

# PROGRAMA DE ATENCIÓN INTEGRAL A PILOTOS EN ESPAÑA

## GUÍA



PROGRAMA DE ATENCIÓN INTEGRAL  
A PILOTOS EN ESPAÑA



COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS  
DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

# CONTENIDO DE LA GUÍA

<b>Introducción</b>	<b>2</b>
Origen, antecedentes y definición del problema	2
<b>Qué es el PAIPE</b>	<b>4</b>
<b>Nuestros referentes</b>	<b>6</b>
<b>¿Quién puede solicitar los servicios y ante qué tipo de problemas?</b>	<b>7</b>
¿Necesito la ayuda del PAIPE?	7
Factores que dificultan que un piloto solicite ayuda	9
<b>¿Cómo funciona el PAIPE?</b>	<b>10</b>
Etapas hacia la recuperación	10
El programa de PEERS del PAIPE	
Qué es y cómo funciona un programa de peers	11
Qué no es un programa de peers	12
Objetivos del programa de peers del PAIPE	13
Beneficios del programa de peers del PAIPE	13
La ayuda psicológica profesional del PAIPE	14
Red asistencial PAIPE	14
<b>¿Cómo solicitar la ayuda del PAIPE?</b>	<b>15</b>
<b>Anexo I: CISM</b>	<b>16</b>

# INTRODUCCIÓN

La guía PAIPE que se presenta a continuación constituye una herramienta para reforzar la labor de divulgación y de impulso del Programa de Atención Integral a Pilotos en España (PAIPE) en todo el territorio nacional, reto asumido por el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC).

## ORIGEN, ANTECEDENTES Y DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Los pilotos son los responsables de la gestión de operaciones aéreas en diferentes ámbitos, como el transporte de pasajeros, los trabajos aéreos o la carga aérea. Por ese motivo, es de vital importancia que se encuentren en óptimas condiciones tanto físicas como psicológicas a la hora de realizar su trabajo. Un mal estado de salud mental del piloto puede afectar directamente a su rendimiento y, por ende, amenazar a la seguridad del vuelo, con consecuencias potencialmente devastadoras. Por ello, es esencial que los pilotos no solo estén físicamente sanos a la hora de volar, sino que también es sumamente importante salvaguardar su bienestar psicológico.

Generalmente, los pilotos son personas con un alto nivel intelectual y con una elevada capacidad de resolución de problemas. Están acostumbrados a soportar elevadas cargas de trabajo y a afrontar situaciones que generan altos niveles de estrés. Por consiguiente, la imagen que la sociedad tiene de los pilotos, es que son individuos capaces de hacer frente a todo lo que les depare la vida puesto que para eso han sido entrenados.

No obstante, la realidad puede ser muy diferente. Los pilotos, al igual que el resto de la población, pueden sufrir problemas que afecten negativamente a su salud mental (diversos estudios así lo demuestran<sup>1</sup>). Sin embargo, en términos generales, la incidencia de los problemas psicológicos en los pilotos ha resultado muy difícil de determinar, ya que esta detección se ve obstaculizada por diversos factores. El más claro y evidente es su reparo a revelar sus problemas y/o preocupaciones por el temor a perder de manera temporal o permanente su licencia de vuelo.

---

<sup>1</sup> Un estudio de Harvard (2016) puso de manifiesto que el 12% de los pilotos ha atravesado etapas depresivas y que el 4% ha tenido en el algún momento de su vida pensamientos suicidas. Otra investigación (Demerouti et. Al., 2019) muestra que el 40% de los pilotos británicos tienen altos niveles de burnout, produciendo como consecuencia un peor rendimiento en los simuladores de vuelo. A modo de comparación, Witchen y otros (2011) mostraron que el 27% de la población adulta de la UE habían sufrido al menos un trastorno mental en el último año (ansiedad 14%, depresión 7% e insomnio 7%).

