

SE IL PILOTA E' DEPRESSO...

...non dovrebbe volare. Certo questa è la prima ovvia risposta che qualunque persona di buonsenso darebbe alla frase del titolo. Ma purtroppo non è ciò che avviene dal momento che tragedie dell'aria causate da piloti malati continuano ad avvenire.

All'indomani della tragedia di Germanwings (1) la Lufthansa, che controllava la compagnia coinvolta, decise di far sì che nel cockpit fossero sempre presenti due persone. Ora, a parte il fatto che questa procedura è durata poco ed è stata revocata, il recente tragico caso di Air India 171 ha mostrato che nemmeno questo accorgimento può evitare tragedie causate da atti di suicidio da parte di piloti in servizio. Facciamo quest'ultima precisazione "in servizio" in quanto è evidente che se un individuo che esercita la professione di pilota si vuol suicidare è libero di farlo allorché non è ai comandi di un velivolo evitando così di rendersi complice di un omicidio di massa.

Nella cabina di pilotaggio del Boeing 787 di Air India erano presenti entrambi i piloti, ma il soggetto suicida ha avuto la meglio nel portare a termine il suo piano, e ciò è avvenuto perché gli interruttori che portano carburante ai motori sono stati spenti quando l'aereo si trovava ancora a pochi metri dal suolo e ogni tentativo per ridare la necessaria potenza avrebbe richiesto un tempo -sia pur minimo- che non era disponibile in quella fase di salita iniziale. E' doveroso precisare che nel momento in cui scriviamo questi appunti le autorità indiane non hanno ancora rilasciato il rapporto definitivo sull'incidente.

Purtroppo i casi di tragedie dell'aria causate da piloti mentalmente malati non si limitano all'incidente Germanwings. Nella nostra ottusa provincialità i media continuano a presentare tale caso come se esso fosse stato l'unico esempio di suicidio nella storia dell'aviazione civile, ma le cose non stanno così. Se si analizzano i dati degli ultimi 45 anni troveremo la seguente situazione: (2)

● **9 febbraio 1982 DC8 JAL** Il pilota innesta in volo gli inversori di spinta dei motori numero 2 e 3. Il primo ufficiale e l'ingegnere di volo riescono a riprendere parzialmente il controllo, ma l'aereo si schiantò nella baia di Tokyo, uccidendo 24 delle 174 persone a bordo.

● **21 agosto 1994 ATR42 Royal Air Maroc.** Fatto schiantare intenzionalmente a terra dal pilota, tutti morti i 44 morti a bordo.

● **19 dicembre 1997 B737 Silk Air.** L'NTSB degli Stati Uniti ha dichiarato l'incidente essere un caso di suicidio, mentre l'NTSC indonesiano ha indicato la causa come indeterminata. Un'indagine privata ha inoltre attribuito la causa a un difetto del timone dell'aereo.

● **11 ottobre 1999 ATR42 Air Botswana.** Un pilota della Air Botswana ha requisito e poi fatto schiantare un aereo della sua compagnia contro un gruppo di velivoli all'aeroporto internazionale di Gaborone, in Botswana, distruggendo sia l'aereo che i velivoli parcheggiati a terra, il pilota sequestratore, unica vittima, era stato temporaneamente messo a riposo per problemi mentali.

● **31 ottobre 1999 B767 Egyptair.** Dopo che il capitano aveva lasciato la cabina di pilotaggio, il registratore vocale della cabina ha registrato il primo ufficiale che pregava, mentre disattivava il pilota automatico e spegneva i motori, facendo entrare l'aereo in picchiata e facendolo precipitare nell'Oceano Atlantico. Le ragioni del suo gesto non sono state determinate. Il National Transportation Safety Board statunitense ha concluso che l'incidente è stato un suicidio, mentre l'Autorità per l'aviazione civile egiziana ha attribuito la colpa a un guasto nel sistema di controllo degli equilibratori causato da azioni deliberate del primo ufficiale. 217 vittime.

