

## MENTIRE PER CONTINUARE A VOLARE

O più correttamente potremmo dire *Mentire per continuare ad avere un lavoro*. Il problema della salute mentale dei piloti è di stretta attualità e nell'affermare ciò non intendiamo creare panico o voler diffondere una notizia "ad effetto" quanto piuttosto fare informazione su un problema che in questi ultimi anni sta diffondendosi in maniera allarmante.

Certo, il fatto potrebbe spiegarsi ricordando che oggi volano molti più aerei di quanto avveniva nel passato, certo potrebbe dipendere dal fatto che oggi il numero dei piloti è anch'esso aumentato e già questi due particolari potrebbero costituire motivo di sollievo, ma come dimenticare che una volta in volo se il pilota non è nelle condizioni di pilotare un aereo o ha tendenze suicide sono i malcapitati passeggeri a pagarne le conseguenze?

Vogliamo parlare di questo tema per il semplice motivo che l'opinione pubblica non è informata come dovrebbe e siamo certi che una domanda sull'argomento fatta all'uomo della strada avrebbe puntualmente una sola risposta: *parliamo del caso Lubitz?* E già perché allo stato attuale delle cose ben sapendo l'informazione che è circolata in Italia su determinati incidenti, la risposta alla nostra domanda non può che limitarsi a quel caso.

Ma qualcuno vi ha detto di quanto accaduto il 22 ottobre 2023 a bordo del volo Alaska Airlines con 83 persone a bordo allorché un capitano fuori servizio che era stato accomodato nel *jump seat* della cabina di pilotaggio ha improvvisamente spinto due leve che hanno interrotto il flusso di carburante ai motori, rischiando di provocare una catastrofe? Il capitano si stava portando verso un aeroporto ove avrebbe dovuto prendere servizio regolare su un volo di linea. Ebbene quel capitano "had a mental breakdown".

E qualcuno vi ha forse aggiornato sul caso del 737 della China Eastern che il 21 marzo 2022 improvvisamente dalla fase di crociera è andato giù in picchiata sfracellandosi al suolo provocando la morte di tutti i 132 occupanti a bordo per il quale incidente si sta ancora attendendo il responso investigativo mentre continuano a circolare notizie sulla possibilità di un suicidio da parte del pilota?

Ma sicuramente di questi due casi non ne sapevate nulla perché da noi, in Italia, quando l'incidente avviene su un aereo nel quale non ci sono italiani a bordo e che peraltro è impegnato in collegamenti domestici in altri Paesi, perché dare notizie e aggiornamenti? E sia ben chiaro che potremmo ancora continuare raccontandovi di altri incidenti nei quali il pilota è andato "fuori di testa": dal 2001 ad oggi abbiamo contato **16 casi** riguardanti voli di linea.

Su un aspetto del problema comunque non si può più tacere. La medicina, volendo intendere i controlli semestrali/annuali cui sono sottoposti i piloti non è in grado di assicurarci che durante le ore di servizio al pilota non accada nulla; i casi finora verificatisi dimostrano la fallacità dell'attuale sistema.

Sia ben chiaro che non intendiamo dire che gli specialisti della materia, psicologi-psichiatri, non svolgano bene il loro lavoro, intendiamo invece dire che l'attuale "stato dell'arte" della conoscenza medica non permette di avere diagnosi affidabili sullo stato mentale dell'individuo, sia esso un pilota o meno. Bisogna accettare ciò che Gary Greenberg, psicoterapeuta americano, ha messo nero su bianco nel suo libro "*The book of woe. The DSM and unmaking of Psychiatry*" anche se le sue teorie non sono ben viste dal mondo accademico. Greenberg afferma che la depressione (primo sintomo che qualcosa non va nell'individuo) altro non è che un'invenzione della moderna medicina per fare di un **malessere congenito nella natura umana**, una definita patologia.