El departamento de salud ocupacional de una de las aerolíneas europeas más importantes puso de manifiesto que el número de pilotos que acudieron a ellos en busca de ayuda con el propósito de intentar solventar sus problemas mentales no alcanzó el 0,5% del total de sus pilotos en los años anteriores a 2015. Por otro lado, también es bien sabido que el uso de los programas de asistencia a los empleados por parte de las compañías es bastante bajo. La razón de ello es el miedo del piloto a perder su medio de vida por reportar cualquier tipo de problema de carácter psicológico/psiquiátrico.

La falta de decisión por parte del piloto para solicitar ayuda no hace más que retrasar el momento de afrontar el problema y, como consecuencia, empeora el pronóstico. Cuando el piloto renuncia por este tipo de problemática a buscar soluciones eficaces, esta conducta sobrepasa el ámbito estrictamente personal, convirtiéndose en una cuestión que afecta al bienestar público debido a las consecuencias que puede llegar a comportar para la seguridad aérea.

Por ese motivo, con el fin de garantizar al piloto la **confidencialidad** de la ayuda que potencialmente pueda recibir, la **confianza** y **complicidad** en el afrontamiento del problema, así como la **búsqueda conjunta de soluciones**, el COPAC ha creado el Programa de Atención Integral a Pilotos en España (PAIPE).

“Después de exhaustivas investigaciones, se ha demostrado sin lugar a dudas que los pilotos son, de hecho, solo humanos”

Dr. Ries Simons de la Sociedad Europea de Medicina Aeroespacial citado en la guía European Pilot Peer Supportive Initiative (EPPSI)

## ¿QUÉ ES EL PAIPE?

PAIPE es un programa de ayuda creado por el COPAC por y para pilotos, destinado al tratamiento y recuperación de trastornos de origen emocional, psicológico o problemas por adicciones que afecten al desempeño profesional. El PAIPE pretende alcanzar un triple objetivo.

En primer lugar, **romper la barrera** que frena a los pilotos a la hora de pedir ayuda cuando detectan que se empieza a deteriorar su bienestar psicológico. En segundo lugar, conseguir que el piloto se encuentre totalmente **respaldado, acompañado, apoyado y ayudado** ante cualquier situación que le pueda ocurrir (ya sea de carácter laboral o personal). Y, en tercer y último lugar, **asegurar la mayor protección a los usuarios del transporte aéreo**, garantizando que el piloto se encuentra en perfectas condiciones para ejercer su trabajo.

En otras palabras, el programa PAIPE pretende mitigar el impacto psicológico de un incidente crítico<sup>2</sup> en el ámbito personal o profesional, y ayudar al piloto en la recuperación normal de esas situaciones antes de que las dañinas reacciones del estrés afecten a su rendimiento laboral, a su carrera profesional, a su familia o a su salud.

Ayudar, tratar y recuperar al piloto en las mejores condiciones bajo el principio fundamental de la confidencialidad

---

<sup>2</sup> Un incidente crítico es un suceso estresante que evoca reacciones de estrés en las partes implicadas directa o indirectamente. Puede ser un incidente o un accidente en el ámbito personal o laboral (p. ej., un pasajero conflictivo en la cabina de pilotos, una salida de pista, una muerte de un ser querido o un divorcio). Un incidente crítico puede superar los mecanismos normales para hacer frente a estas situaciones y dejar a la persona con la sensación de estar fuera de control o de sentirse desamparado.

Los **principios** fundamentales que rigen el funcionamiento del PAIPE son:

#### **CONFIDENCIALIDAD ABSOLUTA**

La identidad de los pilotos que soliciten ayuda al PAIPE estará en todo momento protegida.

#### **ACCESO VOLUNTARIO**

PAIPE es una vía de ayuda a disposición del piloto que lo necesite y que lo solicite.

#### **MODELO NO PUNITIVO NI PERSECUTORIO**

Programa de ayuda, sin ningún tipo de repercusión negativa para el piloto.

#### **AYUDA INTEGRAL**

PAIPE ofrece apoyo personal a través de los peers y, en los casos en los que sea necesario, asistencia psicológica y/o psiquiátrica.

#### **PROFESIONALIDAD**

PAIPE cuenta con una red de profesionales para ayudar al piloto formada por peers (pilotos con formación específica), psicólogos clínicos y médicos especializados.

