

IL VOSTRO PILOTA PRENDE ANTIDEPRESSIVI?

La buona notizia è che può farlo anche se fino a qualche anno indietro ciò era vietato. La cattiva notizia è che qualche passeggero, se lo venisse a sapere, probabilmente chiederebbe di scendere dall'aereo.

Il discorso sulla salute mentale dei piloti è tornato di attualità allorchè, cessata l'emergenza Covid, centinaia di compagnie aeree commerciali si sono affrettate a rimettere in volo i loro aerei. Gli studiosi della materia, gli psichiatri avvertono che, dopo la prolungata pausa, la salute mentale dei piloti e degli altri lavoratori dell'aviazione avrebbe potuto non essere ancora pronta per la ripresa del servizio.

Il cambiamento adottato nella normativa sugli antidepressivi è dovuto al fatto che alla FAA , la Federal Aviation Administration, hanno preso atto che il divieto spingeva i piloti a nascondere di essere in cura per la depressione o patologie similari, fatto questo che metteva ancor più a rischio i voli. Pertanto attualmente secondo il regolamento in vigore negli Usa risultano permessi:

- Farmaci psichiatrici o psicotropi (anche se usati per qualcosa di diverso da una condizione di salute mentale), tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:
- antidepressivi (alcuni SSRI possono essere ammessi - vedere la politica sugli SSRI);
- ansiolitici, ad esempio alprazolam (Xanax);
- antipsicotici;
- farmaci per il disturbo da deficit di attenzione (ADD) o per il disturbo da deficit di attenzione e iperattività (ADHD);
- stabilizzatori dell'umore;
- sedativi-ipnotici;
- stimolanti;
- tranquillanti.

Secondo il sito della Federal Administration Agency gli esaminatori sanitari (AME, Aviation Medical Examiners) non devono rilasciare certificati medici per piloti ai richiedenti che fanno uso delle surriportate classi di farmaci o medicinali. (1)

Il quotidiano inglese *The Guardian*, recentemente ha trattato uno studio condotto dal *Lived Experience and Wellbeing Project*, un gruppo con sede a Dublino che studia il ruolo della salute mentale sulla sicurezza e sulle prestazioni di volo; secondo questa ricerca viene evidenziato che molti dipendenti delle compagnie aeree hanno sperimentato la stessa ansia, lo stesso stress e la stessa depressione di qualsiasi altro dipendente messo forzatamente a terra, ma- nuovamente- l'aspetto critico del loro lavoro è che spesso hanno paura di segnalare il problema per timore di perdere la licenza o il lavoro. (2) Il lettore troverà alcune interessanti tabelle di questo studio in chiusura di questo articolo.

"Non possiamo nascondere la questione sotto il tappeto o mascherarla", ha dichiarato Paul Cullen, pilota commerciale e ricercatore del gruppo, che opera presso il Trinity College dell'Università di Dublino. "I dati dicono che un certo numero di piloti era in difficoltà prima del COVID, ma non avrebbero rivelato un problema di salute mentale al proprio datore di lavoro a causa dello stigma e della paura di perdere la licenza e forse anche lo stipendio".

Gli esseri umani richiedono altrettanta o maggiore attenzione rispetto ai complicati macchinari che vengono usati in aeroporto o nei velivoli. "È necessario fare lo stesso con l'equipaggio per assicurarsi che sia in grado di volare".

Prima di questo studio già altre ricerche avevano evidenziato la criticità della situazione. Nel 2016, l'Università di Harvard aveva riportato uno studio su oltre 1.800 piloti; in un periodo di due settimane, il 13% dei piloti aveva raggiunto la soglia della depressione clinica o disturbo depressivo maggiore e il 4% dei piloti aveva riferito di avere pensieri suicidi. A sua volta la Eindhoven University of Technology aveva studiato nel 2018 1.147 piloti europei, riportando che il 40% dei piloti aveva sperimentato un elevato *burnout*, (3) Il gruppo ha dichiarato contestualmente di non ritenere i propri sforzi apprezzati dalle compagnie aeree.



<https://www.healthline.com/diseases-and-conditions/coronavirus/we-cant-ignore-the-mental-health-of-pilots-group-warns>

Ma il citato studio *Lived Experience and Wellbeing Project*, oltre a essere il più recente ha il gran pregio di affrontare l'aspetto di come il Covid abbia inciso sulla salute dei piloti e le sue tabelle sono estremamente significative.

In apertura abbiamo riportato le novità riguardanti le compagnie Usa, ma in Europa? La domanda si rende necessaria in quanto mentre un tempo l'Icao dettava regole valide per tutti, purtroppo oggi ogni Regione vuol farsi regole proprie, in particolare in quella UE che è stato teatro del più spettacolare caso di suicidio dei cieli.

