

¡Mayday! Soy piloto, necesito ayuda

Jaime Godoy. Piloto Flota Boeing 787 Air Europa. Psicólogo colegiado. (P-02483) Colegiado COPAC 645.

Soy piloto de líneas aéreas y psicólogo, dos profesiones que no se parecen en nada, pero en mi caso, se retroalimentan en mi beneficio. Durante años he tratado de poner mi grano de arena y lo mejor de mí, a través de las diferentes responsabilidades que he ostentado para alzar la mano y recordar e insistir en el cuidado del factor humano en las cabinas de vuelo y fuera de ellas. En esta profesión, estamos sujetos a márgenes estrechos de normativa, procedimientos, limitaciones operativas, presión, estrés y duelos. Y es que, durante más de 22 años, he sido testigo de los duelos de diversa índole vividos por algunos de mis compañeros, así como las vivencias de los míos propios, pero ¿qué es un duelo?

La etimología de esta palabra proviene del latín, en concreto del verbo dolere (sufrir, doler, penar) y es un proceso personal y adaptativo que se abre en la vida de un piloto (me circunscribo profesionalmente a nosotros), no sólo ante una pérdida de personas cercanas por fallecimiento, separación, divorcio o temas de custodia de hijos, sino que se produce también ante situaciones interpretadas como “cambios bruscos e inesperados”: pérdida de la licencia de vuelo por razones médicas, pérdida del trabajo, no superar un curso de habilitación, ser degradado jerárquicamente en tus funciones, no superar el curso de suelta de comandante o no superar un refresco en simulador. Estas pérdidas tienen su significación particular en cada caso y su nivel de afectación dependerá de la persona y escenario concreto. Todas estas situaciones de duelo con mayor o menor intensidad son dolorosas, a veces sentidas como muy duras o

amenazantes y en algunas ocasiones desequilibrantes, hasta el punto de poder ser un punto de inflexión en la trayectoria profesional del piloto. Siempre me ha resultado curioso lo difícil que es entender (quizás porque no se lo han explicado) y explicar a un profano de la aviación, la carga emocional y profesionalmente dolorosa que es para una gran mayoría de nosotros, no superar un curso de habilitación, de suelta de comandante o un “CIMA”; todo ello, desencadena una serie de reacciones sociales, emocionales y fisiológicas en nosotros que nos desestabiliza, nos descoloca: alteraciones del sueño, rubor profesional, inseguridad en ti mismo, ansiedad, temor, estrés acentuado, problemas estomacales o vergüenza. Estos eventos que te carcomen se llevan lo mejor que se puede, porque el ego profesional o la imagen estereotipada de piloto duro, infalible y no humano, hace que nades en silencio y cuando el alma o el cerebro no hablan, lo hará el cuerpo psicodinámicamente hablando.

La evidencia empírica nos dice que la intervención que puede llevar a cabo un programa como el PAIPE

del COPAC, o de cualquier otra compañía aérea, sindicato u organización privada autorizada, es un proceso efectivo que puede aliviar y recolocar emocionalmente al piloto que vive una crisis en la que el rol del peer es la de acompañar, servir de salvoconducto para superar cualquier crisis. De hecho, cada uno de nosotros tenemos la experiencia de que se supera mejor el conflicto si podemos compartirlo con un interlocutor válido: padre, madre, hermanos, terapeuta o un peer. Por esto, de los estudios realizados, sabemos que el piloto afectado se muestra indefenso y lanza una llamada de socorro en forma de dolor o angustia: ¡MAYDAY!, soy piloto, necesito ayuda.

