



“ Los pilotos aman volar y sólo así pueden enfrentar una profesión tan exigente y compleja. La psicología trabaja mucho sobre el placer de volar, sobre el modo de mantener ese placer y sobre la forma en que las cosas sigan bien”, explicó en una entrevista con **La Prensa** el psicólogo aeronáutico y psicoterapeuta Modesto Alonso, quien además es piloto privado y docente de la especialidad en la facultad de Psicología (UBA) e INMAE (FAA).

Según el experto, el ámbito laboral en el que se desenvuelven los pilotos -bajo condiciones de alta exigencia- demandan la atención periódica de su salud mental.

- **¿Qué tipo de preparación psicológica deben tener los pilotos de avión antes de comenzar a volar?**
- Desde los comienzos de su for-

mación, el aspirante a piloto -casi siempre un adolescente aún- recibe de sus instructores muchas enseñanzas acerca de lo psicológico en el vuelo, acerca de cómo cuidarse y cuidar la seguridad del vuelo. Luego de esas primeras experiencias, ya piloto privado -si sigue su formación profesional-, se incluye el estudio de lo que se llama Factores Humanos, de las cuestiones psicológicas y médicas que están en juego en el vuelo y cuyo cuidado ayuda a tener un vuelo seguro.

También se va capacitando -pues las normativas así lo exigen- en administrar los recursos de la situación de vuelo, mejorando su comunicación, manteniendo buena conciencia situacional, ejerciendo un adecuado liderazgo y afrontando el estrés, en un entrenamiento llamado 'CRM'.

Antes de cada vuelo, el que usted

o yo podemos hacer en una aerolínea, el piloto profesional se chequea a sí mismo respecto a su estado físico, su situación emocional, su posible fatiga o estrés y si considera por todo lo que sabe que su estado no es óptimo, tiene la opción de pedir ser reemplazado en ese vuelo.

Desde ya que partimos de la base que para poder trabajar como piloto debe aprobar evaluaciones médicas y psicológicas específicas que son las que determinan si está apto o no para volar.

- **¿Qué cuestiones son evaluadas en ese sentido?**

- La evaluación de un piloto para determinar su aptitud psicofisiológica para asumir la responsabilidad de estar al mando de una aeronave, se inscribe dentro de las normas internacionales de la medicina y psicología del trabajo en general y de la medicina y psicología aeronáutica en particular. Además de un examen médico integral, desde lo psicológico lo que importa es determinar la ausencia de psicopatología capaz de afectar las funciones psicológicas necesarias para un vuelo seguro.

Las enfermedades mentales graves son excluyentes, también lo son los cuadros agudos y coyunturales pero en estos casos la inhabilitación es temporal hasta su eventual recuperación.

Se han estudiado cuáles son las competencias psicológicas específicas requeridas para volar y cuáles son los instrumentos técnicos que permiten explorarlas. Eso se aplica para ayudar a conocer mejor la aptitud de un piloto. También puede suceder que una aerolínea determinada en su proceso de selección, ya no de aptitud, elija a aquellos pilotos que tienen un perfil de personalidad más acorde con la cultura de esa organización y excluya a otros a pesar de estar sanos y capacitados.

SEGUIMIENTO

- **¿Por qué es importante que**

los pilotos tengan un seguimiento psicológico y médico?

- Los pilotos comerciales por ejemplo, a pesar de ser una de las poblaciones más sanas que hay, como cualquier persona sufren eventos de vida y esos eventos pueden afectarlos. A eso debemos sumar los estresores específicos de su ámbito laboral y las circunstancias del desarrollo de su carrera. Entonces no se puede pensar la aptitud como algo que se logra y se mantiene. Es necesario evaluarla periódicamente pues de lo contrario correríamos el riesgo de que vuele un piloto que aunque sea excelente técnicamente, por su estado de salud, sufra fallas en algunas funciones psicológicas, y eso podría afectar la seguridad de vuelo, que es el eje de la cultura aeronáutica.

- **¿Cada cuánto tiempo se deben realizar esos chequeos?**

- Eso depende de la categoría del piloto. Por ejemplo, un piloto privado es evaluado una vez al año, pero un piloto de transporte de línea aérea y algunos pilotos militares pasan cada seis meses por el chequeo médico psicológico que determina si está apto para volar y además es un chequeo más exigente

que para un piloto privado. Con el mismo criterio se ha reglamentado cada cuánto y qué tipo de chequeo es necesario hacer a las azafatas, los controladores de torre y demás personal. Todos ellos involucrados en la seguridad de los vuelos que hacemos.

