

Del fascino della sequenza abbiamo già parlato. Ci torniamo su per notare che tra le sequenze capaci di trattenere l'attenzione, due risultano particolarmente pericolose, soprattutto se concomitanti: la prima è l'eccessiva velocità di sequenza, la seconda il fascino della sequenza.

Per quanto riguarda la velocità di sequenza, vi sono studi che mostrano come il pilota lavori, in condizioni normali, al limite delle tre focalizzazioni al secondo (come abbiamo visto per lo scanning), ma può accadere che debba fronteggiare una catena di eventi il cui controllo richiede un numero di letture minime superiori oppure che, per effetto dell'alterazione del suo stato emotivo, la capacità di "lettura" si deteriori e scenda al di sotto di tale valore.

In questo caso, la reazione di difesa si realizza spontaneamente mediante l'abbandono di un congruo e crescente numero di stimoli e letture, mediante la diminuzione del passaggio, a livello serbatoio-filtro, di impulsi da sottoporre ad un'accurata analisi. Tutto ciò al fine di ristabilire l'equilibrio tra le esigenze di controllo della sequenza e la capacità di analisi disponibili in quel momento. In pratica, se il numero delle situazioni da controllare sale oltre una certa soglia, è come se chiudessimo l'accesso a nuove informazioni.

Per quanto riguarda il fascino della sequenza, è indotto dalla motivazione che a sua volta guida il comportamento. A livello dell'analisi dei dati, e della comparazione con ciò che abbiamo in memoria, convergono, infatti, anche gli stimoli derivanti dalla motivazione ossia dalla volontà o desiderio di conseguire un risultato gratificante.

Solo una parte assai modesta della quantità di impulsi che raggiungono il livello di elaborazione mentale in un dato istante è passata a livello cosciente. Questo accade a causa di una fase preliminare di selezione degli stimoli che si attua mediante un'operazione di filtraggio a livello subliminale.

I criteri di preselezione sono il campo di indagine di varie discipline, ma si può comunque pensare alla motivazione come una spinta, un *drive*, che affonda le proprie radici in complessi e variabili fattori di natura fisiologica, psicologica e culturale (come l'appartenenza ad un particolare gruppo etnico, l'educazione, l'esperienza, il carattere, le conferme, le frustrazioni, le aspirazioni, le fobie), che inducono il pilota ad assumere determinati comportamenti. Le varie componenti formano un insieme-uomo che agisce come un tutt'uno ma, sotto lo stimolo di sollecitazioni esterne ed interne, assumono di volta in volta un peso prevalente.

Esplicitando tali motivazioni si potrebbero menzionare quelle metabolizzate per abitudine da un qualsiasi pilota di linea: sicurezza, regolarità, economia del volo, comfort dei passeggeri.

Per bilanciare gli effetti della motivazione o dell'abitudine nel portare a termine i propri compiti il pilota, anche se ha grande capacità di controllo e di autodisciplina, deve comunque ricorrere all'uso dell'attenzione, poiché solo constatando il cambiamento di condizioni è possibile la

mutazione di atteggiamento e motivazione.

Un esempio spiegherà meglio questa circostanza. Supponiamo che oltre le quattro motivazioni professionali citate ne siano presenti anche altre, di natura extralavorativa, non in contraddizione con quelle professionali, ma comunque prevalenti a causa della loro estrazione “emozionale”.

Nel caso in cui si manifestasse nella sequenza di lavoro qualcosa di diverso dalla normalità, il pilota riterrà inizialmente di poter controllare agevolmente la situazione, aumentando il proprio impegno, convogliando, senza che lo sappia, le sue riserve di attenzione. Nel caso di ulteriore aggravamento della situazione, il pilota sarà impossibilitato a compiere un’attenta analisi, perché la sua attenzione risulta già saturata dalla velocità di evoluzione della sequenza in atto. Il serbatoio-filtro della mente comincia a bloccare segnali in entrata, lasciando passare, con molta probabilità, solo quelli che servono a mantenere la motivazione prevalente presente nel momento in cui il corso d’azione era stato programmato; quindi, la motivazione dettata dalle passioni. Il tutto finirà con il tradursi in una serie di decisioni errate: la motivazione prevalente è fornita dal “fascino della sequenza” e vincola l’energia al conseguimento dei suoi obiettivi.

Tra le motivazioni capaci di fascino si possono citare componenti che interferiscono ed inibiscono le motivazioni personali come il desiderio di confermarsi abile, l’aspirazione alla superiorità, il timore di perdere la stima del gruppo, la paura di sanzioni.

antonio.chialastri(at)manualedivolo.it

*(24 aprile 2013)*