#### **FIABILIDAD Y EXPERIENCIA**

La atención sanitaria cuenta con el respaldo y la garantía de la alta especialización de los equipos asistenciales del programa PAIME de la OMC, con más de 20 años de funcionamiento.

#### **PREVENCIÓN**

La filosofía del PAIPE es ayudar al piloto que lo necesite, ante cualquier situación, para prevenir escenarios más complejos o potenciales riesgos de seguridad operacional.

#### **INDEPENDENCIA**

PAIPE es un programa de ayuda de pilotos para pilotos sin condicionantes ajenos a la profesión. PAIPE tiene en cuenta el Reglamento (UE) 2018/1042 de la Comisión, pero no está sujeto al reporte ni a la supervisión o control de terceros.

## NUESTROS REFERENTES

El programa PAIPE se ha diseñado y construido basándose en el conocimiento teórico y experiencia práctica de las siguientes entidades:

- El programa Critical Incident Response Program (CIRP) -acreditado por la [International Crisis Incident Stress Foundation \(ICISF\)](#) y la [Universidad de Maryland](#)-. El programa se basa en los principios Critical Incident Stress Management (CISM), metodología de gestión de situaciones de crisis implantada en los años 90 en EE. UU. y aplicada ya en multitud de países. Todo el equipo de peers del PAIPE ha recibido la formación y entrenamiento cualificados del programa CISM por parte de un conjunto de instructores acreditados. [Consulta aquí más información sobre el programa CISM.](#)
- PAIPE cuenta con la red asistencial y la atención especializada del [Programa de Atención Integral al Médico Enfermo \(PAIME\)](#) de la [Organización Médica Colegial \(OMC\)](#), un programa que ha tratado a más de 5.000 médicos desde su creación, y que garantiza la total confidencialidad y el secreto profesional en la atención que se reciba a través de este programa.
- El diseño y la implementación del programa de peers del PAIPE se basa en la metodología de la guía [European Pilot Peer Support Initiative \(EPPSI\)](#).

## ¿QUIÉN PUEDE SOLICITAR LOS SERVICIOS DEL PAIPE Y ANTE QUÉ TIPO DE PROBLEMAS?

Puede solicitar ayuda al PAIPE cualquier piloto con nacionalidad española o con otra nacionalidad que opere en una compañía de AOC español ante las siguientes situaciones:

- Problemas emocionales por causas profesionales y/o personales que puedan generar estrés, ansiedad o preocupaciones graves. Abarca aquellos casos derivados de haber vivido un incidente crítico, como pueden ser preocupaciones o presiones relacionadas con el trabajo, problemas relacionados con los compañeros de trabajo, problemas económicos, problemas familiares, etc.
- Problemas psíquicos, psiquiátricos y/o conductas adictivas que puedan interferir en su práctica profesional.

## ¿NECESITO LA AYUDA DEL PAIPE?

Con el propósito de saber si una situación de estrés derivada de un incidente crítico está afectando a la salud mental del piloto, se pueden observar determinadas reacciones a nivel fisiológico, cognitivo, emocional y conductual.

En el contexto de la gestión del estrés tras incidentes críticos, las reacciones por estrés son los cambios fisiológicos y psicológicos que le ocurren a una persona que ha estado expuesta a un suceso estresante.

Puede ocurrir en alguna situación, que los pilotos no sepan reconocer este tipo de reacciones. Por ese motivo, en la [Tabla 1](#), se enumeran algunas de las más comunes, aunque no exclusivas, provocadas por el estrés en un listado facilitado por la International Critical Incident Stress Foundation, Inc., de Ellicott City (Maryland).



