdita dell’attenzione è la varietà di tecnologia che abbiamo nelle cabine moderne. Il pilota può facilmente focalizzarsi sulla programmazione dell’elettronica di bordo e il risultato non è migliore che scrivere un messaggio mentre stiamo guidando. Al suolo, un tale evento può causare la totale dimenticanza della luce di rullaggio o il toccare l’estremità dell’ala di un altro velivolo. In volo, il risultato può consistere nel non accorgersi di un altro aeroplano. Entrambe le situazioni sono da evitarsi.

Certe volte siamo i nostri peggiori nemici. Nel primo periodo di addestramento al multimotore udii la storia di due piloti su un Beech King Air, che permisero che un difetto di manutenzione non risolto si trasformasse in grave distrazione. Avevano avuto dei problemi con un motore ed erano pronti a reagire con rapidità. Poco dopo la partenza, udirono un boato e il velivolo imbardò. Invece di seguire la procedura e stabilire quale era il motore in avaria, assunsero che si trattava di quello che aveva già dato problemi e misero l’elica in bandiera. Il problema c’era, ma il motore era sbagliato. Il volo non finì bene.

Ovviamente, non tutti i casi di distrazione sono così polarizzanti come un’avaria del motore. Molti piloti conoscono il volo 401 della Eastern Airlines, un L-1011 Lockeed wide body che sbattè al suolo nelle Everglades della Florida. L’elemento distraente fu una luce del carrello che non si illuminò, sulla quale si appuntò l’attenzione di tutti e tre i membri dell’equipaggio per cercare di risolvere il problema. Ciò di cui non si accorsero fu che l’autopilota si era sganciato permettendo all’aeroplano di perdere quota verso la palude. Il focus principale era indirizzato su un piccolo ma distraente problema e non ce ne era abbastanza su quello che sarebbe diventato fatale.

Pure una semplice conversazione con un altro pilota o un passeggero può distrarci da un aspetto più importante come il completamento della check list, ascoltare il riporto della posizione o rispondere a un ATC.

**Pericoli da evitare.**

La chiave per evitare di distrarsi è di applicare un sistema di strategie. Per prima cosa, usare le checklists per assicurarsi di eseguire ogni voce di ogni procedura senza deviazioni. Se ci accorgiamo di esserci distratti, dobbiamo ricominciare daccapo.

Altra maniera di assicurarci di fare la cosa giusta al momento giusto è seguire un flusso: il percorso fisico che seguiamo per completare i passaggi della checklist. Se seguiamo lo stesso percorso ogni volta e lo usiamo per tante altre situazioni, il processo diventa ancora più radicato e sarà meno probabile tralasciare un passaggio. In un mondo perfetto, questi flussi dovrebbero essere gli stessi per il VFR che per l’IFR. Un flusso seguito da una checklist costituisce una potenza contro gli sbagli.

I controlli delle prestazioni possono prevenire di metterci in situazioni nelle quali potremmo esser distratti e di meravigliarci di qualcosa invece di eseguire l’azione adeguata. Pe esempio, contare i segmenti della linea di mezzeria della pista per misurare la corsa di decollo può fornirci un avviso anticipato se qualcosa non va per il verso giusto. Dopo tutto, nulla distrae maggiormente degli alberi che si vedono dal parabrezza dopo la partenza.

Altra strategia che può aiutarci a non distrarci è di limitare il numero dei passaggi del processo della procedura completati senza ricontrollare gli strumenti o guardare fuori dal finestrino.

Specialmente durante gli avvicinamenti (strumentale o VFR), non possiamo spostare la nostra attenzione troppo a lungo, diversamente corriamo il rischio di perdere il controllo o di urtare il suolo o un altro aeroplano.

Considerando il pessimo risultato del King Air, disporre di un piano d’azione ben chiaro in mente per le situazioni distraenti può ancora esserci d’ausilio per mantenere un alto livello di sicurezza. Un buon modo consiste nel cosiddetto “briefing del capitano” che evidenzia le azioni da intraprendere durante una sequenza come la partenza. Identifica le velocità critiche, le posizioni e le quote per decidere e riesaminare i passi da intraprendere quando le cose vanno male, predisponendoci in anticipo, a prendere la decisione adeguata e immediata.

Infine, potremmo utilizzare la comunicazione asettica come sulle linee commerciali. In ogni fase del volo, diversa dalla crociera, le conversazioni devono essere limitate alle sole necessarie per un volo sicuro.

Distrarsi è un fatto normale, ma queste strategie possono esserci d’aiuto per mantenere l’attenzione quando qualcosa di apparentemente minore avviene in cabina.