Como mencioné antes, toda crisis que vivamos ya sea situacional, biográfica o espontánea es un punto de inflexión donde nuestra curva de vida cambia de cóncava a convexa o viceversa, un riesgo de ruptura que puede conducir a enfermedades mentales, pero también, una oportunidad que nos permita el desarrollo de nuestras capacidades. Por ello la crisis, no necesariamente tiene que significar retroceso, desespera-

La experiencia como peers nos dice que, en numerosos casos, el piloto necesita acompañamiento en su gestión personal de las situaciones críticas y, por tanto, el PAIPE es una útil herramienta que permite examinar con detenimiento las vivencias y sentimientos que subyacen en su crisis y desde ahí comenzar a encontrar y generar opciones

ción o abismo, también podemos crecer en ella. Parafraseando a Darwin, toda persona en crisis, podrá crecer psicológicamente siempre y cuando sea capaz de adaptarse de forma saludable a la nueva situación. Es decir, lo importante de la crisis que nos afecte no es su naturaleza, sino cómo responde cada uno de nosotros a ella, y ello estará en consonancia con nuestra capacidad de resiliencia.

En este escenario social y laboral mutante que vivimos, cambio y crisis son conceptos que están unidos, toda crisis implica cambio y el cambio en sí mismo, es una crisis en el plano del trabajo, familiar o la propia vivencia personal. Las crisis son algo que surgen, sin ninguna programación previa en nuestras vidas, aparecen e invaden nuestro proyecto vital y solamente podemos o bien incorporarlas a nuestra biografía, o bien rechazarlas. Nuestras vidas como pilotos, ni las de nadie, no son estáticas, estamos expuestos a muchas vicisitudes que, si hablaríamos en clave informática, podríamos llamar "virus" (nunca mejor dicho). Debemos adaptarnos a las circunstancias cambiantes de nuestra propia biografía para que la aparición de los "virus" no distorsione nuestra realidad. No podemos por más que lo intentemos evitar la contaminación, pero sí poner los medios para que no nos destruya; quizás esto que digo suene a esotérico, a ciencia barata o regla facilona, pero es un escudo emocional de protección de incalculable efectividad.

En las intervenciones reales que he realizado como peer, siempre subrayo al piloto que solicita la intervención del programa que lo más difícil ya lo ha hecho, y es la decisión de dar el paso. Sentir no es malo; más que pilotos, por encima de ello,

somos seres humanos con uniforme. La cultura profesional, en mayor o menor medida, nos ha modelado para que "sentir" sea algo peyorativo, de débiles. Nuestras vidas estresantes y a veces caóticas, pasan demasiado deprisa de programación en programación, de vuelo en vuelo, de imaginaria en imaginaria sin posibilidad de paladear muchas vivencias personales, familiares, emocionales, sociales y laborales; la suma aritmética de estas cinco palabras conforma una de



rango superior: equilibrio. Ser piloto implica entre otras aptitudes, darnos permiso (porque lo merecemos) para tomar conciencia de nuestras emociones, lo contraproducente es no sentir las y callarlas. Estar sano psicológicamente es poder expresar con palabras nuestras emociones con asertividad para encontrar nuestro equilibrio, cada uno de nosotros debe encontrar el suyo, es nominal e intransferible y la vida nos urge a encontrar la propia salida de ese laberinto emocional; no hay reglas que sirvan para todos, sino que cada uno tiene su propia llave para adaptarse a la crisis personal y crecer, o quedarse atrapado en ella. Lo que haga o deje de hacer otro compañero, en circunstancias parecidas es respetable, pero nunca imitable. La experiencia como peers nos dice que, en numerosos casos, el piloto necesita

acompañamiento en su gestión personal de las situaciones críticas y, por tanto, el PAIPE como programa de ayuda y análogos es una útil herramienta que permite examinar con detenimiento las vivencias y sentimientos que subyacen en su crisis y desde ahí comenzar a encontrar y generar opciones. Los programas de ayuda que la normativa legal obligó a implantar desde el pasado 14 de febrero no son terapias ni mucho menos, son eso, programas de ayuda que en otros

colectivos profesionales han demostrado desde hace tiempo su versatilidad y que funcionan desde hace años en compañías aéreas de otras latitudes con altas cifras de éxito. ¿Éxito? Sí, el éxito que se busca y se persigue no es otro que el piloto retome sus límites de equilibrio emocional que fueron distorsionados por las vicisitudes. La confidencialidad, autonomía, discreción y protecciones que brinda el programa al piloto demandante de ayuda, nos permite disponer de una herramienta a libre disposición de quien pueda o quiera necesitarla.