<b>NIVEL FÍSICO</b>	<b>NIVEL MENTAL/COGNITIVO</b>	<b>NIVEL EMOCIONAL</b>	<b>NIVEL CONDUCTUAL</b>
Opresión en el pecho	Culpabilización	Abandono	Consumo de alcohol
Escalofríos	Confusión	Agitación	Acciones antisociales
Frío	Dificultad para hacer cálculos	Ansiedad	Cambios de actividad
Diarrea	Dificultad para concentrarse	Aprensión	Cambios en la vida sexual
Mareos	Dificultad en la resolución de problemas	Negación	Estallidos emocionales
Respiración acelerada	Dificultad en la toma de decisiones	Depresión	Movimientos erráticos
Fatiga	Dificultad para nombrar objetos comunes	Miedo	Dureza con la familia
Chirriar de dientes	Dificultad para la lectura	Sensación de aislamiento	Hiperalerta con lo que te rodea
Dolores de cabeza	Desorientación (espacial/temporal)	Sensación de estar perdido	Incapacidad de descansar/relajarse
Cambios hormonales	Sueños perturbadores	Sensación de estar adormecido	Incremento/pérdida de apetito
Nauseas	Hipervigilancia	Duelo	Cambio de trabajo
Sudoración	Alerta incrementada/disminuida	Culpabilidad	Dolores corporales inespecíficos
Latidos cardíacos rápidos	Recuerdos intrusivos	Rabia intensa	Arritmia
Problemas de sueño	Problemas de memoria	Irritabilidad	Paranoia
Sed	Autoevaluaciones ofensivas/defensivas	Contacto limitado	Problemas relacionales
Tembor de manos	Agobio con las rutinas normales	Tristeza	Cambios en patrones del discurso
Espasmos	Bajo nivel de atención (disminuido)	Incertidumbre	Reflejo de sorpresa identificado
Dificultades visuales	Procesos de pensamiento más lentos	Preocupación	Se refugian en sí mismos
Molestias de estómago	Recordar el suceso una y otra vez	Deseo de esconderse	Desconfianza en los demás

*Reacciones más comunes provocadas por el estrés. Fuente: International Critical Incident Stress Foundation, INC*

Si las reacciones por estrés no disminuyen, ni en frecuencia ni en intensidad a las pocas semanas del incidente crítico, son evidencias más que suficientes para pensar que se tiene un problema. El PAIPE cuenta con los recursos necesarios para ayudar a gestionarlo, garantizando en todo momento la **confidencialidad y el anonimato**.

## FACTORES QUE DIFICULTAN QUE UN PILOTO SOLICITE AYUDA

Entre los factores que pueden dificultar que un piloto pida ayuda se encuentran:

- **La conspiración del silencio.** Ocultación del problema por parte del piloto, la familia, amigos o compañeros.
- **Miedo** a la estigmatización por sufrir un problema de carácter psicológico/psiquiátrico.
- **Miedo** a la pérdida de credibilidad y reputación por parte del colectivo de pilotos (ejemplaridad contrariada).
- **Miedo** a que otros pilotos sepan que se ha solicitado ayuda.
- **Miedo** a perder la licencia de vuelo.

Para intentar superar estas creencias, es importante:

- Llamar al PAIPE para solicitar información.
- Consultar con la red de apoyo.
- Informarse acerca de los beneficios que tiene entrar en este programa (autoconocimiento emocional, prevención, bienestar, etc.)
- Valorar y reflexionar sobre la necesidad de tener una óptima salud mental.
- Conocer a los compañeros y profesionales que estarán durante todo el proceso de asistencia y tener una primera toma de contacto con ellos.
- Intentar explicitar y reflexionar sobre las razones por las que no se solicita la ayuda: temor, vergüenza, ansiedad, preocupación etc. Es la manera más saludable de comenzar el proceso.
- Informarse del respaldo científico que tiene el programa CISM.

# ¿CÓMO FUNCIONA EL PAIPE?

## ETAPAS HACIA LA RECUPERACIÓN

El piloto que acuda al PAIPE recibirá una atención personalizada e individualizada en todo momento. La situación específica del piloto, en función de la tipología de su problema, determinará el tipo de atención o tratamiento que deberá recibir en favor de su recuperación:

### Asignación de un peer

Un compañero piloto entrenado será quien en primer lugar dé soporte, escuche, apoye y ayude a la persona que contacte con PAIPE.

