

Traduzione dell'articolo "HOW'S YOUR SITUATION AWARENESS?" di Charlie Precourt tratto dalla rivista Sport Aviation di gennaio 2015.

STARE DAVANTI AL VELIVOLO ED EVITARE LE SORPRESE.

SOMMARIO

L'autore preme sulla consapevolezza della situazione circostante per mantenere il velivolo sotto controllo, che nell'accezione originale vuol dire anche comandare oltre che conoscere bene (basti pensare ai flight controls), perché troppe cause di incidenti sono imputabili alla superficialità con cui un pilota affronta il volo. Afferma che questa condizione non è sempre presente; fornisce dei consigli per acquisirla e per rendersi conto invece di quando la si è persa per trovarne le cause e non ricascarci.

Una volta un istruttore mi disse durante un debriefing "In qualche momento durante ogni volo accade qualcosa che mi fa pensare che mi sono distratto per un momento!" Cosa abbastanza drammatica che mi richiama uno dei miei primissimi voli d'addestramento al combattimento aereo su un F-15, intorno al 1981. E mi è rimasto impresso fino ad oggi, perché ancora oggi quelle due parole hanno molto significato. Fu la strada per dare significato al nuovo termine che stavamo imparando, "situation awareness" o in breve "SA". Le sue parole mi dissero che era importante mantenere la consapevolezza della situazione, che non era positivo averla perduta, che aveva ancora la capacità di riconoscere e ammettere quando aveva perso la SA e che l'avrebbe subito recuperata.

Negli anni 80, i militari cominciarono a studiare e a cercare di misurare la SA con delle simulazioni, perché si erano resi conto che influenzava sia la sicurezza che il successo della missione. Ma di cosa realmente si trattava? In parole povere, la SA è la conoscenza di ciò che sta avvenendo intorno a voi cosicché sapete cosa fare in seguito. I ricercatori del Wright-Patterson della divisione della human engineering (comportamento relazionale globale della persona, ndt) si servivano della più complessa definizione come "La continua percezione del pilota di sé stesso e del velivolo in relazione all'ambiente dinamico di volo, di minaccia e di missione e la capacità di prevedere ed eseguire le azioni derivate dalla percezione". Ovviamente, essa è ritagliata per un combattimento aereo, ma anche all'aviazione generale se sostituite "malfunzionamenti, emergenze o meteo" a "minacce" e "nostro piano di volo" a "missione", potete applicare lo stesso concetto.

Se diamo uno sguardo da vicino a incidenti e inconvenienti che mostrano una componente dovuta all'errore del pilota, da qualche parte nella catena dell'incidente c'è qualcosa di simile alla perdita della SA. Una buona SA ci aiuta a evitare sia errori di procedura che di giudizio. Come piloti dovremmo sforzarci di mantenere il maggior livello possibile di SA.

Il "prodotto" della SA è un'immagine mentale di quanto ci sta circondando. Il "processo" della SA è il modo con cui la sviluppiamo e la manteniamo durante il volo, come accostiamo tutto ciò che vediamo, che sentiamo col corpo e con la mente per costruire la nostra SA. Dobbiamo, inoltre, riconoscere che tutto è in movimento, poiché lo scorrere del tempo del volo cambia implacabilmente ciò che ci circonda e che noi cerchiamo di raffigurarci. Una volta a bordo, il

velivolo si muove nello spazio e nel tempo sia che il pilota se ne renda conto o no! Una buona SA significa che state comprendendo l'ambiente circostante e siete capaci di reagire appropriatamente.

Il motivo per cui essa è importante per noi con lo F-15 è che l'arena del combattimento aria-aria è un'attività tra quelle più impegnative che richiedono la costruzione e il mantenimento della SA. L'ambiente fisico di "g" elevati, i dati visivi che scorrono veloci durante la caccia, la traiettoria complessa propria del velivolo cacciato, l'esecuzione di manovre, l'impiego di armi determinano un ambiente veramente impegnativo in cui le conseguenze di un errore comportano il fallimento della missione o la perdita della vita. In breve, è necessaria una capacità personale diversificata.

