

IL TUO PILOTA HA LA DEPRESSIONE?

Pochi argomenti nel settore dell'aviazione commerciale evocano un orrore maggiore della prospettiva di un pilota che fa precipitare deliberatamente un aereo a terra. È quello che è successo, tutti lo sappiamo, con il volo Germanwings 9525 nel 2015, quando 150 persone sono rimaste uccise dopo che il primo ufficiale aveva bloccato il capitano fuori dalla cabina di pilotaggio e aveva guidato l'aereo contro una montagna delle Alpi francesi. Ed è proprio all'indomani di questa sciagura che uno studio, condotto dai ricercatori della *Harvard T. H. Chan School of Public Health* (1) ha rilevato che su 1.848 piloti il 12,6% soffre di depressione e il 4,1% ha avuto pensieri suicidi.

Quasi premonitore alla tragedia di Germanwings, un nostro libro uscito a dicembre 2008 trattava dell'argomento *"Piloti Malati, quando il pilota non scende dall'aereo."*

È una prospettiva talmente allarmante che alcuni presunti suicidi di piloti sono stati fortemente contestati, come nel caso dello schianto del volo 990 dell'EgyptAir subito dopo la partenza da New York nel 1999. Ancora, l'incidente intenzionale è una delle teorie ipotizzate per la scomparsa del volo 370 della Malaysia Airlines nel 2014 nell'Oceano Indiano, anche se non è stata raggiunta alcuna conclusione. **Ora, medesima possibilità incombe sul destino del volo 5735 della China Eastern Airlines precipitato il 21 marzo scorso nei cieli della Cina, provocando la morte di tutti i 132 occupanti a bordo.** (2)

Nonostante il comprensibile allarme suscitato da questi incidenti, la soluzione non consiste certo nel negare il fenomeno ma anzi, al contrario, avere una maggiore apertura nei confronti della salute mentale. Sono oltre 40 milioni i voli ogni anno effettuati dalle compagnie aeree e fra tutti, incidenti causati da suicidio dei piloti sono stati ipotizzati solo in pochissimi casi. Ma, lo ripetiamo, il rischio maggiore è che la cultura dell'aviazione impedisca ai piloti di essere "sinceri" sul loro stato d'animo, consentendo così alla depressione e ad altri disturbi di aggravarsi senza che il malato cerchi le cure di cui ha bisogno.

Tutti sappiamo che i piloti commerciali sono tra i pochi professionisti che devono superare test medici, annuali o semestrali, per certificare la loro continua idoneità al lavoro. Questi includono controlli fisici della vista e dell'udito, oltre alle domande di routine se essi hanno avuto problemi di salute mentale o si sono rivolti a uno psicologo. Ma è inutile prendersi in giro, è risaputo che i piloti hanno una certa riluttanza a dichiarare la propria salute mentale. Non è facile diventare pilota, non è facile prendere il brevetto. E dopo tante fatiche dichiarare di avere un problema che potrebbe mettere a repentaglio il posto di lavoro è un rischio che pochi son disposti a correre.

Non è difficile capire il problema. Idealmente, i piloti che hanno problemi di salute mentale dovrebbero cercare aiuto e dichiararlo al proprio datore di lavoro, ma è molto meno probabile che lo facciano se questo potrebbe porre fine alla loro carriera. Anche i metodi più invasivi per verificare lo stato mentale di una persona sono facilmente violabili. Chi vuole nascondere la depressione saprà che alla domanda: *"Nelle ultime due settimane, quanto spesso ha provato scarso piacere nel fare le cose?"* la risposta da dare è: *"Per niente"*. (3)

Non sorprende affatto che i piloti soffrano di problemi di salute mentale. La separazione dalla famiglia e dalle attività sociali extra-lavorative, il sonno disturbato e gli orari di lavoro irregolari sono tutti fattori che portano allo stress. Se a ciò si aggiunge la riluttanza a cercare aiuto, è sorprendente che i tassi di depressione non siano ancora più elevati (o che, cosa più probabile, qualcuno non stia dicendo la verità).

Ad aggravare il problema c'è lo stress legato alla conduzione del volo stesso. La maggior parte dei voli avviene senza incidenti, ma ciò avviene perché i piloti devono essere estremamente meticolosi nel seguire le procedure, sempre "allerta" e avere la flessibilità mentale per risolvere i problemi in tempo reale. Nel loro lavoro sappiamo bene che sistemi sempre più sofisticati rendono il lavoro più difficile, perché i computer che pilotano l'aereo sono decisamente complessi e difficili da capire specialmente quando vanno in tilt.

Nel 2008, il capitano Kevin Sullivan che pilotava il volo Qantas 72 ha avuto un incidente causato da molteplici guasti al computer contro cui ha dovuto lottare mentre l'aereo, un A330, stava precipitando verso la terra. Il capitano ha descritto in un suo libro (4) le conseguenze di questa esperienza, ovvero il grave trauma mentale che ha dovuto affrontare dopo essere riuscito, lui e il suo equipaggio a portare a terra l'aereo "impazzito". Sullivan, ex pilota della marina statunitense ha finito per ritirarsi dall'aviazione commerciale.

Le compagnie aeree sono comprensibilmente paranoiche su tutti gli aspetti della sicurezza, compresa la salute mentale. Il problema è che l'attuale clima che circonda l'argomento non è, possiamo dire, proprio propedeutico a risolvere i problemi. Il pilota che si è schiantato con il volo Germanwings 9525 aveva una storia di depressione nota alla compagnia aerea, ma non ha rivelato in modo proattivo il grave deterioramento delle sue condizioni mentali sviluppatosi ben quattro mesi prima dell'incidente cosa che il rapporto sull'incidente attribuisce in buona parte alla paura di perdere la licenza.

Una soluzione semplice potrebbe essere quella di mettere in *standby* ovvero promuovere maggiormente congedi a tempo indeterminato o il trasferimento temporaneo a terra per i piloti con problemi di salute mentale. Oppure si potrebbe pensare ad una "solida garanzia" da parte del datore di lavoro, ovvero delle compagnie aeree, che un'autodenuncia non porrà fine alla carriera di un pilota. Forse l'adozione di quest'ultima misura incoraggerebbe i malati a trovare l'aiuto di cui hanno bisogno.

La stessa classe medica potrebbe trarre utili insegnamenti, essendosi opposta alle leggi che impongono la segnalazione obbligatoria dei problemi di salute mentale alle autorità di regolamentazione, in modo che tale azione venga intrapresa in quei casi in cui i pazienti potrebbero essere a rischio. **Insomma bisogna cercare di ridurre al minimo il rischio che i piloti vedano quale unica e migliore soluzione solo il tentativo di nascondere e reprimere il loro reale stato d'animo.**

Se si vuole curare la depressione, il primo e più utile passo è di solito quello di iniziare a parlarne. È una lezione che l'industria aeronautica farebbe bene a seguire.

- (1) E' uno studio uscito nel 2016 dalla scuola in questione che si trova a Boston, Massachussets
- (2) Sull'argomento vedi le nostre Newsletter 24 e 25 del 18 maggio scorso
- (3) La versione che si trova solitamente nei testi anglosassoni è la seguente: *"In the past two weeks, how often have you felt little pleasure in doing things?" (the answer to give is): "Not at all."*
<https://reference.medscape.com/calculator/271/patient-health-questionnaire-9-phq-9>
- (4) Il libro si intitola "No Man's Land", di Kevin Sullivan. E' uscito nel giugno 2019

NL 28/2022 ; 28 Maggio 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.