

# Pertorbat

**B**uscar la veritat és un procés laboriós, dels Alps francesos a la seu de les empreses alemanyes, d'una clínica universitària a un aparcament, de consultes mèdiques a autoritats; en molts llocs i també en una casa unifamiliar blanca i discreta dels afores de Montabaur.

Una tarda, cap a les 16.20: els investigadors entren a la casa. Ara ho poden regirar tot, cada habitació, també el garatge, un jutge ho ha autoritzat. Però la fiscalia decideix enviar la policia només a una estança. L'habitació d'Andreas Lubitz, el copilot del vol 4U 9525.

El pare hi és present quan els investigadors miren per totes bandes. Els funcionaris no escriuen res del drama que hi ha en aquell escenari, apunten amb paraules sòbries: "En l'escorcoll s'han trobat, entre altres coses, llibres sobre el tema accidents i catàstrofes d'aviació i un comandament de consola per a jocs de simulació de vol".

Des del punt de vista dels investigadors no hi ha res més que calgui apuntar, la missió a Montabaur s'acaba de pressa, mentre altres companys encara escorcollen el domicili de Lubitz a Düsseldorf.

Així doncs, llibres i un comandament. I ara què?

Ha passat més d'una setmana i mitja des que un avió es va estavellar contra un rocam al departament d'Alps de l'Alta Provença. Hi van morir cent cinquanta persones, cent quaranta-nou de les quals sense culpa, sense intervenir-hi i si més no fins a vuit minuts abans de l'impacte sense tenir ni idea que estaven a punt de morir-se.

I a la cabina, amb les portes tancades, hi havia una persona sola: Andreas Lubitz, de 27 anys, que havia crescut a Montabaur, que de jove ja feia planar avions sense motor i que des de feia un any i mig era pilot de Germanwings. Un noi que durant aquells minuts volia matar: a ell mateix i els altres. I el qual, com que malgrat la seva malaltia feia de copilot, podia matar.

Els investigadors van recollir, com es diu en els resums interns, proves al

**Els investigadors busquen una explicació del que va empènyer el copilot a actuar com ho va fer. Andreas Lubitz, a qui encantava volar, devia tenir por de perdre la llicència.**

domicili de Düsseldorf: "S'han trobat un conjunt extens de documents privats dels quals es dedueix un historial de malaltia del copilot". I l'endemà van descobrir el seu cotxe a l'aeroport: "a l'aparcament del centre de lloguer de cotxes, al setè pis, a la planta de Lufthansa", "es disposa que la policia científica dugui a terme una cerca d'empremtes i l'aixecament de proves".

Al domicili de Düsseldorf també hi van trobar una tauleta que revela més coses sobre els últims dies d'Andreas Lubitz: que va buscar a internet "tractaments mèdics", segons ha donat a co-

nèixer la fiscalia. Però també va buscar informacions sobre "mètodes i opcions per suïcidar-se" i també "portes de cabina i mesures de seguretat".

S'han reunit moltes troballes, que conformen una imatge; pel que sembla, Andreas Lubitz era ambiciós i tenia èxit, era discret i cautelós, era treballador i el fascinava volar, estava alhora malalt i suposadament desesperat. I tanmateix, encara queden moltes preguntes: qui sabia què passava pel cap de Lubitz, qui s'ho podia pensar? Qui hi hauria pogut fer alguna cosa, qui hauria pogut potser donar un avís?

S'ha comprovat que Andreas Lubitz feia sis anys que estava malalt. El 2009 va interrompre la formació com a pilot i va posar-se sota tractament psicoterapèutic. El metge va diagnosticar-li "intencions suïcides", perill de suïcidi, però el tractament aparentment va funcionar. La República Federal Alemanya finalment li va expedir la "llicència de pilot professional" i va signar un contracte laboral amb Germanwings.

