

([segue](#)) II – Il terzo intervento del convegno “La missione della medicina aerospaziale” è stato quello del prof. Giovanni Arcudi, che a Tor Vergata insegna medicina legale ; una specializzazione che gli esperti chiamano “medicina delle tenebre” perché tratta di delitti, disastri, autopsie, etc.

Il medico legale, nel mondo della medicina, rappresenta un po' un ibrido con una sorta di notaio, di certificatore, che interviene spesso *ex-post* facendo un po' perdere il significato di medicina come tutrice della salute.

In campo aeronautico, la medicina legale si deve confrontare con due criticità: i giudizi di idoneità al volo e le indagini a seguito di un incidente aereo. Il volo, come spesso ripetuto da tutti i relatori, è una condizione innaturale per l'uomo perché non rispecchia la fisiologia di un essere nato per stare per terra (o per mare). La medicina nasce 2400 anni fa, ma quella del volo solo 100 anni fa.

Per quello che riguarda i giudizi di idoneità al volo, al medico viene chiesto di valutare uno sconosciuto (a differenza del medico di base), e ciò induce delle difficoltà oggettive di valutazione, anzitutto dal punto di vista psicologico. Con quale strumenti può farlo? Misurando? Il medico legale dell'IML, non può chiedere il certificato anamnestic, cioè quello rilasciato dal medico curante che conosce corpo, psiche e ambiente di vita del paziente. Ma anche se fosse possibile ottenere questo certificato, siamo sicuri che sarebbe affidabile?

Tra l'altro, a differenza della persona che ha subito un incidente stradale, che di fronte al medico legale accusa tutte le patologie del mondo perché mira all'indennizzo, il pilota si comporta al contrario, dicendo di stare bene. La dissimulazione, anche involontaria, tende a nascondere patologie o criticità, sottovalutando i propri sintomi.

I casi Germanwings, Air Maroc, Egyptair, dove i piloti hanno portato a termine volontariamente un'azione criminale, scegliendo di suicidarsi con i passeggeri a bordo, portano all'attenzione il problema psichico che ha la caratteristica di essere molto difficile da misurare, e che sfugge ad un esame medico routinario.

Il secondo punto di criticità riguarda gli incidenti, dove l'identificazione delle vittime è un'operazione anzitutto volta a restituire la dignità alla persona morta, perché è di fatto irricognoscibile.

Le cause della morte potrebbero essere diverse dalle cause di incidente. Ad esempio, nel caso del volo Air India Express 812, descritto bene nel libro *Waiting to happen*, di Samir Kohli, che vide l'equipaggio continuare un avvicinamento verso l'aeroporto e concludere la propria corsa di decelerazione dentro una scarpata, morirono più di 160 persone. La causa della loro morte, tuttavia, non fu dovuta all'impatto, ma all'ingestione di fumo tossico sprigionatosi in seguito

La missione della medicina aerospaziale - II

Scritto da Antonio Chialastri

all'incendio scaturito dall'impatto dell'ala contro una installazione aeroportuale.

A volte invece (basti pensare al caso dell'esplosione di una bomba a bordo) capire come sono morti i passeggeri può addirittura contribuire a svelare il motivo di incidente. ([continua](#))

(4 agosto 2016)