

Alla più volte citata [conferenza di Istanbul](#) , dove nel 1975 furono gettate le basi dello studio del fattore umano, molti dei lavori presentati insistevano sulla necessità di appurare la qualità della motivazione, intesa come somma delle esperienze e delle aspirazioni dei candidati piloti.

Non era un caso, perché la motivazione di un pilota occupa una parte assai importante nella struttura del carattere. Inoltre i modi di funzionamento della motivazione presentano due pericoli particolari.

Il primo consiste nel perseguimento spregiudicato dei propri fini, che si concretizza nella sopravvalutazione dell'importanza di segnali che lo facilitano e, parallelamente, nella svalutazione di quelli che li inibiscono, fino a deviarne il significato o addirittura a bloccarli a livello mentale.

Il secondo pericolo potenziale è costituito dall'atteggiamento che vede nelle passioni la radice prevalente delle motivazioni. Ciò comporta la possibilità di vere e proprie "invenzioni" pur di combattere e respingere ogni assalto del razionale. Un'esemplificazione di queste ideazioni è la "questione di principio", che si sintetizza nella frase: "Lo so che è giusto così, ma per me è una questione di principio, quindi farò il contrario".

Riassumendo, occorre fare molta attenzione a questa tendenza all'autoconservazione della motivazione dominante, perché è proprio questa che può dar luogo a quel particolare fenomeno che già abbiamo trattato ed è noto come "fascino della sequenza".

Quando la velocità di evoluzione di sequenza si combina col fascino insorge il pericolo che il pilota continui a proseguire sulla linea assunta, sebbene potenzialmente foriera di tragiche conseguenze, senza che se ne renda mai conto, e continuando a trascurare numerosi segnali che lo dovrebbero invece avvertire del pericolo.

antonio.chialastri(at)manualedivolo.it

*(7 maggio 2013)*