

Articoli ed approfondimenti scelti per voi

**"Continuare ad imparare
è lo scotto che ogni pilota deve pagare
per il privilegio di volare"**

QUANDO IL CARICO DI LAVORO E' ECCESSIVO... SCENDE LA NEBBIA.

Budd Davisson, Flight Training

(Libera traduzione ed adattamento - Roberto Talpo 2004)

Siamo tutti coscienti che il cervello umano sia una macchina magica con capacità insospettabili. E' altrettanto noto che raramente usiamo più di una piccola percentuale delle sue potenzialità. E qui terminano le buone notizie. Il problema è che il cervello, quando si trova ad affrontare nuove situazioni, ha bisogno di un certo tempo per adattarsi. Poiché non sempre questo tempo è disponibile, tale situazione può portarlo facilmente a bloccarsi, lasciandoci con nient'altro che un muro di nebbia davanti. Ecco a cosa serve l'addestramento.

La funzione dell'addestramento è quella di abituare il cervello ad accelerare i suoi processi, in modo che sia capace di ricevere e comprendere nuove informazioni e di trasformare il tutto in qualcosa di utile. Il concetto di per se è ineccepibile ma, all'inizio di una nuova esperienza di apprendimento, è molto probabile che talvolta ci sembri di avere la testa avvolta nella nebbia. Poiché abbiamo bisogno di un certo periodo di tempo per adattarci ad una nuova serie di circostanze, vi sarà una fase nella quale ci troveremo a rifiutare e combattere questi nuovi impulsi.

Se ci pensate un attimo, un classico esempio di sovraccarico mentale è quando vi siete trovati per la prima volta a tentare un atterraggio. Stavate lì, insaccati in una scatoletta di metallo proiettata verso il suolo ad una velocità apparentemente folle. Fino a pochi giorni prima, muoversi nelle tre dimensioni era cosa vista solo nei telefilm di Star Trek, ed eravate solo delle persone normali, dotate di normale esperienza per affrontare situazioni normali. La voce dell'istruttore vi riecheggiava nelle orecchie "tieni l'assetto del muso per 90 km/h e tira fuori i flap". Se è andata bene riuscivate a comprendere sì e no una parola su tre e da nessuna di esse riuscivate a tirar fuori qualcosa di sensato.

Mentre il terreno continuava a farsi maledettamente vicino, cercavate di ricordare cosa controllasse la velocità: la manetta o l'assetto? E quell'accidente di pista che vi correva incontro. L'aria sembrava viva e l'aereo si muoveva da tutte le parti, su e giù, destra e sinistra. L'istruttore sembrava appisolato lì accanto, fiducioso nel suo autopilota verbale. La cosa più incredibile è che si aspettasse che voi lo ascoltaste... "Ma quale punto di mira?". Per voi lì davanti c'era solo una parte blu in alto ed una verde-marrone in basso. Oltre questo, il resto era assolutamente confuso.

In ogni nuova situazione, la sensazione che tutto si affolli nel cervello ma che nulla abbia un senso non dura molto, ma è molto reale e colpisce ciascuno di noi pur se in gradi diversi. La mente, sovraccaricata, si comporta come gli occhi quando siamo davanti ad una di quelle immagini composte da milioni di punti che improvvisamente si trasformano in qualcosa di senso

compiuto. Gli occhi mettono a fuoco solo particolari e nulla sembra essere a fuoco. Si chiama "fattore nebbia". Vediamo tutto ma non riusciamo a tirarne fuori i singoli frammenti di informazione e dar loro un significato.

In volo è importante sapere dell'esistenza del "fattore nebbia" e che, talvolta, durante l'addestramento, la mente può bloccarsi e che saranno necessari alcuni minuti prima di riuscire a resettarla. Il sistema migliore per accelerare la riacquisizione dei giusti processi mentali è quella di spingersi sempre un po' più al limite, atterrare, tornare a casa e pensarci su. Non c'è nulla di più efficace di una bella introspezione fuori dall'aereo, per allontanare sempre di più il punto di rottura del "fattore nebbia". Un pilota che alla sera ripensi al suo volo, il giorno dopo sarà sicuramente un passo avanti.

Durante un corso di volo è importante realizzare che questo genere di cose può accadere, se non altro per tenere bassi i livelli di apprensione e frustrazione. Se, dopo una lezione di volo, scendiamo a terra con la ferma convinzione che sia tutto oltre le nostre possibilità e che "... non possiamo proprio farcela", ma siamo capaci di riconoscere il tutto come una condizione temporanea, non ne saremo scoraggiati. Se il sovraccarico mentale non fosse cosa temporanea, ogni allievo abbandonerebbe il corso dopo la prima ora e l'aviazione si sarebbe fermata quel giorno di cento anni fa, sulla spiaggia di Kitty Hawk (primo volo dei fratelli Wright)