### Psicólogos clínicos

Si el problema requiere atención psicológica profesional, un equipo de psicólogos clínicos -formados dentro del programa y el protocolo de confidencialidad- se pondrá a disposición del piloto.

### Médicos y red asistencial PAIME

Los casos más graves, en los que incluso pueda ser necesario el ingreso, contarán con los especialistas del Programa de Atención Integral al Médico Enfermo (PAIME) de la Organización Médica Colegial (OMC).



## EL PROGRAMA DE PEERS DE PAIPE

### QUÉ ES Y CÓMO FUNCIONA UN PROGRAMA DE PEERS

Los programas de *peers* llevan existiendo desde hace más de veinticinco años en numerosas aerolíneas de todo el continente europeo y de otros países tales como Estados Unidos, Sudáfrica o Canadá. Si nos fijamos en lo que ahora son décadas de experiencia, estos programas han demostrado claramente su eficacia tanto en la **prevención y detección temprana** del problema, como en la **calidad de la ayuda** que recibe el piloto que solicita este tipo de asistencia.

La experiencia de los programas existentes ha demostrado que del total de los pilotos que en un momento dado necesite algún tipo de ayuda para garantizar su bienestar mental, alrededor del 70-80% conseguirán que sus problemas y/o preocupaciones se traten satisfactoriamente dentro de un programa de *peers* sin necesidad de ningún otro tipo de asistencia. El 30-20% restante de los casos requerirán la ayuda de un profesional de la salud mental.

Los programas de *peers* pueden definirse como una estructura mediante la cual un piloto que lo necesite puede obtener **ayuda y apoyo confidencial** por parte de otro piloto específicamente entrenado para ello, con el propósito de intentar paliar sus problemas/preocupaciones de carácter laboral y/o personal. En el centro del programa se encuentran los pilotos *peers*. Los *peers* son compañeros pilotos que están específicamente entrenados en habilidades básicas de **escucha activa, empatía y asesoramiento** con las que tratan de hacer frente a las reacciones de estrés que provocan los incidentes críticos. El punto fuerte de este tipo de programas reside en que es más probable que un piloto se abra y exprese sus problemas y/o preocupaciones a otro compañero piloto, el cual sabe perfectamente lo que es ser piloto y, por lo tanto, es conocedor de primera mano de las tensiones y exigencias únicas que demanda esta profesión. Además, al compartir un mismo lenguaje y una misma experiencia profesional, provoca que el ajuste de la ayuda que proporciona el *peer* sea mayor.

Los sistemas de apoyo entre *peers* proporcionan a los individuos un lugar al que acudir para compartir sus problemas con un compañero de confianza en un entorno totalmente seguro, confidencial y no punitivo. Un programa de *peers* bien organizado puede y debe permitir que se detecte a tiempo el problema, proporcionando así, apoyo y asesoramiento temprano lo más rápido posible. De esta manera, se evita que los problemas psicológicos se conviertan en una mayor responsabilidad tanto para la carrera del individuo como para la seguridad aeronáutica.

Compañeros pilotos, bajo la supervisión y el asesoramiento de un profesional de la salud mental, ayudan a otros pilotos a tratar diferentes tipos de preocupaciones o problemas relacionados con el trabajo y/o la vida personal

Todos los *peers* del PAIPE están formados en el programa CISM (Critical Incident Stress Management) acreditado por la ICISF (International Crisis Incident Stress Foundation). Aparte, todos ellos están supervisados, asesorados y apoyados por un profesional de la salud mental debidamente cualificado.

Por último, para las situaciones concretas en las que al piloto no le sea suficiente con este tipo de ayuda, el peer tiene un papel fundamental en asesorar y proporcionar al piloto la información necesaria para que este, si **voluntariamente** así lo considera, pueda recibir ayuda profesional psicológica/psiquiátrica de manera **confidencial**.

#### QUÉ NO ES UN PROGRAMA DE *PEERS*

Aparte de definir lo que es un programa de *peers*, también es importante y, sobre todo, necesario, definir lo que no es. Un programa de *peers* **no es un servicio de emergencia**. Hay muy pocas situaciones en el ámbito de la salud mental que constituyan una verdadera emergencia. En esos casos, se deben poner en marcha soluciones totalmente ajenas a cualquier programa de *peers*. La persona afectada o su entorno debe recurrir a servicios de emergencia que puedan darle una asistencia inmediata (p. ej., 112).

