

La febbre di giungere alla vetta! Parliamo di... *get-home-itis*

del Col. Massimo Paradisi

Non so se abbiate mai sentito parlare di **summit fever**: personalmente, non l'avevo mai sentita fino a poco tempo fa.

Si tratta della compulsione a voler raggiungere la vetta di una montagna a tutti i costi durante una scalata, abbassando le difese ed esponendosi a rischi troppo elevati. In senso figurato, questa espressione rappresenta l'ossessiva urgenza, spesso, ma non sempre, autoimposta, di completare un compito.

Nel mondo aeronautico questa sindrome di voler rientrare a tutti i costi a casa senza considerare i rischi o potenziali alternative più sicure, la chiamiamo "**get-home-itis**".

In letteratura si possono rinvenire altri termini riferiti allo stesso fenomeno, come *get-there-itis*, *press-on-itis*, *goal fixation* o *hurry syndrome*.

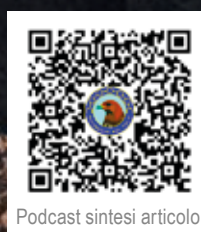
In sostanza, il **get-home-itis** si verifica quando il nostro desiderio di arrivare a destinazione supera la

nostra logica abituale, il processo decisionale e la valutazione del rischio.

Si tratta di un fenomeno che in psicologia prende il nome di *plan continuation bias*, cioè una distorsione cognitiva che si verifica quando le persone tendono a proseguire un piano già deciso, nonostante emergano nuove informazioni che potrebbero indicare che questo non è più appropriato o efficace.

Questo bias può portare le persone a ignorare segnali di avvertimento o cambiamenti nelle circostanze che suggerirebbero di modificare o abbandonare gli intenti iniziali. In pratica, esso riflette la tendenza umana a persistere con un piano preesistente anche quando potrebbe non essere più la scelta ottimale o sicura.

Vediamo, ad esempio, alcune situazioni in cui questo fenomeno ha avuto o poteva avere effetti nefasti sull'attività di volo.



Podcast sintesi articolo

CASE STUDY 1

Il 16 luglio 1999, John Fitzgerald Kennedy Jr, mentre pilotava un **Piper Saratoga** con a bordo la moglie e la cognata, si schiantò poco al largo delle coste atlantiche statunitensi, uccidendo tutti gli occupanti.

Il volo, partito dall’Essex County Airport di Caldwell era diretto a Hyannis Port, con uno scalo previsto all’aeroporto di Martha’s Vineyard.

La causa dell’incidente è stata attribuita all’incapacità del pilota di mantenere il controllo del velivolo durante un avvicinamento notturno all’aeroporto di Martha’s Vineyard, sopra l’oceano, cioè al disorientamento spaziale. Tale fenomeno fu favorito dalla presenza di una fitta foschia che, una volta lasciata la costa e in avvicinamento all’aeroporto di destinazione, rendeva l’orizzonte non distinguibile. In tali condizioni di IMC, ossia in assenza di punti di riferimento, è noto che si creano le condizioni favorevoli al disorientamento.

A parte la dinamica dell’evento, la domanda che dovremmo porci è per quale motivo Kennedy si è andato a mettere in una situazione così complicata.

Leggendo il rapporto d’investigazione dell’incidente, emergono diversi fattori di rischio che si sono gradualmente allineati in una spirale divenuta infine mortale.

L’assenza di punti di riferimento favorisce l’insorgenza del disorientamento spaziale

Primo, Kennedy era diretto con la moglie al matrimonio del cugino, dove avrebbe ricoperto un ruolo di

primo piano, ma allo stesso tempo aveva promesso alla cognata di portarla al Martha’s Vineyard prima di dirigersi alla destinazione finale (Hyannis Port).

A causa del ritardo della cognata all’appuntamento e del traffico verso l’aeroporto, il volo partì con due ore di ritardo, generando una pressione operativa su Kennedy che, in tal modo, rischiava di non arrivare in tempo al matrimonio. Questa situazione generò una duplice tensione operativa sul pilota: da una parte il rischio di non presenziare all’evento per il quale avrebbe rappresentato l’intera famiglia Kennedy; dall’altra di perdere la faccia con la cognata alla quale aveva promesso di farla scendere all’aeroporto di Martha’s Vineyard.