Els seus documents demostren que no tot era perfecte. El codi "SIC" significa "exàmens mèdics especials amb regularitat". El certificat mèdic de Lubitz, l'anomenat Medical, fa referència a una autorització especial amb el número FRA 091/09. En aquest document hi ha una nota referent a la depressió que havia patit i un advertiment: en cas que tornin a aparèixer



**Els investigadors treuen caixes de l'apartament de Düsseldorf del copilot de Germanwings Andreas Lubitz, que va precipitar l'avió sobre els Alps.**

els símptomes, expira l'autorització. Qui es pot imaginar l'estrès que devia causar aquesta frase en aquell home a qui tant agradaven els avions i que vivia de volar. Andreas Lubitz volava amb restriccions, ell ho devia tenir ben clar: si anava a un expert de medicina aeronàutica i li diagnosticava depressió, s'hauria acabat volar.

Els metges de medicina aeronàutica, a diferència de la resta de metges, tenen l'obligació d'informar d'aquest tipus de diagnòstics a l'autoritat federal d'aviació, a Braunschweig. Després, aquest organisme ha d'iniciar immediatament un procés. "En aquests casos de reincidència gairebé mai no passa que l'autorització especial es torni a expedir, encara que la fase depressiva estigui superada", diu el professor de medicina Dirk-Matthias Rose, del Flymed Aeromedical Center, de Frankfurt del Main, un dels grans centres de medicina aeronàutica d'Alemanya.

Al final Andreas Lubitz no es trobava bé. Però duia a terme la seva feina. Que portés poques hores de vol –prop de 630–, cosa que s'ha discutit molt darrerament, no depenia d'ell. Lubitz pertanyia als primers oficials, dels quals últimament, segons afirma Lufthansa, n'hi havia massa a Germanwings, per la qual cosa participaven menys sovint en vols.

Andreas Lubitz va consultar metges especialistes en neurologia i en psiquiatria, va acudir tant a metges residents com a la Clínica Universitària de Düsseldorf, segons apunten les investigacions. La fiscalia ha enviat funcionaris a nombrosos metges: "Avui s'han escorcollat cinc consultes de metges als quals va acudir el copilot i s'han confiscat els historials mèdics del copilot", es diu en el resum dels procediments.

Després que sortís a la llum el nom d'Andreas Lubitz, altres metges van posar-se en contacte amb la fiscalia i van informar que també els havia visitat. "Per ser un jove, va consultar un nombre sorprenent de metges", es comenta als cercles de la investigació. Lubitz anava de metge en metge, no volia estalviar esforços per curar-se; i potser també volia evitar que un únic metge controlés completament la durada, la freqüència i la gravetat de les seves fases depressives.



**El certificat mèdic de Lubitz fa referència a una autorització especial. Havia patit una depressió i, en cas que tornessin a aparèixer els símptomes, expirava l'autorització.**

Si el que han dit els investigadors fins al dijous és correcte, el descens mortal de l'avió és l'acte d'un malalt. Això és el que ho fa tan difícil de comprendre. Un defecte tècnic, un acte terrorista, una catàstrofe natural o un descuit humà: res no ens deixaria tan pertorbats.

El cas del copilot, però, ens fa tenir un pressentiment que genera por: que no tan sols qualsevol hauria pogut ser-ne víctima, perquè volava per Europa

amb una companyia alemanya que es considera segura; sinó que, en condicions adverses, qualsevol podria ser-ne l'autor. Les malalties psíquiques greus com aquella contra la qual lluitava Andreas Lubitz poden afectar qualsevol: un germà, un fill, una amiga o a un mateix. I qualsevol tindria la possibilitat de fer mal a altres persones. Per a això no cal una llicència de pilot; n'hi ha prou amb un carnet de conduir per anar en contra direcció a l'autopista.



L'Airline Training Center d'Arizona (EUA) on Andreas Lubitz es va entrenar el 2008, segons va explicar la companyia Lufthansa.