L'industria aerea è in stato di massima allerta da quando il pilota Andreas Lubitz ha nascosto alla Lufthansa sintomi che suggerivano un episodio depressivo psicotico prima di chiudere il suo copilota fuori dalla cabina e far precipitare intenzionalmente l'aereo nel 2015, uccidendo tutte le 150 persone a bordo. La tragedia ha spinto la Commissione europea a richiedere alle compagnie aeree di offrire un maggiore supporto alla salute mentale dei piloti. Nell'immediatezza di quel tragico evento alla UE ci si affrettò a diramare un comunicato (4) nel quale veniva demandato ad una Task Force il compito di proporre suggerimenti.

Le raccomandazioni della Task Force sono state:

1. Il principio delle "due persone in cabina di pilotaggio in ogni momento" deve essere mantenuto.
2. I piloti dovrebbero sottoporsi a una valutazione psicologica prima di entrare in servizio nelle compagnie aeree.
3. Le compagnie aeree dovrebbero attuare un programma di controllo casuale su droghe e alcol.
4. Dovrebbe essere istituito un solido programma di supervisione degli esaminatori aeromedici.
5. Dovrebbe essere creato un archivio europeo di dati aeromedici.
6. Dovrebbero essere implementati sistemi di supporto ai piloti all'interno delle compagnie aeree. (5)

Di queste regole, come tutti ricordiamo, quella che ha avuto più diffusione mediatica è stata la regola di *sempre due persone in cabina di pilotaggio*, ma avvertiamo subito che sull'argomento ogni compagnia va

per la sua strada. Non possiamo dimenticare ciò che Gary Greenberg, noto psicoterapeuta americano scrisse sul *New Yorker* all'indomani della tragedia di Germanwings:

"I disturbi mentali non possono essere diagnosticati in maniera attendibile. E la ragione è che spesso il giudizio dello psichiatra è quasi interamente basato sul self reporting, cioè su quel che gli viene riferito dal paziente. Informazioni che una persona preoccupata di perdere il proprio posto di lavoro, ad esempio, è perfettamente in grado di dissimulare. Su internet poi è pieno di siti che insegnano a mentire per superare questo genere di test. E anche se riuscissimo a inventare l'equivalente psicologico di un body scanner aeroportuale con cui verificare l'affidabilità degli equipaggi di volo, i risultati non sarebbero comunque attendibili nel predire quello che ognuno di loro farà in futuro." (6)

I professionisti della salute mentale ogni giorno vengono chiamati a fare previsioni per aiutare il datore di lavoro a scegliere il candidato che meglio risponda alla posizione da riempire. Ma tali previsioni sono basate su una buona dose di intuito ed esperienza e in quanto tali fallibili. *"Se persino i meteorologi con i loro supercomputer satellitari e i loro complicati modelli fisico-matematici possono sbagliare, figurarsi gli psichiatri"* ha aggiunto Greenberg.

La situazione, come si vede, non è allegra e vogliamo spingerci oltre avvertendo come purtroppo l'incidente Germanwings non è stato il primo caso di suicidio commesso da un pilota. L'incidente Germanwings è avvenuto nel marzo 2015, ma un anno prima, nel marzo 2014, la scomparsa del volo MH370 (7) nell'Oceano Indiano è stato -a nostro parere- il primo eclatante caso di suicidio su cui il mondo avrebbe dovuto riflettere. (8) Ma in quell'occasione si preferì parlare di marziani nonchè delle più strampalate teorie pur di non ammettere, che qualcuno deliberatamente aveva portato quel Boeing 777 fuori rotta con l'intento di scomparire dai radar e commettere un suicidio di massa.

I piloti commerciali sono tenuti a sottoporsi a regolari visite mediche, ma non esistono linee guida specifiche su come individuare le malattie mentali. Secondo Jean Trepanier, medico legale dell'aviazione civile canadese. *"Si lascia piuttosto intendere che spetta all'esaminatore dell'aviazione fare gli esami che ritiene necessari per garantire la sicurezza del pilota". "Se il pilota dice 'Oh no, non c'è niente che non vada', ma sotto sotto c'è davvero qualcosa che non va, è difficile capirlo. E' inutile chiedere a un pilota: "Sei malato di mente?". O lo negherà, o potrebbe non riconoscere di essere malato di mente, o potrebbe addirittura mentirti e dire di no".* Decisamente più preoccupante la chiusura di Trepanier allorchè avverte che "noi dottori, non informeremo il datore di lavoro sul motivo per cui quel pilota non è idoneo a volare, perché dobbiamo anche bilanciare i diritti alla privacy dell'individuo."

Certo non si sta molto tranquilli in questa situazione. Come riconosce lo stesso John McKenna, presidente della Air Transport Association canadese *"Il sistema si basa sul fatto che il pilota informi volontariamente il suo datore di lavoro della situazione"*, ma, *"Se si tratta di una questione di stabilità mentale, potrebbe non farlo"*. Ognuno si consola come può e così in Canada -è sempre McKenna ha parlare- si precisa che i problemi gravi sono rari e che in quella nazione non si è verificato alcun incidente legato alla salute mentale di un pilota. (9) **Ma anche in Germania fino al 2015 non si era verificato alcun incidente legato alle condizioni mentali del pilota....**


Lived Experience and Wellbeing Project:

Slide 1: Presentazione del progetto;


Slide 2: Se tu sapessi che un collega di lavoro ha un serio problema mentale, tale da rappresentare rischi per il lavoro, riporteresti il caso all'Autorità?