Durante nuestra vida como piloto, se nos pueden presentar situaciones que nos descolocan emocionalmente, a saber: no pasar un simulador de refresco, ser protagonista de un incidente o de un accidente, no pasar un curso de suelta de comandante, enfermedad, separación o divorcio matrimonial complicado, fallecimiento de seres queridos, asuntos de custodias filio-parentales, cuestiones relacionadas con consumo de alcohol y/o drogas, no pasar una inspección de suelta en flota, no pasar un CIMA, ser asignado como segundo piloto siendo comandante o ser desprogramado por decisión de la dirección de operaciones en base a las razones que sean. Este tipo de eventos cuyos

Ser piloto implica, entre otras aptitudes, darnos permiso (porque lo merecemos) para tomar conciencia de nuestras emociones, lo contraproducente es no sentir las y callarlas. Estar sano psicológicamente es poder expresar con palabras nuestras emociones con asertividad para encontrar nuestro equilibrio

efectos emocionales de impacto en nuestra psique en las cabinas pueden ser entendidos en gran parte por otro piloto (y quizás por psicólogos aeronáuticos con años de experiencia) generan micro episodios de duelo que, si no son debidamente gestionados, pueden ser la antesala de duelos patológicos con consecuencias negativas. Aquí, nuestro papel de ayuda es casi de precisión quirúrgica pues jugamos con mucha susceptibilidad. Altas dosis de comprensión y entendimiento, no cuestionando ni el cumplimiento de procedimientos ni las responsabilidades que de ellas se deriven (recordemos que un peer ni es un representante de Flota, ni de CRM, ni de Seguridad de Vuelo ni de Operaciones), sino a buscar la calma

emocional del piloto, la perspectiva realista diferente y ser capaces de crear un espacio y tiempo de seguridad para su desahogo emocional, ayudarle en el trance porque un evento de las características mencionadas anteriormente para un piloto, es una pérdida que genera un duelo que hay que gestionar, sentir, vivir y sacar de él las lecciones correspondientes. No hay peers de 737, ni 787, ni de Airbus 330, ni de ATR, ni de Airbus 350. Los peers somos "uniflota", porque los peers no atienden a las especificidades del procedimiento de un modelo de avión en particular, los peers atendemos y escuchamos al piloto como ser humano integral, le damos la mano para que no caiga, le asistimos en su duelo personal para que sepa

que no está sólo. Este acompañamiento de forma empírica está verificado que en un alto porcentaje cura, alivia o sana. Los peer, desgraciadamente, no estamos para dar soluciones mágicas y rápidas, ni estamos para solucionar problemas existenciales; estamos para "abrir puertas y ventanas y airear la casa", ofrecer opciones y dar luz en el túnel, pero sin olvidar que el túnel del duelo, del tipo que sea, lo deben pasar los pilotos, regla de la vida.

Desde aquí apelo e invito a las autoridades aeronáuticas, operadores, personal aeronáutico, organizaciones sindicales y colegios profesionales sanitarios a que sean parte activa en la implantación y concienciación del programa, más que como precepto legal en cumplimiento del reglamento (UE) 2018/1042, como herramienta de generación de clima laboral óptimo para que la salud mental de todos los pilotos sea un elemento que cuidar por todos los actores implicados. Olvidarnos de que somos seres humanos deshumaniza los entornos de trabajo, nos hace menos efectivos y productivos y más vulnerables ante los retos que quedan por venir, que no son pocos. ■



PROGRAMA DE ATENCIÓN INTEGRAL
A PILOTOS EN ESPAÑA

**Nuestro objetivo:
recuperar tu bienestar y capacidad profesional**

Teléfono de contacto

646 777 274

Operativo de lunes a sábado de 9 a 21 horas