També és per això que seria més fàcil de suportar si algú hagués comès un error. Els errors es podrien evitar, la propera vegada, i tornariem a tenir seguretat. Els últims dies molts centren l'atenció en Germanwings i en Lufthansa.

La sospita és que Lufthansa i la seva filial Germanwings en sabien alguna cosa o n'haurien pogut saber alguna cosa i, de manera negligent, no hi van fer res. El 2009 Lubitz havia informat l'escola d'aviació, segons ha comunicat Lufthansa, després d'haver interromput la formació, d'un "episodi de depressió greu ja superat".

Va poder continuar la formació. Possiblement, la fiscalia investigarà si aquesta decisió és reprotxable. Els advocats de les víctimes ja estan a punt. A bord hi havia tres nord-americans; els seus familiars poden reclamar segons la legislació dels Estats Units, cosa que podria comportar sumes d'indemnització elevades, si es demostrés que Lufthansa va incomplir el deure de vigilància. "Estem comprovant si per a les víctimes alemanyes també podem presentar una demanda davant de tribunals dels Estats Units", diu Elmar Giemulla, advocat i expert en legislació en matèria d'aviació, de Berlín. Al cap i a la fi, l'escola de vol de Lufthansa té una sucursal a Arizona.

Lufthansa pot remetre's al fet que, durant el vol mortal, Lubitz tenia "un certificat mèdic absolutament vàlid de classe 1", com va destacar en un comunicat de premsa. I de les últimes visites a metges, Lufthansa ha afirmat que no en sabia res. Lubitz no en va dir, els metges no van informar de res, per això ara es debat sobre el secret professional.

Com a mínim dues vegades els aspirants a pilot han de sotmetre's a un

## El 2009 Lubitz havia informat l'escola d'aviació d'un "episodi greu de depressió"

examen psicològic detallat, abans de la formació i després. Internament, aquestes sessions s'anomenen "converses sobre la independència quant a les drogues". Perquè l'objectiu és saber com es comporten els joves pilots amb drogues legals i il·legals.

Cada sessió dura una hora. Havent parlat del tema de les drogues, els experts intenten descobrir quin estat d'ànim tenen els aspirants. El qui vulgui volar amb Lufthansa o Germanwings ha de passar

aquestes sessions. Lubitz les va passar sense objeccions.

Que Lufthansa de cap manera no aprova qualsevol aspirant directament, ho demostra un cas tràgic que va produir-se fa poc a l'escola de vol: el suïcidi d'un estudiant. El noi havia interromput la formació a l'octubre; en aquell moment havia estat d'acord, segons l'assessorament d'un formador i d'una experta de Lufthansa, a visitar una clínica psiquiàtrica i a seguir un tractament. Els serveis mèdics de Lufthansa no volien córrer cap risc, escrivien "temporalment no apte per volar".

Encara que en l'actual sistema ningú no és tractat com a culpable, queda la pregunta de què es pot aprendre de l'accident del vol 4U 9525 per a la seguretat del sector de l'aviació. "Un fet com aquest qualsevol empresa l'ha de tenir al radar de perills", diu Bernd Pokojewski, ex-formador del grup d'operacions especials de la policia de Frankfurt. "La major part d'autors d'aquests delictes pensen els seus plans durant setmanes o mesos".

Als Estats Units s'investiga molt sobre aquesta qüestió des del 7 de desembre del 1987. Aquell dia un treballador acomiadat d'una aerolínia nord-americana va aconseguir pujar d'amagat una 44 Magnum a bord d'un avió. En una bossa per vomitar hi va escriure un missatge per al directiu que l'havia despatxat, que es trobava dins l'aparell. Després va disparar a l'home, a una hostessa i als pilots, i llavors va conduir l'avió a estavellar-se. Hi van morir quaranta-tres persones.