Se la depressione, è un disturbo dell'umore talvolta non riconosciuto dallo stesso interessato e dalle persone che lo circondano, nel caso dei piloti vi è un ulteriore aspetto che rende la situazione ancor più complessa. Il depresso non sempre si presenta spontaneamente dallo specialista, ma spesso viene invitato a farlo dai familiari che percepiscono cambiamenti nel suo usuale modo di essere e comportarsi. Ebbene i piloti -ammesso che si rendano conto di attraversare uno stato di depressione- sono riluttanti a presentarsi dallo specialista perché se lo stato depressivo venisse confermato il pilota potrebbe venir sospeso dal servizio e nei casi più gravi perdere l'abilitazione al volo.

Nel corso degli anni la situazione si era talmente deteriorata che a un certo punto le autorità aeronautiche statunitensi (FAA) di fronte al timore che i piloti persistessero nel tener nascosto lo stato depressivo (mettendo a rischio la sicurezza del volo) hanno preso una decisione storica togliendo il divieto all'assunzione di antidepressivi a quei piloti che presentavano sintomi da lievi a moderati. Eravamo nell'aprile 2010 e quattro antidepressivi il Prozac, lo Zoloft, Celexa e il Lexapro potevano venir prescritti ai piloti senza che questi rischiassero la sospensione dal servizio. E tanto per tranquillizzare l'opinione pubblica, in quei giorni molti quotidiani riportavano titoli del tenore: "*i piloti potranno volare anche se depressi*". Questo avveniva quindici anni orsono.

Riportiamoci ora a bordo del volo 2059 Alaska Airlines di quel 22 ottobre 2023.

Il capitano Joseph Emerson, autore del gesto, portato in tribunale è stato accusato di 83 capi d'imputazione per tentato omicidio e 83 capi d'imputazione per messa in pericolo doloso. I due capi d'imputazione si applicano a ciascuna delle 83 persone a bordo, escluso Emerson. Inoltre, Emerson è stato accusato di aver messo in pericolo un velivolo impegnato in un servizio di linea. Dopo il suo arresto Emerson ha detto al dipartimento di polizia di Portland che aveva lottato contro una grave depressione per i sei mesi precedenti precisando che aveva iniziato a sentirsi male prima dell'incidente e durante il volo temeva che "i piloti non stessero prestando attenzione". In particolare ha dichiarato: "*Ho tirato entrambe le maniglie di arresto di emergenza perché pensavo di stare sognando e volevo solo svegliarmi*".

Il 7 dicembre 2023, Emerson fu rilasciato dalla custodia della contea di Multnomah e tornò a San Francisco dopo aver pagato una cauzione di 50.000 dollari. Negli Usa la notizia aveva fatto molto scalpore, un articolo del New York Times del 2025 sulle difficoltà dei piloti con la salute mentale includeva informazioni sul volo e un'intervista con Emerson sugli eventi che avevano portato all'incidente. Il 5 settembre 2025, il giudice della corte distrettuale della contea di Multnomah ha infine condannato Emerson a 50 giorni di carcere, con il credito per il tempo scontato, 664 ore di servizio alla comunità, 8 ore per ogni vita messa in pericolo; e cinque anni di libertà vigilata. Nel caso federale, Emerson è stato condannato il 17 novembre 2025, al tempo scontato e a 3 anni di libertà vigilata. Gli è stato ordinato di pagare 60.000 dollari di risarcimento all'Alaska Air Group. A questa "rivisitazione" delle pene non è stato estraneo il particolare che durante le sedute in tribunale non pochi colleghi di Emerson avessero espresso dubbi sulla severità dei provvedimenti presi.

Un dettaglio interessante che merita venir evidenziato è che il pilota del volo Alaska che aiutò Emerson a uscire dalla cabina di pilotaggio dopo aver tentato di spegnere i motori disse al giudice di non credere che Emerson dovesse andare in prigione, sottolineando che ciò avrebbe potuto impedire ad altri piloti di cercare aiuto nella medicina.