Secondo, la familiarità con la rotta e l’eccessiva fiducia nelle proprie capacità spinsero Kennedy a rifiutare l’offerta di un istruttore disponibile ad accompagnarlo durante il volo notturno, che sarebbe durato oltre 10 ore. Tale decisione evidenzia un chiaro caso di *overconfidence* e sottovalutazione dei rischi associati al profilo di missione, considerando le condizioni meteo marginali.

Terzo, le condizioni meteorologiche inaspettate (foschia) in avvicinamento all’aeroporto di Martha’s Vineyard, per le quali Kennedy non era preparato, non era informato e, soprattutto, non addestrato.

La combinazione di questi fattori ha contribuito a far sì che Kennedy divenne vittima dei propri *bias* in più occasioni:

- non riconoscendo che non era sufficientemente qualificato per il volo che intendeva compiere;
- omettendo di controllare accuratamente le condizioni meteo previste sulla rotta prima di decollare;
- rifiutando l’offerta di assistenza dell’istruttore;
- non stabilendo contatti radio con gli enti del traffico;
- non depositando alcun piano di volo;

- non prendendo in considerazione una diversione dal piano originale, una volta resosi conto delle condizioni marginali, se non proibitive, lungo la rotta.

È plausibile ipotizzare che in assenza della pressione psicologica generata dalla necessità di arrivare in tempo a Hyannis Port e di rispettare l’impegno di accompagnare la cognata (*get-there-itis*), il processo decisionale avrebbe potuto seguire un percorso più prudentiale e le cose sarebbero andate diversamente.

CASE STUDY 2

Un **C-47 Skytrain** e il suo equipaggio erano stati assegnati a una missione di ricognizione a bassa quota. Forti neviccate avevano completamente ricoperto gli obiettivi, quindi la missione fu cancellata.

Per tre giorni consecutivi, l’equipaggio aveva effettuato una serie di sortite nell’area di operazioni, senza ottenere alcun risultato proprio a causa della neve caduta copiosamente nell’area delle operazioni.

Il quarto giorno era stato pertanto dedicato al ritorno alla base madre.

La situazione meteorologica prevista per la mattina del rientro presentava un fronte in arrivo con venti anche oltre i 35 nodi, leggermente superiori ai limiti del C-47. In quel momento, il primo accenno di *get-home-itis* cominciò a farsi sentire, poiché l’orario di partenza venne anticipato di alcune ore... o comunque non appena tutto l’equipaggio fosse stato radunato.

Tutto si svolse senza troppe difficoltà, visto che nessuno voleva trascorrere ulteriore tempo lontano dalla propria base e dalla famiglia.

Prepararono un piano di volo, presentarono una richiesta di autorizzazione e salirono a bordo di un autobus in attesa di essere portati all’aereo.

Appena giunti al velivolo, l’equipaggio si imbarcò. Iniziarono subito le procedure di accensione, l’aereo iniziò accidentalmente a muoversi senza il volere dei piloti, colpì un carrellino di supporto e prese fuoco!

Erano passati solo 9 minuti dalla presentazione della richiesta di autorizzazione.

Nell’accertamento delle cause dell’incidente, la commissione d’inchiesta appositamente nominata rivelò una carente applicazione della *checklist*, attribuendo l’incidente a un errore del pilota, con il concorso del personale a terra. L’equipaggio, infatti, appena giunto all’aereo, iniziò un’ispezione pre-volo piuttosto affrettata, omettendo

PERCHÉ SI CHIAMA GET-HOME-ITIS?

Il desiderio smisurato di rientrare a casa, spesso esponendosi a rischi non necessari viene considerato come una sindrome, una malattia, che gli anglosassoni hanno definito come *get-home-itis*.

È caratteristico della lingua inglese creare neologismi attraverso la fusione di più parole o porzioni di esse, riuscendo a esprimere con un solo termine un concetto più complesso, come in questo caso.

Per rappresentare questa sindrome, all’espressione *get home* (tornare a casa) gli anglosassoni hanno aggiunto il suffisso *-itis*, utilizzato in medicina per le sindromi infiammatorie (es. *bronch-itis* per la bronchite, *arthrit-itis* per l’artrite), per sostantivarlo e farlo assonare a una malattia.

alcuni passi della *checklist* e non rispettando gli standard previsti.

Nello specifico, tra il manutentore e il pilota ci fu uno scambio di segnali visivi non previsti, con il risultato che i tacchi furono rimossi prima di allontanare il carrello di alimentazione dell’aereo. Mentre il manutentore spostava a mano il carrello di alimentazione furono accesi i motori e l’aeromobile cominciò a muoversi in direzione del carrello stesso.

