

Motivazione: espressione dei motivi che inducono un individuo a compiere o tendere verso una determinata azione. Da un punto di vista psicologico può essere definita come l'insieme dei fattori dinamici aventi una data origine che spingono il comportamento di un individuo verso una data meta; secondo questa concezione, ogni atto che viene compiuto senza motivazioni rischia di fallire (*Wikipedia*).

Non sono uno psicologo, neanche un esperto in *human factor*: sono solo un pilota. Nella mia vita ho vissuto un po' tutto quello che può succedere ad un pilota, escluse le emergenze serie (speriamo duri...); ho quindi sviluppato una grande fiducia nella tecnica delle costruzioni aeronautiche e nelle capacità di sopravvivenza del mezzo agli errori umani. Le "strizze" memorabili sono sempre venute a causa del fattore umano, mio personale o indotto dagli altri.

Credo fermamente che i piloti, siano una delle categorie in cui il livello di motivazione al lavoro è più alto. A me piace volare, ritengo quindi che poter fare una cosa che mi piace, sia di per sé una grande motivazione (ma forse non sono per questo un osservatore obiettivo). Bisogna di sicuro non generalizzare, ci sono piloti cui volare non piace, o non piace più, così come ci sono medici che vorrebbero aprire un ristorante e stimati professori che sognano di darsi alla danza del ventre, magari dopo una carriera partita all'insegna della totale dedizione alla causa e finita nella disillusione.

La motivazione al volo non è in genere fine a se stessa, ma una motivazione composta, ovvero il risultato di una serie di fattori dinamici il cui risultato finale è costituito dalla volontà di volare, di portare a termine il compito, condurre con successo la missione. Nel grande minestrone della "voglia di volare" oltre al puro piacere di poter ammirare il mondo ed i suoi abitanti dall'alto dobbiamo considerare diversi componenti, cito senza un ordine particolare:

- il fattore "viaggio", dovuto all'innegabile fatto che in genere volare vuol dire viaggiare, ovvero avere la possibilità di vedere posti nuovi, e di sviluppare nuove esperienze;
- il fattore "Band of Brothers", ovvero il senso di appartenenza e tutte le considerazioni delle conseguenze che una propria azione possa avere sul gruppo, sulla "famiglia allargata" di cui si sente essere parte;
- il fattore "maschio alfa", più sviluppato in genere nei soggetti di sesso maschile (si può ancora dire o commetto reato di sessuofobia?) che rappresenta l'immagine che si ha di se stessi in relazione al gruppo in cui si vive e quella che si immagina il gruppo abbia di te.

Fattori questi ultimi due da non sottovalutare, che presentano aspetti positivi (a volte) ma anche potenzialmente disastrosi.

Ci sono poi altri fattori che hanno pari potenzialità, nel far pendere il piatto della bilancia, verso il “GO o il “NO GO”:

- il fattore “carriera” (quali conseguenze subirò in futuro dalle mie decisioni attuali?);
- il fattore “dopo di me il diluvio”(sono l’unico in grado di portare a termine il compito, nessuno altro lo può fare);
- il micidiale fattore “succede solo agli altri”, che forse rappresenta il peggior “pilot killer” della storia dell’aviazione.

Tutte considerazioni queste che si disconoscono nelle belle giornate di sole e si mettono invece in vorticoso movimento nella testa del C.d.A (Comandante di Aeromobile) quando il tempo vira al nero pesto.

La legge di Murphy, infame, non cessa di avere la sua valenza universale e proditoriamente assegna la missione della massima importanza (reale o sentita tale) proprio quando le condizioni meteorologiche vanno verso la sera da tregenda. La miscela esplosiva si va quindi formando nella mente del C.d.A e del suo staff (equipaggio):

- profilo di missione al limite della fattibilità (attenzione perché questo limite, molto elastico, può estendersi oltre un punto di non ritorno in funzione di alcune “spinte” legate alle considerazioni sopra riportate);
- voglia di andare;
- voglia di non apparire apprensivo o peggio codardo nei confronti del gruppo;
- voglia di non danneggiare l’immagine del gruppo;
- voglia di non danneggiare la propria immagine nei confronti del gruppo;
- sensazione che dal risultato della missione possa dipendere la propria carriera futura;
- sensazione di invulnerabilità e di completo controllo della situazione;
- sensazione di ineluttabilità degli eventi.

Spesso lo sviluppo delle considerazioni si avvolge su se stesso in una spirale in cui ogni elemento giustifica se stesso ed il successivo, fino alla decisione in apparenza logica e ponderata ma che deriva in realtà da preconcetti e punti di vista acritici, proprio perché derivati dalle considerazioni pregresse. A questo punto la risposta non può che essere “devo andare”, e le relative conseguenze possono essere facilmente letali.

Qui gli esperti di Sicurezza Volo parlano di “catena degli eventi” e della necessità di spezzarne l’anello fondamentale per evitare l’epilogo o almeno i suoi aspetti più nefasti. La mia visione è più semplice, ma ripeto io non sono un esperto di SV, né uno psicologo. Molti, forse tutti, di sicuro troppi di noi, tendono a vedere nella vita una sfida continua, una gara contro qualcuno o qualche cosa. Forse è inevitabile, genetico, oppure dovuto al nostro modello di sviluppo, non

Bisogna saper perdere

Scritto da Roberto Malaguti

credo si possa fare molto in merito, non certo cambiare l'umanità o le dinamiche sociali, non ora e non qui. Allora dove si trova la risposta?

Dando per scontato che la vita in generale, e l'assolvimento del compito di volo in particolare, sia una gara, allora come tutte le gare, come tutte le competizioni a cui si partecipa, mettercela tutta, tutta la propria personalità, la propria esperienza e la propria professionalità, ma prima di tutto riconoscere che a volte si vince e a volte no.

Imparare a saper perdere, accettare le sconfitte: per le rivincite ci sarà presto altro tempo...

(29 novembre 2014)