*"In questa cultura non si puniscono le persone per indurle a essere più trasparenti"*, ha affermato il pilota.  
*"Non vedo come una misura punitiva possa incoraggiare le persone a essere più trasparenti nella loro situazione di salute"*, ha aggiunto. <sup>(1)</sup>

Eccoci quindi ricondotti al nodo principale dell'intera questione: se vogliamo che i piloti che soffrono di malattie mentali non la nascondano ma escano allo scoperto, non dobbiamo parlare di prigione o di perdita

della licenza. Notare che le frasi a discolpa di ciò che Emerson aveva fatto venivano pronunciate da uno dei due piloti che in quel volo hanno rischiato la vita per l'azione di Emerson.

**Il problema è complesso.** Visto dall'ottica di quei 5 miliardi di persone che ogni anno prendono posto su un aereo siamo sicuri che non sono pochi coloro che ritengono che se hai problemi mentali è meglio che non fai il pilota di linea ma piuttosto cambi mestiere, MA il fatto è che se una persona è preoccupata di perdere il posto di lavoro essa sarà perfettamente in grado di dissimulare il suo stato allorché si trova a tu per tu con lo psichiatra che lo sta valutando il quale fra l'altro baserà il suo giudizio praticamente in modo esclusivo sul **self reporting** cioè su quello che il paziente gli riferisce.

Ammettiamolo e prendiamone atto: ancora non è stata inventata una apparecchiatura simile al *body scanner* presente negli aeroporti capace di evidenziare l'affidabilità mentale dei piloti: non siamo noi a dirlo ma i 16 casi da noi registrati dall'inizio del secolo ad oggi; ognuno dei piloti protagonisti dei tentati e/o riusciti suicidi era stato sottoposto alla regolare visita medica e ritenuto idoneo a svolgere servizio.

L'aviazione commerciale una volta basata sulle sole compagnie di bandiera, una per ogni nazione, è oggi divenuta una complessa e mastodontica attività commerciale svolta da una pletora di compagnie aeree che hanno in flotta oltre trentamila velivoli i quali per generare profitto devono rimanere in volo il più possibile. E' per questo che si è passati dai 1.6 miliardi di passeggeri trasportati nel 2001 ai 5 miliardi del 2025. Ed è per questo che i piloti sono diventati preziosi soggetti dei quali non si può fare a meno. Bisogna quindi far di tutto per continuare a tenerli in servizio anche quando si sentono depressi e se la medicina non è ancora riuscita a venire a capo del problema bisogna aiutarli mettendo su strutture come, ad esempio, quella avviata dalla famiglia Emerson, la protagonista del volo 2059 di Alaska Airlines, la quale nel 2024 ha dato vita a *Clear Skies Ahead*. Emerson, sua moglie e altri soggetti del settore hanno voluto dar vita a questa iniziativa poichè intendono sensibilizzare l'opinione pubblica sui problemi di salute mentale tra i piloti.



Joseph Emerson è l'ultimo a destra. <https://www.clearskiesaheadnonprofit.org/home-1>

Nel suo sito si può leggere quanto segue:

*L'attuale sistema aeromedico crea rischi perché scoraggia i professionisti dell'aviazione dal cercare aiuto o cure per timore di perdere il proprio sostentamento. Clear Skies Ahead si propone di affrontare questo problema identificando e quantificando le minacce alla sicurezza associate all'elusione delle cure sanitarie. La nostra missione è coltivare una cultura del benessere all'interno della comunità aeronautica. Attraverso la formazione, diamo ai professionisti gli strumenti per affrontare i sintomi e cercare le cure necessarie senza paura o stigmatizzazione. Migliorando l'alfabetizzazione sanitaria e riducendo le barriere di accesso, ci impegniamo per un futuro più sicuro nei cieli.*