Por otro lado, también se ha de destacar que **los *peers* no son psicólogos**. Los *peers* son compañeros que están específicamente entrenados para ayudar y brindar apoyo emocional de manera informal y segura, pero bajo ningún concepto están preparados ni cualificados para aplicar ningún tipo de psicoterapia profesional.

## OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE *PEERS* DEL PAIPE

Los principales objetivos del programa de *peers* de PAIPE son:

- Proporcionar al piloto un **entorno seguro, confidencial y no punitivo** en el que hablar de sus problemas y/o preocupaciones sin temor a perder su licencia de vuelo o a sufrir algún tipo de consecuencia en el ámbito laboral. Una vez que tal objetivo se haya logrado, eso podría ser todo lo que se requiera. El piloto solo necesita hablar con otro piloto de confianza acerca de sus problemas y, una vez que lo haya hecho, es suficiente y no requerirá de más asistencia.
- Dirigir al piloto de manera efectiva hacia una ayuda profesional apropiada en los casos en los que así sea necesario. Una parte importante del periodo de entrenamiento de los *peers* es el conocimiento de los mecanismos de ayuda disponibles para los pilotos a través de las diversas vías que pone a disposición el PAIPE. La orientación que dan los *peers* siempre cuenta con la supervisión y el apoyo de un profesional de la salud mental.
- Mejorar la seguridad aérea. Todo sistema que aliente a los pilotos a informar tempranamente de una preocupación o de un problema bajo el principio angular de la confidencialidad, garantizará a la sociedad una mayor seguridad aérea.

## BENEFICIOS DEL PROGRAMA DE *PEERS* DEL PAIPE

Los principales aspectos positivos del programa de *peers* del PAIPE son:

- Permite la gestión temprana del problema. Los *peers* ejercen en muchas ocasiones una labor preventiva.
- Los *peers* actúan de forma voluntaria y altruista, movidos únicamente por la voluntad de ayudar a un compañero que lo necesite.
- Todos los *peers* del PAIPE están entrenados específicamente en el programa CISM (Critical Incident Stress Management) acreditado por la ICISF (International Crisis Incident Stress Foundation).
- Todos los *peers* del PAIPE están supervisados y aconsejados por un psicólogo clínico especializado en aviación.
- Los *peers* del PAIPE proporcionan una vía confidencial<sup>3</sup> para la resolución de cualquier tipo de problema, ya sea de carácter laboral o personal.
- Los *peers* mejoran la resistencia y favorecen y mejoran la resiliencia de los pilotos.
- Permite aconsejar, acompañar y guiar, en las ocasiones en las que así sea necesario, al piloto hacia la ayuda profesional (psicológica/psiquiátrica).

---

<sup>3</sup> Todos los *peers* del PAIPE han firmado un acuerdo de confidencialidad.

- Los *peers* son capaces de reducir las tasas de enfermedad y absentismo, manteniendo al mismo tiempo al personal aeronáutico motivado y animado a hacer frente a sus problemas sin el temor a perder su licencia.
- El programa de *peers* del PAIPE es totalmente independiente de cualquier autoridad aeronáutica (AESA/EASA) por lo que no está sujeto a ningún tipo de inspección, supervisión o control de terceros.

## LA AYUDA PSICOLÓGICA PROFESIONAL DEL PAIPE

En los casos en los que sea necesario y, siempre y cuando el piloto voluntariamente solicite este tipo de ayuda, se pondrá a su disposición, de manera **confidencial**, un equipo profesional de psicólogos clínicos. Este grupo de psicólogos clínicos, al igual que los *peers*, están formados y especializados en el programa CISM (Critical Incident Stress Management) de la ICISF (International Crisis Incident Stress Foundation). Además, conocen de primera mano y están familiarizados con la metodología del programa PAIPE.

