

PILOTI MALATI... MA NON TROPPO: IL CASO CLAYTON OSBON

C'è un indubbio risvolto positivo nell'incredibile e inaspettata piega degli eventi riguardanti il caso del copilota Clayton Osbon la cui foto che lo mostra immobilizzato sulla sedia dei paramedici all'aeroporto di Amarillo, Texas ha fatto il giro del mondo.

Quel giorno, era il 27 marzo 2012, il volo Jetblue 191 avrebbe dovuto svolgere il servizio diretto fra New York e Las Vegas e invece il secondo pilota fu costretto ad effettuare un atterraggio di emergenza ad Amarillo perché il capitano non era più in grado di intendere. Recita il provvedimento del giudice:

"While the flight was in progress the defendant who was the pilot of the aircraft, moved through the aircraft and was disruptive and had to be subdued and forcibly restrained from re-entering the cockpit."

E in effetti Osbon aveva dato molti problemi su quel volo; contro ogni regolamento aveva spento gli apparati radio, aveva iniziato a parlare di religione avvertendo che il volo non sarebbe più andato a Las Vegas, era andato su di giri quando il copilota, capita la situazione, gli aveva detto che forse era meglio chiamare in servizio un capitano *off-duty* che era presente su quel volo, eccetera.

A luglio 2012 vi era stato il processo ed Osbon non venne ritenuto colpevole a causa della sua infermità mentale, fu messo però sotto cura psichiatrica in una clinica specializzata. A novembre del 2012 Osbon venne valutato da una commissione di psichiatri e poté tornare al suo domicilio purché continuasse la cura che gli era stata prescritta e osservasse determinate condizioni imposte dal giudice.

Ora, a pochi giorni dalla tragedia Germanwings causata dal deliberato atto di suicidio-omicidio portato avanti dal copilota del volo, si apprende da organi di stampa che il capitano Osbon, guarito, ha deciso di far causa al suo datore di lavoro per avergli permesso di volare quando lui era malato, fatto questo che gli ha causato pubblico imbarazzo, la perdita del suo posto di lavoro, della sua reputazione e mettendo fra l'altro in pericolo la vita dei passeggeri e colleghi che volavano con lui. Il tutto accompagnato da una richiesta risarcimento per la modica cifra di 14,9 milioni di dollari.

La notizia a prima vista potrebbe sembrare paradossale, quasi da sorridere, ma analizzandola con più attenzione dobbiamo avvertire che le cose non stanno proprio così.

Il problema della salute mentale dei piloti è salito prepotentemente alla ribalta dell'attenzione mondiale. Indubbiamente esso è un argomento sul quale l'opinione pubblica è, per ovvii motivi, molto sensibile.

Ora si ipotizzi una **prima possibilità** secondo la quale negli archivi della compagnia aerea, andando ad analizzare la storia medica di Clayton Osbon, venga fuori una qualche prova che il capitano era

stato già oggetto di cadute per questo genere di malattie o soggetto a comportamenti irrazionali, ebbene in tal caso non è difficile ipotizzare che per la compagnia le cose non si mettano affatto bene.

Seconda ipotesi; dagli archivi non risultano carte che indichino precedenti. Rimane però il particolare che quel 27 marzo quando Osbon è stato comandato a prendere servizio sul volo 191, lui era malato. Questo fatto è incontestabile: ebbene per quale motivo - potrebbero sostenere i suoi legali - la compagnia non si è accorta tramite i controlli medici previsti dai regolamenti del suo stato di salute mentale? Anche in tale fattispecie la compagnia potrebbe trovarsi in difficoltà.

