

INFO TECH n. 03/2019

Dipartimento Tecnico – 22 Gennaio 2019

(english text at the bottom)

Cari Associati,

il primo marzo p.v., ANPAC e CNOP-Consiglio Nazionale Ordine Psicologi hanno organizzato presso la Casa dell'Aviatore a Roma (Viale dell'Università 20) un Convegno sul "*Peer Support Program*" (PSP) richiesto da EASA.

Come già pubblicato in precedenti Info Tech, il Dipartimento Tecnico ANPAC ha partecipato nel 2018 ad una "commissione tecnica" organizzata da CNOP riguardante l'introduzione della normativa EASA in Italia sul PSP, oltretutto i controlli e tossicologici di rampa.

In quella sede sono state affrontate tematiche relative alla figura dell'*Aviation psychologist* ed alla futura formazione dei "Pari", elementi chiave del PSP. La normativa emanata lo scorso anno prevede una tempistica di 2 anni per essere applicata dalle nazioni sotto il controllo EASA, quindi andrà in vigore a partire dal prossimo 2020.

Vi informo che ENAC, oltre a tutto il Personale Navigante, ha favorevolmente deciso di inserire nel programma richiesto dall'EASA anche i Controllori di Volo.

Prendendo spunto dalle esperienze europee di alcune nazioni (es. Regno Unito, Germania ed EPPSI) - già operative con i PSP- proviamo ad approfondire insieme questo importante argomento.

Si parla innanzitutto di "salute mentale": tutto è nato dal grave incidente del volo Germanwings 9525 del 24 marzo 2015. Dopo tale luttuoso evento, EASA ha preso in considerazione il compito di migliorare i requisiti medici relativi ai controlli Psichiatrici e Psicologici con l'istituzione, inoltre, dei controlli tossicologici di rampa.

E' ormai fuori discussione l'importanza della nostra salute mentale ed il modo in cui affrontiamo le situazioni inerenti l'attività lavorativa. In numerosi settori dell'industria

e, soprattutto, nelle forze armate e in quelle di polizia, sono stati già messi in atto programmi di supporto tra "Pari" per la salute mentale dei lavoratori, tenuto conto della peculiarità dei compiti richiesti.

Nel delicato e complesso settore del Trasporto Aereo si vuole essere certi che i prerequisiti sulla salute mentale siano una priorità, anche per mantenerli costanti nell'arco della vita lavorativa, così articolata e logorante. La complessità dell'attività di volo determina un'usura, una fatica ed un rischio specifico maggiore rispetto alle consimili attività professionali svolte a terra, che possono esercitare un'ulteriore pressione sul benessere psico-fisico del Personale Navigante: per tali motivi è importante riconoscere il momento in cui si ha bisogno di supporto; sapere "dove", "come" e "a chi" chiedere aiuto.

Quale assistenza sarà disponibile per il Personale Navigante e Controllori di volo?

Gli Operatori, i regolatori aerei e le altre parti interessate dovranno organizzare un programma di supporto tra "Pari" (*Peer Support*), offrire loro l'accesso al supporto senza il timore di ripercussioni di carattere personale, gestionale, di carriera ecc. e nel pieno anonimato.

Ricordo che ANPAC ha avuto in passato un ruolo importante nell'organizzazione del PAG-Pilot Advisory Group, concretizzando enormi benefici per decine di colleghi.

L'esperienza inglese ci ha indicato, ad oggi, che più del 75% della popolazione pilota del Regno Unito ha accesso ad un programma di sostegno tra "Pari" ben gestito.

Questi programmi sono i primi al mondo specificamente progettati ad affrontare i problemi di salute mentale, lavoro, fatica tra i piloti, utilizzando la tecnologia dei siti web.

Ciò significa che, se i piloti di quelle compagnie aeree sentono il bisogno di esporre i propri disagi, oggi sono già in grado di trovare - tramite un sito web dedicato - un collega pilota (un "Peer") al quale parlare in tutta sicurezza e riservatezza, senza che il datore di lavoro venga messo al corrente dei propri malesseri. La maggiore difficoltà del PSP sarà quella di ottenere la fiducia del Pilota con criticità nel mostrare la sua "debolezza", ammettendo non solo a se stesso, ma anche ai propri "Pari" che ha bisogno di aiuto per tornare nel *flight deck*.

Questi volontari di sostegno tra "Pari" sono addestrati ad ascoltare e, se necessario, ad indicare ai Naviganti dove possano ottenere ulteriore aiuto, eventualmente psicologico. I "Pari" volontari sono piloti di linea ordinari, non istruttori o con incarichi di gestione, chiaramente ci saranno "Pari" anche per gli assistenti di volo e "Pari" tra i controllori di volo.