## RED ASISTENCIAL PAIME

En los casos más graves, en los que incluso pueda ser necesario el ingreso, si el piloto lo solicita, puede ser derivado al PAIME<sup>4</sup> (Programa de Atención Integral al Médico Enfermo) de la Organización Médica Colegial (OMC). En base a un acuerdo exclusivo de prestación de servicios entre el COPAC y la Fundación para la Protección Social de la Organización Médica Colegial (FPSOMC), PAIPE cuenta con la red asistencial y la atención especializada del programa PAIME, un programa con más de veinte años de historia que ha tratado a más de 5.000 médicos desde su creación, y que garantiza la total confidencialidad y el secreto profesional en la atención que se reciba a través de este programa.

El PAIME es un programa orientado al tratamiento y a la recuperación de médicos que padecen enfermedades relacionadas con trastornos psíquicos y/o conductas adictivas al alcohol y/o otras drogas, incluidos psicofármacos, que puedan interferir en su práctica profesional, asegurando así su retorno al ejercicio de la medicina en óptimas condiciones para una mayor seguridad de los pacientes. El PAIME, al igual que el PAIPE, tiene una filosofía no persecutoria y no punitiva, promueve el acceso voluntario de los pacientes a los servicios del programa y fomenta la rehabilitación de los mismos.

---

<sup>4</sup> [Información adicional sobre el PAIME](#)

El PAIME ofrecerá a los pilotos que lo demanden los siguientes servicios asistenciales:

- Ambulatorio: primera visita y visitas de seguimiento y, según la disponibilidad territorial, psicoterapias individuales y grupales, así como la realización de controles de tóxicos en orina, estudios neuropsicológicos y psicometrías.
- Hospital de día, según la disponibilidad territorial.
- Hospitalización en la Unidad de Ingreso del PAIME para los casos más graves, ya sea debido a una conducta adictiva o a un trastorno mental.

## ¿CÓMO SOLICITAR LA AYUDA DEL PAIPE?

En primer lugar, es importante remarcar que el acceso al programa es completamente **voluntario**. Solamente se pondrá en marcha el proceso de asistencia si es directamente el piloto afectado el que se pone en contacto con PAIPE<sup>5</sup>.

En caso de que se quiera solicitar la ayuda del PAIPE, el primer contacto con el programa se deberá hacer vía telefónica<sup>6</sup> (a través del teléfono 646777274 o a través de la web [www.paipe.es](http://www.paipe.es))<sup>7</sup>. El coordinador del programa es el que, en primera instancia, atenderá la demanda del piloto y procederá a asignarle un peer. El peer que se le asigne dependerá de las características personales del piloto (edad, lugar de residencia, función a bordo, etc.) y de la tipología de su problema o preocupación. Posteriormente, el peer que se le haya asignado, se pondrá en contacto con el piloto afectado de manera confidencial lo antes posible, a través de la vía de comunicación que este elija, y comenzará el proceso de apoyo. Si tras la asistencia del peer el piloto considera que necesita ayuda profesional (psicológica/psiquiátrica), este lo comunicará y PAIPE se encargará de ponerla a su disposición.

Familiares, amigos y compañeros del piloto afectado pueden ponerse en contacto con PAIPE a través de las mismas vías de comunicación (teléfono móvil y página web) para pedir información o resolver cualquier tipo de duda relacionada con el programa.

Ante cualquier preocupación o problema,  
el PAIPE del COPAC puede ayudar

---

<sup>5</sup> Bajo ninguna circunstancia se iniciará ante la demanda de algún familiar, amigo o compañero del piloto afectado.

<sup>6</sup> El teléfono estará operativo de lunes a sábado de 9 a 21. Para los casos en los que no se pueda atender instantáneamente la llamada, el teléfono cuenta con un contestador automático. Tan pronto como sea posible el coordinador se pondrá en contacto con el piloto afectado.

<sup>7</sup> Ambos métodos de comunicación (teléfono y correo electrónico) son propios y exclusivos del programa PAIPE.