- **¿Dónde se hacen oficialmente los chequeos?**

- En nuestro país hay varios gabinetes psicofisiológicos adonde acude la gente a cumplir con su estudio de aptitud, que dependen de la Fuerza Aérea Argentina, pero el central es el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial o INMAE, una institución líder en el tema, con reconocimiento internacional de primera línea. En ella están nuestros mejores especialistas en el tema, y es donde además de estudiar la aptitud psicofisiológica de del personal de vuelo, se hace docencia e investigación especializada en medicina aeronáutica, y es donde damos los cursos de psicología aeronáutica de la Facultad de Psicología de la UBA en conjunto con INMAE y en su sede.

EXPUESTOS

- **¿Cuáles son los riesgos a los que se ven expuestos los pilotos?**



Preparados para volar

Todas las profesiones pueden generar cuadros de ansiedad, depresión y estrés, pero en el caso de los pilotos de avión las altas exigencias a las que están sometidos hacen necesario un minucioso seguimiento psicológico.

Un experto habla de cómo trabaja la psicología aeronáutica con el objetivo de cuidar la salud mental de los pilotos y evitar errores durante los vuelos.

Por AGUSTINA SUCHI



¿Qué patologías pueden llegar a sufrir?

- Además de los factores que afectan a cualquier persona en su vida privada y en su trabajo -que pueden provocar cuadros de ansiedad, depresión, etcétera-, en la tarea de los pilotos hay grandes exigencias, influencia del 'time-stress', de las condiciones de ruido, de baja presión barométrica, de baja humedad del aire, efectos de aceleraciones, del 'jet lag' y de la carga cognitiva intensa, entre otros. Con el tiempo, todo esto puede afectar la motivación para el vuelo, las ansiedades, las defensas psicológicas, el equilibrio psicológico ante la tarea y pueden aparecer -paradójicamente- temor a volar, fatiga crónica de vuelo, aeroneurosis traumáticas por algún incidente o accidente, compulsión a volar, acentuación de problemas de personalidad y otros problemas.

Lo que en este medio se denominan 'síndromes de desadaptación secundaria al vuelo'.

En cada caso se puede ver acentuada la ansiedad, disminuidas las defensas psicológicas o afectada la motivación del vuelo de una mane-



Una estrategia para evitar errores

- **¿De qué forma trabaja la psicología para evitar los errores humanos en la aviación?**

- La psicología lleva un siglo acompañando a los hombres y sus máquinas voladoras. Al principio en forma elemental y reactiva, pero luego en forma preventiva, proactiva, sistémica e integral. La psicología interviene en el diseño de los aviones, de los sistemas de vuelo, del software, de las organizaciones, los equipos, las normas de selección, de las técnicas para determinar aptitud y del entrenamiento. Donde la conducta humana está presente, donde hay gente trabajando, se requiere que la psicología aporte sus ideas y herramientas para optimizar la performance humana y disminuir el error. Y en la aviación, la tarea se centra en generar y mantener una buena cultura de la seguridad, en la que el piloto aprende que es imposible eliminar el ubicuo error humano, pero que puede aprender a evitarlo, a gestionarlo, a detectarlo más rápido, a corregirlo mejor y así evitar mayores riesgos y mantener el vuelo seguro. Los pilotos son capacitados en CRM (administración integral de los recursos), en TEM (gestión del error y de amenazas), en SMS (sistema de administración de la seguridad) y en otras metodologías.

- **¿Todo se orienta a la prevención de accidentes?**

- Sí, todo esto incluye trabajar psicológicamente en la prevención y en la investigación de los accidentes, pues si bien se estima que hay un accidente cada millón y medio de vuelos, y la tasa de accidentes sigue disminuyendo, de esos pocos accidentes la mayoría se debe al factor humano. Pero no hablamos sólo de error del piloto como se hacía antiguamente, sino de una mirada sistémica que nos muestre cuáles han sido los factores organizacionales, culturales, sociales, políticos, técnicos, ambientales, de capacitación, de mantenimiento y de control, que han confluído haciendo posible el accidente. En el estudio de todos esos factores la psicología aeronáutica tiene un rol muy claro y cada vez más necesario ●

ra específica. Como estos factores influyen sobre las funciones psicológicas requeridas para un vuelo seguro, cuando se detectan es necesario actuar para garantizar la seguridad y a la vez lograr en lo posible la pronta recuperación del piloto de estas problemáticas.

- **¿Qué estrategias existen para evitarlas?**

- Las estrategias se inscriben dentro de un enfoque preventivo en lo que mencionamos acerca del es-

tudio periódico de su aptitud, la capacitación permanente y la generación de las mejores condiciones posibles de trabajo. De todas maneras, aunque sea baja, alguna presencia de problemas siempre hay y -ante ellos- la actitud es primero evaluar si afecta su aptitud para el vuelo, y si lo es en forma definitiva o transitoria. Si es transitoria se busca que se aplique la asistencia terapéutica necesaria para su readaptación al vuelo ●