●**29 novembre 2013 E190 Mozambique Airlines.** Il pilota si è schiantato intenzionalmente con l'aereo. Secondo il registratore vocale, il copilota era bloccato fuori dalla cabina di pilotaggio. Il pilota aveva problemi finanziari e psicologici.

●**24 marzo 2015 Airbus 320 Germanwings.** Il copilota Andreas Lubitz, precedentemente in cura per depressione e tendenze suicide, ha chiuso il capitano fuori dalla cabina di pilotaggio prima di schiantarsi contro una montagna vicino a Prads-Haute-Bléone, nelle Alpi di Alta Provenza, in Francia. 150 vittime.

A questi conclamati casi andranno presto aggiunti: (3)

-21 marzo 2022 China Eastern Airlines volo 5735 (B737) 132 vittime;

-8 marzo 2014 Malaysia Airlines volo 370 (B777) 239 vittime.

Ma non possiamo fermarci qui. Dobbiamo infatti aggiungere anche altri episodi, sconosciuti alla gran parte del pubblico, ma pure altrettanto temibili:

●**22 ottobre 2023:** Ottantatré persone a bordo di un Embraer 175 dell'Alaska Airlines in volo da Everett a San Francisco (4) sono state le vittime inconsapevoli di un pilota fuori servizio che ha cercato di far precipitare l'aereo. Si è trattato di un incredibile tentativo di provocare un disastro con omicidio-suicidio di massa, evitato però da due piloti molto attenti i quali fortunatamente erano nel pieno possesso delle loro facoltà mentali. Il pilota autore del tentativo di spegnere i motori nel bel mezzo del volo è stato arrestato quando l'aereo è giunto a destinazione.



E allora non giriamoci troppo intorno: giunti ad oggi a che punto siamo per individuare tali soggetti ed evitare che vengano messi ai comandi di un velivolo?

Tutti sappiamo dei controlli medici che i piloti devono sostenere periodicamente, e più avanti vi forniamo specifici dettagli. Nel caso del volo Air India 171 il capitano (59 anni) aveva avuto il suo ultimo *medical check* il 5 settembre 2024, il secondo pilota (32 anni) lo aveva avuto in data 4 febbraio 2025. Ma questi controlli sono realmente efficaci per risolvere il problema che stiamo trattando?

La statunitense FAA ha sempre puntato a incoraggiare i piloti a cercare aiuto in caso di disturbi mentali, poiché la maggior parte delle patologie, se curate, non impediscono a un pilota di volare. Ma c'è un problema: l'autodenuncia può essere un rischio per la carriera. Chi vorrà autodenunciarsi e mettere a repentaglio la professione che assicura il proprio sostentamento?

La notizia riportata nel sottostante clip, diffusa nel 2010 in contemporanea in tutto il mondo, di certo non rassicurò gli animi:



La decisione era di fonte FAA e commentandola Randy Babbitt, amministratore della Faa, precisò «*Abbiamo bisogno di cambiare la cultura ed eliminare la stigmatizzazione associata alla depressione. I piloti dovrebbero poter fare la terapia di cui hanno bisogno così da poter adempiere in sicurezza al loro dovere.*» (5)

Il problema è tutto qui. I problemi di salute mentale, come l'ansia, la depressione e l'abuso di sostanze stupefacenti, rappresentano un handicap significativo per la comunità dei piloti e possono avere un impatto sulla sicurezza dell'aviazione. I piloti, come altri professionisti, possono soffrire di varie condizioni di salute mentale, ma una cultura di segretezza e la paura di perdere il lavoro possono dissuaderli dal cercare aiuto.

In Italia i centri medici specializzati nel controllare lo stato di salute del personale navigante devono essere centri autorizzati dall'Enac in quanto devono avvalersi di personale specificatamente preparato. Anche all'estero vige una selezione dei centri da parte delle autorità aeronautiche. Qui vi mostriamo una tabella riepilogativa che mostra i limiti temporali per ogni visita.