Sottolineo, infine, che il sostegno tra "Pari" non è un servizio di emergenza, ma di aiuto e sostegno ad un equilibrio mentale che ha già iniziato a subire delle crepe, un

punto d'inizio in cui un Navigante/Controllore di volo si assume la responsabilità, per il proprio benessere, ad intraprendere un percorso più armonioso per la propria vita nel suo insieme.

Il lavoro nella commissione del CNOP a cui ANPAC ha partecipato, ha permesso di definire con precisione il ruolo degli Psicologi nel campo del trasporto aereo e capire quale sia l'addestramento che in futuro riguarderà sia i "Pari" che gli stessi Psicologi.

Di tutto questo e di molto altro si parlerà al Convegno sull'*Aviation Psychology* che si terrà il 1 marzo, dove Vi attendiamo numerosi.

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Per ogni osservazione o feedback è gradita un'email a: dt@anpac.it

[English Version](#)

Dear Members,

On March 1, ANPAC and CNOP-Consiglio Nazionale Ordine Psicologi held a conference on the "Peer Support Program" (PSP) requested by EASA at the "Casa dell'Aviatore" in Rome (Viale Università 20).

As already published in previous Info Tech, the Technical Department of ANPAC participated in 2018 in a "technical commission" organized by CNOP concerning the introduction of EASA legislation in Italy on the PSP, as well as the toxicological ramp inspections.

At that time, issues related to the Aviation psychologist and to the future formation of the "Peers", key elements of the PSP were addressed. The legislation issued last year foresees a 2-year timetable to be applied by the countries under the EASA control, so it will go into effect starting next year 2020.

I inform you that ENAC, in addition to all the Navigating Personnel, has favorably decided to include the Flight Controllers in the PSP requested by the EASA.

Taking a indication from the European experiences of some countries (eg the United Kingdom, Germany and EPPSI) - already operating with the PSP - we try to examine this important topic together.

First of all, we are talking about "mental health": everything started from the serious accident of the Germanwings 9525 flight on March 24th 2015. After such a sad event, EASA took into consideration the task of improving the medical requirements related

to Psychiatric and Psychological controls with the addition of ramp toxicological controls.

The importance of our mental health and the way we deal with work-related situations is now out of the question. In many sectors of the industry and, above all, in the armed forces and police forces, support programs have already been implemented between "Peers" for the mental health of workers, taking into account the specific nature of the tasks requested.

In the delicate and complex sector of Air Transport we want to be sure that the prerequisites on mental health are a priority, also to keep them constant throughout the working life, so articulated and exhausting. The complexity of the flight activity determines stress, fatigue and a specific risk greater than the similar professional activities carried out on the ground, which can exert further pressure on the psycho-physical well-being of the Navigant Personnel: for these reasons it is important to recognize the moment when support is needed; know "where", "how" and "who" to ask for help.

What assistance will be available for the Navigant Personnel and ATC Controllers? Operators, regulators and other interested parties will have to organize a support program between Peers, offer them access to support without fear of personal, managerial, career repercussions etc. and in full anonymity.

I remember that in the past ANPAC has played an important role in organizing the PAG-Pilot Advisory Group, realizing enormous benefits for dozens of colleagues.

The UK experience has shown us, to date, that more than 75% of the UK pilot population has access to a well-managed "Pari" support program. These programs are the first in the world specifically designed to address mental health problems, work, fatigue among pilots, using website technology.

This means that if the pilots of those airlines feel the need to expose their discomforts, today they are already able to find - through a dedicated website - a pilot colleague (a "Peer") to whom they can talk in complete safety and confidentiality, without the employer being informed of their problems. The greatest difficulty of the PSP will be to gain the Pilot's confidence with criticality in showing his "weakness", admitting not only to himself, but also to his "Peers" who needs help to return to the flight deck in safety.

These support volunteers among "Pari" are trained to listen and, if necessary, to indicate to the Navigants where they can get further help, possibly psychological. The "Peer" volunteers are ordinary line pilots, non-instructors or management posts,

clearly there will be "Peer" even for flight attendants and "Peer" among ATC controllers.

Finally, I emphasize that the support between "Peer" is not an emergency service, but of help and support for a mental balance that has already started to suffer little "cracks", a starting point in which a Pilot/Flight attendant/ ATC Controller takes responsibility for his/her well-being, to undertake a more harmonious path for his/her life as a whole.

The work in the CNOP commission to which ANPAC has participated, has allowed to define precisely the role of Psychologists in the Commercial Air Transport and understand what is the Training that in the future will concern both "Peers" and the Psychologists themselves.

All this and much more will be discussed at the Conference on Aviation Psychology to be held on March 1, where we await in force.

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Any comments or feedback is welcome by emailing us at: dt@anpac.it