Ancor più fanno le moderne tecnologie, come i cruscotti integrati (glass panels) che aumentano le quantità di informazioni disponibili al pilota. Questo fatto può determinare notevoli problemi al pilota quando deve fondere insieme parti di informazioni per ottenere quella utile. La nostra attenzione ne risente anche quando è divisa tra due semplici compiti. L'avanzamento dell'avionica oggi sta iniziando a riconoscere questo limite e a "fondere" al posto nostro. L'addestramento, lo sviluppo delle capacità e l'esperienza ci permettono di compensare le nostre limitazioni cognitive, i ricercatori affermano che l'essere umano non è fatto proprio per esercitare più compiti assieme. Se il pilota deve eseguire un gran lavoro mentale per il volo, le sue risorse non possono essere usate per scandagliare l'ambiente circostante e ottenere le informazioni che gli necessitano per mantenere la SA.

L'aspetto importante del concetto SA è di stabilire una disposizione mentale. Se iniziate ogni volo e tutti i voli con l'idea che la SA è importante, allora dovete lavorare per costruirla e per mantenerla, allora c'è una buona possibilità che capiterà qualcosa che ve la assorbirà e allora in quelle situazioni avrete necessità di un mezzo per riconoscere, ammettere e riprendervi, per cui migliorerete notevolmente la probabilità di venirne fuori con sicurezza.

Che cosa contribuisce a una buona SA? I ricercatori affermano che la visione mentale occupa una posizione elevata tra i maggiori contributi. La visione mentale comprende cose come l'autodisciplina (star "sui libri" e prepararsi minuziosamente), essere all'erta, essere attento e con una salutare curiosità. Uno dei migliori studenti con cui ho volato, una volta mi domandò mentre dimostravo una manovra "A cosa sta pensando in questo momento?". Stava imparando a costruire una buona SA andando oltre le conoscenze basilari, le procedure e le regole, domandare continuamente il come e il perché del volo durante il volo stesso e poi in hangar.

Uno degli aspetti significativi del concetto è la comprensione che non potete avere una completa SA per tutto il tempo. Anche con notevole esperienza e addestramento potete perdere la SA. Una volta volai in una zona dove c'erano due basi localizzate a circa 8 miglia una dall'altra. L'indicatore per l'avvicinamento strumentale si era sganciato dal TACAN del campo vicino e in finale si agganciò al TACAN dell'aeroporto di atterraggio. Una distrazione nel momento sbagliato determinò che più di un pilota eseguì la finale col TACAN errato, lasciando da parte il meteo, e atterrò sull'altro aeroporto, tipico errore da perdita di SA.

Altra situazione in cui la SA richiede dell'impegno è quella in cui ci si avvicina per la prima volta a un nuovo velivolo. Per quelli di noi che stanno per eseguire la transizione su un amatoriale cui non sono abituati, è molto probabile che la SA sarà difficile da costruire e mantenere,

specialmente se le caratteristiche di maneggevolezza e di prestazione differiscono parecchio da quelle della nostra esperienza di base. La necessità di un addestramento ben fatto per il passaggio in queste situazioni non sarà abbastanza enfatizzata.

La maniera migliore per prevenire la perdita della SA è di prepararsi bene. Fatelo con i libri, parlando con altri di maggiore esperienza e trovate i "trabocchetti" dei voli che voi intendete eseguire, eseguendo con la mente i loro profili, rinfrescandovi con continuità le istruzioni e evitando l'autocompiacimento. Poi una volta in volo, prestate attenzione ai momenti in cui avete perso la consapevolezza, sentendovi pressati, confusi, persi nelle chiamate radio, nei riferimenti, incerti sulla vostra posizione rispetto al riferimento di cui avete bisogno, tutti errori che costituiscono un piccolo segnale informatore che non precedete il vostro velivolo.

Una volta riconosciuta la perdita della SA, abbiate un piano di recupero. In campo militare si dice "knock it off". Fondamentalmente, lasciate perdere le cose complicate e stabilizzate il velivolo. Distanziatevi dal suolo; se siete in formazione aumentate la separazione. Prendete tempo. Richiedete un aiuto verso un punto con cui siete famigliari. Dopo ogni volo, esaminate dove avete perso la SA e trovatene le cause. Avrete minori probabilità di ripetere lo stesso errore la prossima volta.

Buoni voli!