La chiave di lettura delle tre classi è la seguente:

CPL/ATPL=Licenza di pilota commerciale; (6)

PPL = Licenza di pilota privato;

LAPL=Licenza di pilota di aerei ed elicotteri leggeri.

 Certificato Medico - Requisiti minimi periodici Questa parte, relativa ai requisiti minimi periodici, va allegata al certificato medico rilasciato. Medical Certificate - Minimum periodic requirements This part, related to the minimum periodic requirements, has to be attached to the issued medical certificate.			
Licenza/Licence	Classe 1 - CPL, ATPL	Classe 2 - PPL	LAPL
Esame di conseguimento Initial examination	Centro Aeromedico (AeMC) Aeromedical Center (AeMC)	Centro Aeromedico (AeMC) o Esaminatore Aeromedico (AME) Aeromedical Center (AeMC) or Aeromedical Examiner (AME)	Centro Aeromedico (AeMC) o Esaminatore Aeromedico (AME) Aeromedical Center (AeMC) or Aeromedical Examiner (AME)
Validità massima certificato medico (45 giorni prima del riesame) Max. medical certificate validity (45 days for reexam)	sotto i 60 anni : 12 mesi 40 – 59 anni commerciale single-pilot con passeggeri*: 6 mesi più di 60 anni : 6 mesi under 60 : 12 months 40 – 59 comm. single-pilot with pax*: 6 months 60 plus : 6 months	sotto i 40 anni : 5 anni 40 – 49 anni : 2 anni più di 50 anni : 12 mesi under 40 : 5 years 40-49 : 2 years 50 plus : 12 months	sotto i 40 anni : 5 anni più di 40 anni : 2 anni under 40 : 5 years 40 plus : 2 years

Tuttavia il particolare che i piloti sono soggetti a visite mediche è cosa nota e risaputa, quello che tuttavia l'opinione pubblica vuol sapere è quanto può stare tranquilla quando sale a bordo di un aereo. Qui possiamo "lavorare" i dati in due modi. Da una parte confrontare la decina di eventi da noi ricordati, metterla a confronto con milioni di voli effettuati dal 1980 ad oggi arrivando alla conclusione che le probabilità che un evento del genere accada al nostro volo è di 0,000... ; oppure potremmo dire e mettere in evidenza come dall'inizio degli anni novanta siamo in presenza di una marcata accelerazione nel numero di voli sfracellati a terra causa suicidio dei piloti, e questa accelerazione è continuata nel nuovo secolo. D'altra parte come si sa con le statistiche si può dimostrare tutto e il contrario di tutto. Non vogliamo propendere per alcuna delle due ipotesi ma è inutile nascondere: siamo indubbiamente in presenza di un rischio moderno per la sicurezza dei voli.

“Dopo l'accertamento psichiatrico-psicologico a cui un pilota è sottoposto all'inizio della propria carriera non è più previsto che incontri uno psichiatra a meno che non sia lui stesso ad autodenunciarsi con l'intento di chiedere aiuto, magari in risposta alla consapevolezza di non essere più in grado di svolgere il suo ruolo in sicurezza. E' comunque possibile che durante la visita a scadenza annuale presso gli uffici preposti, il medico generico rilevi qualche anormalità nelle risposte....”

E' quanto si può leggere in un libro scritto da un qualificato addetto ai lavori (7) il quale nella stessa opera elenca anche nel capitolo "Che fare?" le seguenti raccomandazioni:

- 1) Mantenere sempre almeno due persone nel cockpit;
- 2) Sottoporre i piloti a valutazione psicologica;
- 3) Istituire controlli a campione riguardanti l'uso di droghe e/o alcol;
- 4) Addestramento e controllo dei medici adibiti agli esami aero-medici,
- 5) Sancire a livello legislativo un bilanciamento tra la tutela della privacy e la salvaguardia del bene pubblico;
- 6) Istituire sistemi di peer support.

