

III – ( [segue](#) ) A chiusura del convegno, l'apprezzato intervento del gen. Manfroni, che ha esposto il suo intervento con un occhio ai giovani medici che dovranno rimpiazzarlo e quindi lasciando una sorta di testamento professionale, un passaggio di testimone non solo cognitivo, ma anche emotivo.

Il medico aerospaziale valuta, ma non vola. Come più volte ricordato durante il convegno, la struttura fisica dell'uomo lo rende inabile al volo (occhi davanti, ossa piene, peso specifico alto) e quindi occorre approcciare con discernimento coloro che si andranno a valutare.

Nell'esperienza dell'Aeronautica Militare il medico condivide molto con i piloti, compresi i momenti ludici, impara a conoscerli non solo nella sfera professionale, ma anche in quella umana/esistenziale e questo facilita la comprensione anche dei problemi e dei sintomi mostrati. Ma il lettore attento noterà che, nell'attuale organizzazione nazionale, l'ente aero-medico militare (IMAS) giudica anche e soprattutto i piloti dell'aviazione civile, di cui sostanzialmente si conoscono meno le dinamiche per esperienza diretta. Il bravo aero-medico tuttavia riesce a colmare la lacuna con la propria esperienza complessiva, maturata nei lunghi anni operativi presso gli aeroporti militari.

Il messaggio fondamentale trasmesso dal generale al termine della sua carriera si può sintetizzare con: "Il medico aeronautico più bravo non è quello che ferma il pilota, ma quello che fa volare chiunque lo voglia o continuare a volare chi già è in servizio, nei limiti imposti dalla sicurezza del volo". Un bel messaggio di apertura, di comprensione profonda del tipo di lavoro (vocazionale) che riguarda i piloti.

Dal punto di vista della selezione militare iniziale, ci sono delle considerazioni da fare, poiché l'Aeronautica dovrà investire una gran quantità di risorse per formare e addestrare un pilota. Così, la visita iniziale screma circa il 50% dei candidati. Quando invece il pilota è già stato abilitato, in funzione del valore aggiunto e comunque alto, occorre contestualizzare la sua capacità complessiva di pilotaggio e integrare i dati bio-metrici con l'esperienza maturata per assicurare i necessari livelli di sicurezza.

Anche se può sembrare paradossale, una persona in salute potrebbe essere non idonea, mentre una non in salute potrebbe mantenere i brevetti di volo.

Nel primo caso, infatti, rientra la fattispecie di chi assume sostanze stupefacenti; è fisicamente a posto, ma non è idoneo. Nel secondo caso, ci possono essere anche patologie sostanziali, come ad esempio la perdita di un occhio, che può essere compensata da una serie di capacità e abilità maturate con l'esperienza (indici percettivi di profondità, superamento di illusioni ottiche, etc.) in grado di evidenziare il mantenimento di adeguati margini di sicurezza.

Il caso Germanwings ha aperto un fronte molto spinoso. Che rilevanza hanno le dichiarazioni

anamnestiche fatte dal pilota? Va rilevata la presenza di psico-farmaci nelle urine?

Questi quesiti richiedono un confronto serrato che prenda in considerazione tutti gli stakeholder del sistema aeronautico. Da parte sua, il medico aeronautico deve tenere a mente quattro punti fondamentali nell'esercizio della sua professione:

1. Competenza professionale. Il pilota è un professionista e sa apprezzare chi ha davanti se pensa che anche il suo interlocutore lo sia.

2. Accuratezza. È difficile andare a scovare qualcosa in una persona che dichiara di sentirsi bene. È perciò importante andare a indagare bene e sistematicamente i singoli organi ed apparati.

3. Apertura. Scambiare opinioni e valutazioni con il pilota, facendo loro percepire qual è l'obiettivo del medico ossia quello di farlo volare.

4. Cultura aeronautica. Condividere il più possibile il tipo di vita del pilota, frequentando il circolo ufficiali, gli aeroclub o i luoghi di lavoro presso le compagnie, cercando di essere un insider nella comunità dei piloti, conoscendo le loro dinamiche, non solo tecniche, ma anche quello etico-esistenziali.

Infine, una interessante distinzione tra i concetti di "condizioni", "limitazioni" e "variazioni", che talvolta il pilota nota nel rinnovo della propria licenza:

- Condizioni: se applicate, il pilota può fare esattamente il proprio lavoro come prima. Ad esempio, l'obbligo di portare le lenti, di fatto equipara il pilota con occhiali a quello senza.
- Limitazioni: ci sono delle operazioni che non può fare ad esempio volo di notte se ha problemi con la visione notturna.
- Variazioni o eccezioni: qualcosa che va fuori dalle norme, quando si hanno prove che la sicurezza del volo non venga compromessa. Ad esempio un pilota può volare anche se durante la carriera perde un occhio, ma deve dimostrare di saper riconoscere gli indici percettivi di profondità, di conoscere gli effetti delle illusioni ottiche.

Anche il manuale dell'ICAO cita proprio la considerazione delle "*ability, skill and experience*" del pilota per integrarli con i suoi dati fisici.

Durante il convegno è intervenuto anche il sottosegretario alla Difesa, on. Domenico Rossi, che ha portato i saluti del governo e ha ricordato la propria esperienza come Generale di Divisione Carrista; anche lui dunque coinvolto in attività operative straordinarie. Nel sottolineare lo spirito di apertura ed interforze che ha connotato l'intera manifestazione, egli ha segnalato la disponibilità del governo alla semplificazione delle procedure di aggiornamento delle norme aeromediche attualmente vigenti, al fine di renderle sempre più aderenti ai continui sviluppi della scienza medica.

## La missione della medicina aerospaziale - III

Scritto da Antonio Chialastri

---

In conclusione, un congresso utile a scambiare punti di vista, recepire proposte, mettere in contatto realtà spesso non contigue, anche se teoricamente impegnate nello stesso ambito disciplinare; ed è proprio di questo che ha bisogno il sistema aeronautico: appunto, di fare sistema.

Un evento, e non è un caso, tenutosi due soli giorni prima che il Corpo Sanitario Aeronautico celebrasse con una festa il suo settantottesimo compleanno: dal 1938 al servizio dell'Aviazione Italiana militare e civile, 78 anni onorati con impegno e professionalità non comuni.

*(20 agosto 2016)*