L'istruttore conosce perfettamente il problema, ma non conosce ancora noi o, magari, ci conosce ma non è consapevole del carico psicologico al quale siamo sottoposti in quel determinato momento. Di norma cercherà di non spingerci troppo oltre, evitando di infilare ulteriori informazioni in una testa già sovraccarica. Se per caso superasse il vostro limite, basterà dirgli "Mi sto perdendo, rifacciamolo ancora una volta poi basta". Spingere troppo, quando si è in pieno "fattore nebbia" non farà altro che frustrare sia l'allievo che l'istruttore. Attenzione, però, a non usare la scusa del "fattore nebbia" per evitare il progressivo aumento di carico che l'istruttore deve applicare. Non è facile ingannare un istruttore esperto, ma anche se ci riusciamo, sarebbe del tutto stupido e molto pericoloso per il futuro.

Sapere l'esistenza del "fattore nebbia" ed imparare a conoscere i nostri limiti può essere molto utile durante l'addestramento, perchè il problema può svanire o ripresentarsi in varie situazioni. Normalmente il primo banco di nebbia appare la prima volta che saliamo in un abitacolo e ci si aspetta che facciamo qualcosa di sensato. L'ambiente è estraneo e, a prima vista, il pannello strumenti appare come qualcosa di pazzesco ed indecifrabile. Una volta che ci sarà spiegato (questo è l'anemometro, quello l'altimetro...) il tutto comincerà ad avere un senso compiuto... fino alla prossima volta. Già perchè si fa presto a dimenticare dove sta il contagiri, il comando dei magneti, e se quello lì è il variometro o l'anemometro.

La cosa più semplice ed utile da fare è passare qualche tempo da soli nell'abitacolo di un aereo fermo al suolo. Lasciamo che l'ambiente circostante e la vista al di fuori ci divengano familiari e entrino a far parte subliminale dei nostri pensieri. Purtroppo un gran numero di allievi entra nell'abitacolo solo quando è ora di fare lezione e, a quel punto, l'ambiente diviene molto più pressante, sia perchè l'aereo si muove, sia per la presenza dell'istruttore. Abbiamo bisogno di un po' di tempo da soli, durante il quale stare lì dentro e guardarsi attorno. Da soli possiamo memorizzare la posizione dei singoli strumenti e dei comandi, chiudendo gli occhi e puntando il dito su ciascuno di essi. Ma anche questo non è così importante. Ciò che è veramente importante è che l'abitacolo perda la sua "estraneità". Deve diventare un posto nel quale ci sentiamo a nostro agio e nel quale il nostro cervello possa lavorare più efficacemente.

Nelle prime due o tre ore di lezioni pratiche, troviamo il tempo per una mezz'oretta di "seduto e guarda" nell'abitacolo. Per di più, stare lì dentro a motore spento... è gratis.

Probabilmente si presenterà una nuova fase di blocco quando cominceremo a praticare gli stalli. Se l'istruttore ci avrà preparato bene durante il briefing, comprese le sensazioni fisiche, visive ed uditive, il problema non sarà difficile da superare. Quello di avere un'idea delle sensazioni prima di provarle è un aspetto importante. Più ne sappiamo e meno informazioni ignote passeremo al cervello quando proveremo a non far stallare l'ala ed a recuperare quel muso puntato verso il suolo. Altrimenti rischiamo che il cervello si metta ad urlare "Oh! Che roba è questa?".

In questo c'è tutta l'arte dell'istruttore, che non deve mai dimenticarsi di quando era ancora alle prime armi ed adattare il suo metodo di insegnamento ai singoli allievi. Più accuratamente ci spiegherà il volo successivo, più profitto ne trarremo e con minore stress. In ogni caso, è importante ricordare che tutti i piloti sono passati attraverso questi problemi e che, anche noi, dopo qualche iniziale tentennamento, ci riusciremo. Non facciamoci scoraggiare.

Il sovraccarico mentale ci accompagnerà nei vari livelli di apprendimento e, talvolta, ne scandirà il passaggio dopo che, per due o tre lezioni ci sembrerà di essere tornati indietro e di non riuscire a combinarne una giusta.

Il sovraccarico mentale può ripresentarsi anche dopo che avremo completato il nostro iter formativo. Ogni nuovo aereo o esperienza ha il potenziale per creare un ulteriore "fattore nebbia". Certamente, la prima volta che incontreremo un tempaccio e dovremo decidere se tornare indietro e determinare esattamente dove sia "dietro", ci troveremo a combattere con il nostro cervello per evitare che finisca in nebbia.

Stessa cosa potrà accadere nelle prime due lezioni su un aereo biciclo o in qualunque altra situazione che richieda di mettere in ordine qualche tonnellata di nuove informazioni che arrivano tutte assieme. Il riaffacciarsi del "fattore nebbia" è un semplice fatto di ogni fase di apprendimento. I soli esenti da un simile sovraccarico sono quelli che non provano mai a fare qualcosa di totalmente nuovo. Ma sai che noia?