Slide 3: Idee di suicidio


Slide 4: Hai mai parlato con qualcuno circa un problema mentale che tu hai avuto, o stai sperimentando?



Centre for Innovative
Human Systems



Trinity College Dublin
Coláiste na Tríonóide, Baile Átha Cliath
The University of Dublin



Lived Experience
Wellbeing Project
BIOLOGICAL · PSYCHOLOGICAL · SOCIAL

Impact of COVID on Aviation Worker Wellbeing (March 21, 2022)

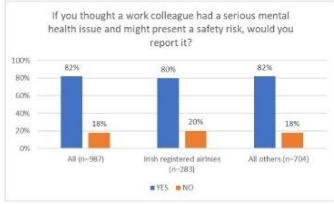
Comparison of Survey Results – Irish Registered Airlines & All Others

Dr Joan Cahill, Captain Paul Cullen, Prof Keith Gaynor, Sohalb Anwer & Fiona Hegarty

Lived Experience & Wellbeing Project
Centre for Innovative Human Systems (CIHS)
School of Psychology, Trinity College Dublin, Ireland

(1)

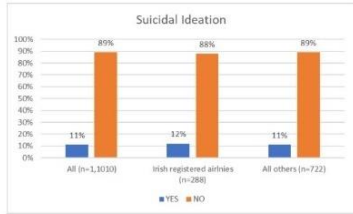
If you thought a work colleague had a serious mental health issue and might present a safety risk, would you report it?



P value	β	Log Odds	Odds Ratio
0.449 (not SS)	Positive	0.8496	1.447356

(2)

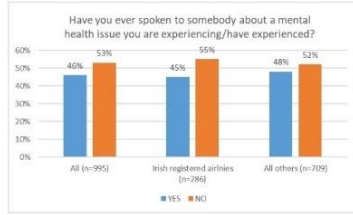
Suicidal Ideation



P value	β	Log Odds	Odds Ratio	Summary
0.456 (not SS)	Positive	0.1620	1.1758	The odds of meeting threshold for SI is 17.58% (1.17586024132-1 *100) higher for Irish registered airlines than for all other Groups

(3)

Have you ever spoken to somebody about a mental health issue you are experiencing/have experienced?



P value	β	Log Odds	Odds Ratio
<2e-16	Positive	0.9639	2.62

(4)

- (1) https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/avs/offices/aam/ame/guide/pharm/dni_dnf/
Sono 4 gli antidepressivi consentiti: Prozac, Zoloft, Celexa e Lexapro. I piloti che ne fanno uso saranno tenuti ad effettuare una visita psichiatrica ogni sei mesi.
- (2) <https://www.theguardian.com/business/2021/jun/02/pilots-mental-health-planes-covid-airlines>
- (3) "Pilot well being: the lived experience of the pilot" HindSight, Spring 2020, pag. 360 Gli studi hanno quale fonte (Wu et al, 2016) e (Demerouti et al, 2018).
- (4) <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/news/doc/2015-07-17-germanwings-report/germanwings-task-force-finalreport.pdf>
- (5) European Aviation: Commission releases Task Force's report on Germanwings incident Brussels, 17 July 2015
- (6) <https://www.blitzquotidiano.it/cronaca-europa/andreas-lubitz-nessuno-psichiatra-avrebbe-potuto-prevedere-disastro-germanings-2156322/>
- (7) Volo Malaysian Airlines 370 da Kuala Lumpur a Pechino (Boeing 777) scomparso in data 8 marzo 2014 nell'Oceano Indiano, e ancora non localizzato. 239 persone a bordo (227+12)
- (8) Ricordiamo ai lettori che nel nostro libro "Piloti Malati, quando il pilota non scende dall'aereo" LoGisma 2015 sono elencati tutti i casi di incidenti dovuti a piloti malati. Nel libro si potrà apprendere di come ben prima del caso Germanwings, o ancora del caso MH370, vi furono altri incidenti fatali ai danni di aerei di linea a causa di piloti mentalmente instabili.
- (9) <https://www.healthing.ca/diseases-and-conditions/coronavirus/we-cant-ignore-the-mental-health-of-pilots-group-warns>

NL 53/2022 ; 20 Ottobre 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
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno

NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42simo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre
NL48/22	Air France 1611 come Itavia 870?	17 settembre
NL49/22	Un caso di Fume Event a B737 di Qantas	24 settembre
NL50/22	Embraer 195 Air Dolomiti, fumo a bordo	29 settembre
NL51/22	32 casi di decolli mal gestiti	13 ottobre
NL52/22	AF447 RIO-PARIGI: Air France e Airbus in tribunale	15 ottobre

www.air-accidents.com

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.

Nelle librerie:



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