

Haiduc, renegeat sau ignorat?

Ne place sau nu, trebuie să admitem că în desfășurarea muncii noastre se mai produc și greșeli. Ele probabil vor continua să se producă, așa cum noi vom continua mereu să le reducem, urmărind scopul suprem: 100% eficiență și siguranță. Până la atingerea perfecțiunii însă, trebuie să rămânem încă la conceptul de “risc acceptabil”.

Cine generează incidentele sau accidentele aviatice, de ce, din ce cauze, cât și conjunctura în care ele se produc e treaba comisiilor de anchetă să afle și să tragă concluziile. Nu acest aspect vreau să-l abordez acum, ci problema delicată a controlorilor de trafic aerian care sunt implicați în incidentele/accidentele aviatice. Despre acei controlori care trebuie să ducă în continuare o viață normală și în cele mai multe cazuri să-și continue exercitarea funcției avute. Ba mai mult: să continue să profeseze, după ce e de presupus că au tras învățămintele de rigoare din evenimentele petrecute.

Este evident că gradul de implicare al controlorului poate fluctua de la 0%, atunci când incidentul se produce în afara spațiului aerian în care își exercită responsabilitatea, până la a fi unul din factorii care generează evenimentul. Cu toate acestea, trauma psihică suferită de controlorul de trafic este aproape la fel de intensă, indiferent de gradul său de implicare. Totul pleacă de la faptul că aproape întot-

deauna ajungi să crezi că puteai face ceva mai mult, chiar peste ceea ce ți se cere prin regulamentele în vigoare. Iar acel ceva ar fi putut salva/evita situația. Iar dacă în cazul respectiv s-a întâmplat ca ceva să nu fie chiar în litera legii, totul capătă un caracter și mai autoincriminator.

Desigur că gradul de vinovăție pe care îl conștientizează fiecare diferă de la individ la individ, dar aproape întotdeauna ceva se schimbă în mecanismul pe care ni l-am creat fiecare pentru a face față stress-ului meseriei. Cu siguranța că una din cele mai mari pierderi este încrederea în forțele proprii, atât de necesară, totuși, în această profesie.

La toate acestea se adaugă, un factor suplimentar cu care se va confrunta „controlorul cercetat”: reacția colegilor. Aceasta poate fi uneori de compătimire indulgentă, dar, uneori și de respingere – sau mai degrabă de „evitare a contactului” – ca și cum ar fi vorba de o boală contagioasă. Aici consider mai degrabă că ar fi nevoie de ajutor, de o atitudine care să-l transforme pe cel incriminat din renegeat

(exclus din grup) în haiduc (interzis, dacă e cazul, de legi, dar acceptat de „popor”). Acesta ar fi minimumul de sprijin pe care ar trebui să fim conștienți că s-ar putea ca oricare dintre noi să și-l dorească la un moment dat și deci trebuie să fie gata să îl și ofere la nevoie.

Este de admirat suportul pe care l-a primit până acum controlorul care a fost implicat în tragicul accident petrecut în spațiul de responsabilitate al ACC Zurich în data de 1 iulie 2002. Deși aparențele par să-l incrimineze, s-a dovedit că exista oameni ce pot privi în ansamblu, conștienți că incriminarea și condamnarea unui om sau a unui grup de oameni nu aduce de la sine și soluția care să-i ajute să doarmă liniștiți după aceea. Deci, indiferent de rezultatul anchetei, acel controlor a beneficiat și beneficiază de un real suport nu numai din partea colegilor elevetieni, dar chiar și din partea colegilor danezi, fiind la origine danez.

Cred că și la noi, pe lângă clasi- ca rezoluție: „reantrenare la simulator x săptămâni”, ar trebui adăugat și un suport consultativ pentru cel implicat. În acest fel putem

dovedi că ne pasă un pic mai mult decât limita impusă de fișele posturilor pe care le ocupăm. Ne pasă chiar de colegii noștri în a căror poziție ne-am fi putut afla noi. Uneori condițiile care concură la producerea unui eveniment nu depind în exclusivitate de pregătirea și calitățile noastre profesionale, ci și de factori externi.



My friends, may I introduce you to an air traffic controller friend of mine...



On his 1st day of work



After the OJT



After three years



After six years



After 10 years



After 15 years



After 20 years



*After 25 years
(if he lasts that long)*

Art by Gelu Pop Carpeniu - Timisoara APP/TWR (from "The Controller" - Feb 1974)

După cum cei mai mulți dintre noi știu, au existat și cazuri în care controlorii de trafic mai tineri sau mai bătrâni și-au pierdut licențele, fie chiar și temporar, din motive legate de consumul de alcool. Nu se poate spune că în prezent este un fenomen foarte des întâlnit, dar importanța acestui lucru iese în evidență dacă privim situația prin prisma faptului că vorbim de oameni a căror pregătire a durat ani de zile și care au acumulat o experiență ce nu poate fi înlocuită. Poate că s-ar putea evita măcar parțial asemenea situații dacă

unde, în structurile în care suntem organizați, ar exista posibilitatea să apelăm, atunci când simțim nevoia, la un „umăr pe care să ne sprijinim”. Un cabinet de psihoterapie nu ar trebui privit, așa cum se întâmplă în cele mai multe cazuri, ca un loc în care merg doar cei cu „probleme”. Nu trebuie să fii considerat sărit de pe fix ca să poți apela la o consultanță de specialitate în momentul în care conștientizezi că ceva nu mai merge cum mergea „la început”. Așa cum colegii elvețieni au demonstrat, trebuie să acceptăm

deschis că este nevoie de asemenea logistică în mediul nostru de lucru, chiar dacă unii ar putea privi reticent o astfel de inițiativă.

Poate cel mai bine ar fi să-i întrebăm chiar pe aceia dintre noi care au avut neșansa să trăiască experiențe traumatizante în procesul dirijării. Poate cel mai bine ar fi să ne întrebăm fiecare: ignorăm sau acționăm?

VELEA TACHE-MARIAN
INSTRUCTOR ACC
BUCUREȘTI
locația Constanța