Il manutentore, accortosi del movimento del velivolo, correndo via cercò comunque di attirare l’attenzione dei piloti, ma in quegli attimi nessuno stava guardando fuori: l’equipaggio nel *cockpit* era impegnato a verificare le basse temperature dell’olio motore, che non gli avrebbero consentito di rullare. Per motivi non noti, anche se non si era ancora giunti a quel momento nella *checklist*, in quel momento i freni vennero rilasciati.



Elaborazione da google maps

Fu così che una delle eliche colpì il carrello di alimentazione proprio sul serbatoio di carburante, facendolo esplodere e incendiando l'aereo.

Tre militari e un passeggero nel compartimento cargo evacuarono rapidamente il velivolo dalla porta posteriore, seguiti dal manutentore. I piloti, invece, dopo aver effettuato la procedura per lo spegnimento del motore, restarono intrappolati all'interno dell'aereo in fiamme.

Mentre i motori si spegnevano con un sordo gemito, i piloti si affrettarono verso il fondo dello Skytrain, sperando di trovare una via di fuga sicura. Ma il destino aveva altri piani. Sul lato destro dell'aereo, una o più finestre in plexiglas si piegarono sotto il calore insopportabile, cedendo in un istante.

Con un sibilo feroce, le fiamme si riversarono nella cabina, trasformandola in un inferno di fuoco e fumo. Accecati e con il respiro ormai affannato, i piloti furono sopraffatti dall'idea che fossero ormai senza scampo. Presi dal panico, decisero di tentare l'impossibile: fuggire dalla parte anteriore del C-47. Intorno a loro, il fumo denso e nero si avvolgeva come una spessa coltre mortale, oscurando la vista e tagliando ogni respiro.

In un disperato atto di sopravvivenza, il pilota si avvicinò alla piccola finestra scorrevole sul lato sinistro, l'unico spiraglio che poteva offrire una possibilità di salvezza. Con il corpo schiacciato contro il bordo, cercò di spingersi attraverso l'apertura angusta, un'impresa che sembrava sfidare le leggi della fisica. Dall'esterno, le mani salde del personale a terra lo afferrarono e, con uno sforzo collettivo, riuscirono a trascinarlo fuori, strappandolo a un infausto destino.

Intanto, il copilota, sopraffatto dal fumo tossico, crollò incosciente sul pavimento dell'abitacolo. Le fiamme erano sempre più vicine, ma il personale antincendi non perse tempo. Si avventarono sulla piccola finestra e, con una forza disperata, tirarono fuori l'uomo esanime, strappandolo letteralmente alla morsa della morte.

Quella notte, il coraggio e la determinazione di chi era a terra trasformarono una tragedia annunciata in un salvataggio al limite dell'incredibile: ebbene sì, gli antincendi erano riusciti a intervenire in meno di tre minuti!

Si noti che in questo caso, la fretta di voler tornare a casa a tutti i costi si è trasformata in una costosa lezione. I naviganti, che sognavano un ritorno anticipato, videro slittare il loro rientro di **tre giorni**. Il pilota e il manutentore, con il peso dell'errore sulle spalle, riuscirono a far ritorno a casa solo nove giorni dopo.

Il copilota fu ricoverato in ospedale per **due settimane** a causa dell'inalazione dei fumi, a cui seguirono altri giorni di convalescenza, ritardando il ritorno a casa di ben **21 giorni**!

Il vecchio C-47, invece, non fu così fortunato: le fiamme e i danni lo resero irrecuperabile.

E così, mentre il fumo si disperdeva e i rapporti venivano redatti, una verità emergeva chiara: seguire le regole e le *checklist* non è solo un esercizio di disciplina, ma una salvaguardia contro quella tentazione mortale chiamata *get-home-itis*.

Il costo da pagare per la fretta di rientrare è spesso molto più elevato dei potenziali guadagni

CASE STUDY 3

Dopo un ciclo di missione al di fuori dei confini nazionali è ora di rientrare a casa. Finalmente è arrivato il giorno: il momento di tornare da chi ami, dal calore del tuo letto, da una quotidianità che ormai ti sembra quasi un sogno. Solo un ultimo volo di trasferimento, sebbene un po' complesso, ti separa da quel mondo familiare.

Il piano è pronto, una macchina perfetta. Un'intera operazione di rifornimento aereo è stata pianificata per riportare te e i tuoi colleghi alla base madre. Ti sei svegliato nel cuore della notte per decollare e atterrare prima che il sole tramonti.