Ebbene è proprio sull'ultima raccomandazione quella del "peer support" che vogliamo accentrare la chiusura del nostro intervento in quanto lo riteniamo un argomento estremamente valido ai fini del tema che stiamo trattando.

Con questo termine "supporto di un pari" o "confronto con un pari" si intende l'instaurazione di un supporto capace di arginare una condizione di disagio in quanto esternata, resa pubblica ad una figura che non è un tuo superiore o un giudice del tuo operato bensì a un qualcuno che viene visto, nei confronti del disagio, quale fattore protettivo del quale non aver timore.

Ed è proprio per la sua validità che nell'Unione Europea, i programmi di supporto per i piloti (PPSP) sono obbligatori per tutti gli operatori di trasporto aereo commerciale (CAT) sotto la supervisione dell'Agenzia dell'Unione Europea per la Sicurezza Aerea (EASA). Questo requisito è stabilito da uno specifico Regolamento UE (8) in base al quale gli operatori erano tenuti ad implementare un programma di supporto a partire dal 14 febbraio 2021. Lo scopo di questi programmi è incoraggiare i piloti ad auto-riferirsi per problemi di salute mentale prima che raggiungano una fase critica.

Chissà se all'Air India adottano il sistema del peer support? Quando lo sapremo vi informeremo.

Come ha detto la signora Wendy Santilhan primo ufficiale di Airbus 340 della South African Airways: *"In quanto piloti, noi ci capiamo l'un con l'altro in modo implicito. Noi ben sappiamo il coraggio che occorre per parlare francamente e ogni tanto abbiamo bisogno di qualcuno 'coming in on the wing' in modo da identificare, analizzare e programmare il nostro prossimo passo".* (9)

- (1) Il volo Germanwings 9525 era in servizio fra Barcellona e Dusseldorf. La sua caduta, brevemente già descritta nel corpo dell'articolo, provocò il decesso di tutti i 150 occupanti a bordo.
- (2) La lista da noi riportata è stata già oggetto di una nostra precedente newsletter (NL 44/25).
- (3) Per i due incidenti in questione non è stato rilasciato alcun Rapporto finale investigativo.
- (4) Volo Alaska Airlines 2059 della Alaka Airlines operato però dalla sua controllata Horizon Air. Alla data odierna Emerson è ancora in attesa dell'esito del processo. L'immagine da noi pubblicata è ripresa da: <https://www.ktvu.com/news/off-duty-alaska-pilot-who-tampered-regional-airliner-may-face-attempted-murder-charges>
- (5) Il provvedimento riguardò quattro antidepressivi: Prozac della Eli Lilly, Zoloft della Pfizer, Celexa e Lexapro della Forest Laboratories. In realtà scopo del provvedimento era quello di evitare che molti piloti continuassero a volare senza denunciare il fatto che facevano uso di antidepressivi. Il titolo da noi ripreso è tratto dal quotidiano "Il Giornale".
- (6) La differenza fra le due licenze: con la CPL (Commercial Pilot Licence) è possibile intraprendere una carriera come pilota a scopo commerciale con retribuzione. L' ATPL (Airline Transport Pilot Licence) è necessaria per chi desidera lavorare presso una compagnia aerea come pilota di linea.
- (7) Il testo da noi riportato è tratto dalla pagina 173 del libro del comandante Antonio Chialastri "Dopo Germanwings, la vita del pilota di linea" IBN editore, 2017
- (8) Si tratta del Regolamento 2018/1042 dell'EASA, ora (UE) 2020/745.
- (9) "Coming in on the wing" modo di dire divenuto famoso per una canzone che accompagna il film Flying Tigers (1942) che narra di un aereo da guerra danneggiato a malapena in grado di far ritorno alla base. La citata frase della Sig.ra Wendy è tratta dalla pubblicazione "Mayday South Africa"

Elenco Newsletter emesse 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 somatogravico 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	Abbattimento 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

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

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."