E' agevole vedere in questa lodevole iniziativa una replica di quel "**Peer support**" divenuto oggigiorno un pilastro nella lotta contro le subdole malattie mentali. Un gruppo di sostegno è un gruppo di persone "alla pari" che si forniscono reciprocamente vari tipi di aiuto per una particolare caratteristica condivisa, in genere un disagio psicologico, emotivo o comportamentale. In un gruppo di sostegno le persone si riuniscono per condividere strategie, sentirsi più forti e avere un senso di comunità. L'aiuto può assumere la forma di fornire e valutare informazioni pertinenti, mettere in relazione esperienze personali, ascoltare e accettare le esperienze altrui, fornire comprensione empatica ma soprattutto prendere atto che **tu non sei solo** e che **to lie to fly** non può essere una soluzione accettabile. (1)

- 1) "Lie to Fly" : il termine si riferisce al documentario del New York Times sul pilota Joseph Emerson, accusato di aver tentato di far schiantare un aereo nel 2022, evidenziando questioni critiche nelle politiche sulla salute mentale dell'aviazione e nei rigorosi sistemi di segnalazione della FAA che scoraggiano i piloti dal cercare aiuto per paura di perdere la licenza; il servizio punta a evidenziare l'urgenza di riforma dei protocolli sul benessere mentale dei piloti.

**NL 77/25** (24 Dicembre 2025)

*Air-accidents.com*

*Elenco Newsletter pubblicate nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)*

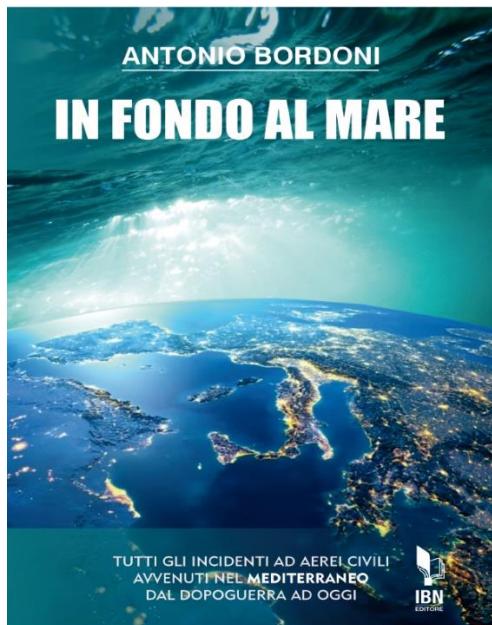
✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatografico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025

✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti similari a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025
✓	NL 57/25	L'11-9 e l'operazione Northwoods	10/09/2025
✓	NL 58/25	Vantaggi e criticità della navigazione satellitare	13/09/2025
✓	7NL 59/25	Si torna a parlare dei fumi tossici a bordo	17/09/2025
✓	NL 60/25	Non sono solo i piloti a dormire	29/09/2025
✓	NL 61/25	L'incidente al volo Delta 185 MXP-JFK	03/10/2025
✓	NL 62/25	Problemi con la RAT dei 787 ?	08/10/2025
✓	NL 63/25	L'emergenza Minimum Fuel	11/10/2025
✓	NL 64/25	In mare a Hong Kong	21/10/2025
✓	NL 65/25	Incidente aereo in Kenya	29/10/2025
✓	NL 66/25	Ad Augsburg si è parlato di fumi tossici	30/10/2025
✓	NL 67/25	Sfiorata tragedia a Nizza	02/11/2025
✓	NL 68/25	Incidente aereo tutto-cargo a Louisville	05/11/2025
✓	NL 69/25	Misteri Italiani...che passione!	08/11/2025
✓	NL 70/25	Un allarmante "Near Miss"	09/11/2025
✓	NL 71/25	Un grave e preoccupante incidente	21/11/2025
✓	NL 72/25	Computer e radiazioni solari	29/11/2025
✓	NL 73/25	Circa le radiazioni solari	01/12/2025
✓	NL 74/25	Interferenze elettromagnetiche sì, radiazioni solari no	03/12/2025
✓	NL 75/25	Un timore si aggira nei cieli	09/12/2025
✓	NL 76/25	Transponder guasto, ATC che non se ne accorge, potenziale conflitto	12/12/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALESiasi MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

*E' uscito:*



Soltanamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.