Tutto sembra allinearsi: il meteo è ideale, il *tanker* è operativo e il tuo jet è pronto sulla pista. Per fortuna che partiamo oggi perché da domani è previsto un peggioramento significativo delle condizioni meteo su tutta la tratta di rientro, che probabilmente non avrebbe consentito il decollo.

Accendi il motore, ascoltando il familiare rombo che riempie la cabina. Procedi con i controlli di routine, che hai fatto ormai migliaia di volte, dai un'occhiata fuori, provi le comunicazioni Terra-Bordo-Terra.

Ma, all'improvviso: **"Accidenti! Qualcosa non torna"**. Una spia che si sarebbe dovuta accendere, non si è accesa.

La tua esperienza ti suggerisce che si tratta di un guasto banale: un sensore difettoso, una lampadina bruciata. Nulla di grave, probabilmente.

Eppure, chiamare la manutenzione significherebbe spegnere l'aeromobile, attendere i tecnici, verificare, e rischiare di perdere la slot per il decollo.

Tutto il piano ne risentirebbe, un delicato ingranaggio che non può permettersi ritardi, ma soprattutto gli altri aerei non aspetteranno il tuo. Decidere di partire con quella spia spenta, però, significa accettare un rischio.

Se si trattasse di un problema alla pressione dell'olio, potresti non accorgertene fino a quando non si palesi in maniera evidente e in questo caso sarebbe troppo tardi. In alto mare, con un solo motore, un guasto simile è una condanna. Ma non è mai successo, non in migliaia di voli.



Le probabilità sono dalla tua parte... d'altronde, tua moglie ha organizzato una festa per il tuo ritorno. Amici e parenti ti aspettano, pieni di gioia. Ti sei immaginato quel momento per mesi: il primo abbraccio, il profumo di casa, il sollievo. Sei stanco, esausto di essere qui, lontano.

Quanto conta tutto questo?

A mente fredda, sembra facile decidere. Spegni tutto, chiami la manutenzione. Stop.

Ma in quei momenti, quando la *get-home-itis* ti avvolge come una nebbia, il quadro si confonde.

La tua vulnerabilità è al massimo. Le emozioni possono prendere il sopravvento e offuscare il giudizio.

CONSIDERAZIONI

Da quello che abbiamo visto nei tre casi, la vera sfida è proprio quella di evitare di trovarsi in una situazione in cui le emozioni spingano verso decisioni più rischiose di quanto farebbe la ragione. Come restare lucidi quando la voglia di tornare a casa diventa quasi insopportabile?

È qui che si misura la differenza tra un pilota esperto e uno davvero saggio. Quando ci troviamo in uno scenario di *get-home-itis*, la vulnerabilità raggiunge il suo apice.

Non si tratta più solo di un problema tecnico o di una scelta razionale.

Le emozioni diventano il vero motore delle decisioni: il desiderio di tornare a casa, la pressione di non deludere

chi ti aspetta, la fatica accumulata che ti spinge a voler chiudere tutto il prima possibile.

È una forza invisibile ma potentissima, che offusca il giudizio e rende difficile distinguere tra il rischio accettabile e quello insostenibile.

La vera domanda, quindi, non è se questa vulnerabilità possa colpire, ma **come possiamo evitarla prima che prenda il sopravvento**.

La risposta sta nella preparazione, nella disciplina, e nel costruire una mentalità che ponga la sicurezza al di sopra di tutto. Significa riconoscere i segnali di allarme dentro di noi: l'urgenza di agire in fretta, il compromesso troppo facile, la tentazione di ignorare una procedura perché "probabilmente andrà tutto bene".

La chiave è a disposizione, ma va utilizzata correttamente: attenersi al protocollo, sempre. È di fondamentale importanza essere coscienti del fatto che ogni deviazione, per quanto piccola, può trasformarsi in un grande rischio.

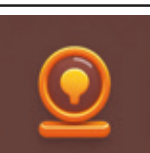
E soprattutto, ricordare che tornare a casa con un giorno di ritardo è un problema infinitamente più piccolo rispetto al rischio di non tornarci affatto.

Quindi, come possiamo evitare di trovarci in una situazione di *get-home-itis*, in cui prendiamo decisioni più rischiose del normale?

Nella pagina a fianco troverete un utile decalogo per combattere questo "male".