# ANEXO I

## CRITICAL INCIDENT STRESS MANAGEMENT

El programa Critical Incident Stress Management (CISM), es un método desarrollado por la International Crisis Incident Stress Foundation (ICISF) y la Universidad de Maryland cuya finalidad es ofrecer ayuda y asistencia temprana a cualquier persona que haya sufrido un incidente crítico.

Un incidente crítico es un suceso estresante que evoca reacciones de estrés en las partes implicadas directa o indirectamente. Puede ser un incidente o un accidente en el ámbito personal o laboral (p. ej., un pasajero conflictivo en la cabina de pilotos, una salida de pista, una muerte de un ser querido o un divorcio).

El CISM se caracteriza por tener un enfoque **exhaustivo, integral, sistemático y multicomponente** de la intervención en gestión de crisis por incidentes críticos. Exhaustivo porque ofrece asistencia durante todas las fases de un incidente crítico (pre-durante-post) y porque puede utilizarse tanto con individuos, como con grupos (heterogéneos y homogéneos). Integral porque todas las partes del CISM están interconectadas unas con otras. Sistemático puesto que aplica un método razonable y lógico. Y multicomponente porque siempre emplea un conjunto diverso de técnicas dependiendo de a quién vayan dirigidas.

El CISM se utiliza actualmente como metodología de gestión de crisis por numerosas instituciones de todo el mundo. Las primeras en implantar este programa fueron las fuerzas armadas y la policía de Estados Unidos, bomberos y servicios de emergencias. Además, su implantación por la ONU como metodología de gestión de crisis se ha extendido a incontables ONGs y organizaciones gubernamentales a nivel global.

El programa CISM fue adaptado específicamente para la aviación (CIRP) y está en funcionamiento en Estados Unidos desde 1994 a través de la Asociación de Pilotos Norteamericana (US ALPA). A partir de 1996, también se ha implementado en aerolíneas y servicios de aviación de Europa (Alemania, Austria, Holanda, Italia, Francia, Eurocontrol, etc.), así como en países de otros continentes (Canadá, Australia, Sudáfrica, etc.).

### OBJETIVOS DEL CISM

- Estabilizar física y emocionalmente a la persona afectada.
- Mitigar el impacto psicológico de un incidente crítico.
- Ayudar a la persona en la recuperación normal de un incidente no normal antes de que el problema interfiera en su vida personal y/o profesional.
- Identificar y derivar a los individuos que necesiten otro tipo de ayuda.

## PRINCIPIOS CISM

- **Proximidad:** Para que la intervención sea efectiva, esta debe realizarse lo más cercana posible a la "zona de confort" de la persona afectada.
- **Inmediatez:** La intervención tras un incidente crítico debe realizarse lo antes posible. Una intervención tardía perjudica a la persona afectada causándole más problemas y complicaciones.
- **Expectativas:** La intervención irá dirigida en generar expectativas positivas en la persona afectada

## RECURSOS Y TÉCNICAS CISM

- Entrenamiento previo a un incidente crítico. Incluye educación para la resistencia y el manejo del estrés.
- Técnicas de "defusing" como primera medida de apoyo, preferiblemente en las doce primeras horas tras el incidente crítico y en persona o incluso por teléfono si fuera necesario.
- CISD (Critical Incident Stress Debriefing) en el que se aplica el modelo "Mitchell" (Mitchell and Everly, 1996). Consiste en una sesión de terapia preventiva en grupo, impartida de 1 a 10 días después del incidente crítico. Su combinación con la técnica de "defusing" ofrece una estrategia diseñada para mitigar el malestar psicológico y así prevenir la aparición de patologías post traumáticas, tales como el PTSD (trastorno por estrés post traumático), TAG (trastorno de ansiedad generalizado), depresión, adicciones y otras numerosas posibles secuelas (Litz, Gray, Bryant y Adler, 2002).
- Intervenciones individuales en las que se aplica el modelo SAFER-R.
- Mecanismos de evaluación, seguimiento y derivación.



PROGRAMA DE ATENCIÓN INTEGRAL  
A PILOTOS EN ESPAÑA



COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS  
DE LA AVIACIÓN COMERCIAL