A questo punto la JetBlue potrebbe rigirare la patata bollente sulla classe medica, sulla presunta validità ed efficacia che hanno i controlli di cui tanto si parla in questi giorni e cercare di dimostrare che alla luce dello stato dell'arte della medicina la compagnia ha fatto tutto quello che doveva fare ed era previsto di fare, secondo i regolamenti in vigore. Ma ciò equivarrebbe anche ad ammettere la inconsistenza, la scarsa efficacia dei controlli medici che vengono eseguiti dalle compagnie dei cinque continenti nei confronti del proprio personale di volo, e sicuramente la notizia non sarebbe molto confortante per le migliaia di passeggeri che quotidianamente si avvalgono del mezzo aereo per i loro spostamenti.

Anche quest'ultima tuttavia è una possibilità che forse andrebbe presa in considerazione in quanto potrebbe sussistere una tendenza a sopravvalutare l'efficacia dei check-up medici, ovvero dare loro una valenza di sicurezza che, almeno per il momento, essi non possono avere. E' questa una tesi che i legali che assistono il vettore aereo tenderanno a sostenere, sempre che nel dossier dell'interessato non risultino precedenti casi di sospette malattie mentali.

Il caso Osbon così come è stato impostato dallo studio legale che l'assiste ("quel pilota non doveva volare") non è un fatto nuovo, cioè lo possiamo considerare inedito come caso legale, ma non è tale negli annali dell'aviazione commerciale. Se sui motori di ricerca si immette il nome "Bryan Griffin Qantas pilot" apprenderete i dettagli di una storia anch'essa apparentemente incredibile relativa a un pilota che più volte aveva chiesto senza successo di essere esonerato dal volo, perché ogni volta che entrava nella cabina di pilotaggio aveva problemi psichici decisamente gravi, di cui scoprirete da soli i dettagli. Fra i tanti:

<http://www.news.com.au/travel/travel-updates/mentally-ill-qantas-pilot-allowed-to-keep-flying/story-e6frfq80-1225844124069>

Il caso era stato fra l'altro anche incluso nel nostro libro "Piloti Malati" uscito nel 2009.

Ma per quale motivo in apertura abbiamo parlato di "risvolti positivi" ? Secondo la nostra opinione è da ritenere che qualunque sia l'esito legale della vicenda Osbon, le compagnie aeree da ora in avanti saranno molto più severe e selettive nel permettere lo svolgimento del servizio a soggetti che presentano anche solo un minimo accenno di instabilità psichica. Finora le cose erano andate in maniera differente. In un convegno tenutosi a Melbourne nel 2007 (World Psychiatric Congress) vi erano molti esperti di medicina aeronautica e in esso fu fra l'altro dichiarato che *"molti dottori specialisti in aviazione sono dell'opinione che gli effetti collaterali che può dare un antidepressivo sono molto meno gravi degli effetti che potrebbero scaturire in caso di depressione tenuta*

nascosta o non trattata” da cui il consiglio di permettere l’uso di antidepressivi al personale navigante, cosa che in alcuni paesi è vietato. Secondo questi specialisti la depressione è un malattia comune e curabile e il modo migliore di gestirla in aviazione è di farla emergere anziché spingere il soggetto a tenerla nascosta. Ebbene a nostro parere, a seguito degli ultimi avvenimenti, tutto ciò subirà un giro di vite.

Una mente instabile potrebbe provocare un disastro aereo **se messa in servizio**, la tragedia Germanwings è solo l’ultimo di una serie di casi analoghi, e potrebbe provocare invece un salasso finanziario nel caso **non venga esonerato dal servizio**, caso Clayton Osbon insegna. Come non credere che da ora in avanti sarà più difficile per gli instabili mentali di essere messi alla guida di un aereo? Purtroppo alla fine succederà che anche chi soffre di una lieve forma di depressione del tutto curabile sarà esonerato dal servizio, ma fintanto che gli esami medici e psichici non saranno in grado di determinare con certezza chi è abile al servizio e chi non lo è, è meglio rischiare di tenere a casa una persona sana che dare la cloche a un potenziale suicida.

AAR- Safety Newsletter (8/15), 22 aprile 2015