Sebbene i suggerimenti in esso contenuti siano

CONSIGLI PER COMBATTERE LA GET-HOME-ITIS

	Informate la vostra cerchia di conoscenti. Rendete edotte le famiglie, gli amici e i conoscenti sulle specificità della vostra attività di volo che potrebbe portarvi a non essere presenti quando siete attesi. Potete anche illustrare quanto sia pericolosa la sindrome del <i>get-home-itis</i> e di come possono loro stessi ad aiutarvi a evitarla, evitando pressioni inutili.
	Diffondete cultura sul fenomeno prima di esserne colpiti. Parlatene durante il briefing e rendetelo un argomento ordinario nella vostra organizzazione. Affrontate questa discussione mentre avete ancora la piena capacità decisionale e non quando sotto stress.
	Definite chiaramente il vostro go/no-go. Individuate gli scenari, i potenziali problemi e le variazioni ai piani che vanno al di là del livello di rischio accettato e accettabile. Discutete dei piani di contingenza e di quale sarà il momento di attivarli. Fatelo in anticipo prima che la sfera dell'emoività prenda il sopravvento.
	Concentratevi sui fatti. Se il problema è il meteo, approfondite la situazione meteorologica. Se si accende una spia nel cockpit, adottate quanto previsto nelle procedure. Raccogliete i dati a disposizione per prendere una decisione informata. Concentratevi su questo piuttosto che prendere delle scorciatoie sull'onda del desiderio di tornare a casa.
	Confidate nei colleghi e nei vostri supervisori. Nella maggior parte degli scenari non dovete prendere decisioni da soli, a maggior ragione se avete adottato le raccomandazioni precedenti. Avrete diverse persone che comprenderanno la situazione e possono fungere da voce della ragione quando iniziate a deviare verso il <i>get-home-itis</i>.
	Applicate un CRM efficace. Create un clima lavorativo nel quale sia sicuro esprimersi. Ogni membro del vostro team deve sentirsi libero di esprimere una preoccupazione per la sicurezza, indipendentemente dal proprio ruolo o anzianità di grado. Avere contezza di essere ascoltati può essere ciò che interrompe la catena di eventi che porterebbero a una catastrofe.
	Assicuratevi di avere a portata di mano tutte le informazioni essenziali e che le carte siano aggiornate.
	Assicuratevi che la vostra destinazione sia pronta ad accogliervi.
	Verificate di avere il carburante necessario in caso di deviazione, e rivedete le procedure antighiaccio relative al vostro aeromobile.
	Siate sempre pronti all'emergenza: sebbene si voglia che le cose vadano in un certo modo, non significa che ci andranno tutte le volte!



specifici per l'aviazione, **la sindrome del *get-home-itis* potrebbe contagiarvi anche nella vita quotidiana!**

Vi siete mai sentiti di aver corso un rischio maggiore per la voglia di fare qualcosa a tutti i costi?

Per esempio, non fermandovi quando avete sonno in autostrada per arrivare prima a destinazione.

Oppure correndo troppo in moto per arrivare in tempo a un appuntamento. Oppure, ancora, aver dimenticato oggetti o documenti importanti a casa perché eravate in ritardo per prendere il treno

In conclusione, il *get-home-itis* esiste e tutti possono esserne vittime. È tuttavia un fenomeno psicologico ben conosciuto, nonostante la sua natura insidiosa.

Questo ciclo di retroazione tra gli impegni personali e l'elaborazione di informazioni provenienti dall'esterno nel processo di *decision-making* costituisce infatti una minaccia sostanziale per la sicurezza delle operazioni di volo.

Questo *bias* non è però invincibile.

Esistono strategie consolidate che possono prevenire la formazione di questo *loop* o interromperlo una volta avviato.

Affrontare questo problema richiede una consapevolezza attenta e l'adozione di pratiche specifiche che mirano a bloccare la spirale negativa tra impegno e processo delle informazioni, promuovendo una gestione più sana e efficace delle sfide psicologiche.

In definitiva, mentre il fenomeno rappresenta una minaccia, la consapevolezza e l'applicazione di strategie adeguate offrono un cammino per mitigare i suoi impatti e garantire un regolare svolgimento dell'attività di volo, sia a livello professionale, sia in ambito privato.

RIFERIMENTI:

- *National Transportation Safety Board (NTSB). NTSB Identification: NYC99MA178.* https://www.ntsbt.gov/about/employment/_layouts/ntsb.aviation/brief2.aspx?ev_id=20001212X19354&ntsbno=NYC99MA178&akey=1
- <https://www.torch.aetc.af.mil/News/Article-Display/Article/365122/get-home-itis-an-historical-perspective-on-a-disease/>