Les estadístiques de l'FBI demostren que els qui cometen aquests actes en dos terços dels casos han anunciat o insinuat els seus plans sinistres. Això es veu en missatges més o menys ocults que els autors o bé deixen caure entre els seus amics i familiars o que escriuen a les xarxes socials. De vegades, per exemple, fins i tot fan quatre gargots en un bloc durant alguna reunió.

Qui arrossega a la mort altres persones en un suïcidi, diu Pokojewski, vol enviar un missatge: mireu com d'injustament m'heu tractat, com m'heu turmentat i subestimat.

Aquesta és una suposició, no pas sense fonaments, però només una suposició. Per acostar-nos més a la veritat, depenem de les investigacions. La policia judicial i la fiscalia de Marsella treballen conjun-

tament amb la comissió especial “Alps”, formada per dos-cents funcionaris. També hi ha nombrosos investigadors de la fiscalia de Düsseldorf; es miren caixes plenes de carpetes i interroguen els pares del copilot, la seva xicota i molts altres testimonis.

Hi ha una gran pressió i les expectatives de la societat són altes. La situació dels investigadors no és fàcil, estan sota vigilància. L'advocat d'Hamburg Gerhard Strate fins i tot ha presentat un recurs jeràrquic de queixa contra el portaveu de la fiscalia de Düsseldorf perquè va donar l'explicació següent: “El copilot feia anys, un període llarg, que estava en tractament psicoterapèutic —abans d'obtenir el permís de vol—, i que tenia una marcada tendència suïcida”. Això representa una “revelació de secrets privats”, segons Strate, i probablement és un fet sancionable, prohibit pel dret comunitari i pel qual es preveu una multa.

També els polítics encara busquen la millor manera de gestionar la catàstrofe. El ministre de l'Interior alemany, Thomas de Mazière (CDU), ha obert el debat sobre la reintroducció de l'obligació d'identificar-se en els vols dintre de l'espai Shengen; això, òbviament, no hauria pas impedit la desgràcia: Lubitz hauria passat tranquil·lament tots els controls de passaport. I el ministre de Transport, Alexander Dobrindt (CSU), ha designat tres grups d'experts a l'oficina federal d'investigació d'accidents d'aviació.

Aquells experts s'encarreguen d'avaluar novament la primera caixa negra, que té la gravació de les converses. I la segona caixa negra —trobada dijous a la tarda, on hi ha les dades del vol— es creu que també aportarà informacions importants.

Els propers dies i setmanes el món en sabrà més coses. I haurà de saber conèixer amb la idea que les investigacions, els escorcolls, els interrogatoris i les avaluacions mai no aportaran una conclusió segura de què li va passar pel cap a Andreas Lubitz aquell matí a la cabina del vol 4U9525.

**Dinah Deckstein, Jörg Diehl, Martin Knobbe, Martin U. Müller, René Pfister, Sven Röbel, Barbara Schmid, Fidelius Schmid, Gerald Traufetter i Markus Verbeet.**

© Der Spiegel

Traducció d'Arnau Figueras

# “Encara hauríem de lamentar més morts”

El cas d'Andreas Lubitz és terrible, però singular, afirma el professor de psiquiatria Ulrich Hegerl, que alerta del perill de relaxar el secret professional dels metges i d'introduir tests addicionals.



**H**egerl, de 61 anys, és director de la Clínica Universitària de Psiquiatria i Psicoteràpia de Leipzig. És especialista en la recerca i el tractament de malalties depressives i molts dels seus treballs versen sobre les tendències suïcides.

—**Professor, després de l'estaveïllament de l'avió als Alps francesos s'ha descobert que el copilot respon-**

**sable havia patit depressions durant un cert temps i que donava voltes als suïcidi. D'aquestes informacions es poden extreure conclusions que puguin explicar l'accident?**

—Només fins a un cert punt. El que hagués tingut anteriorment no diu res sobre la salut psíquica del copilot el dia de la catàstrofe. En principi, després d'una fase depressiva les persones poden tornar a treballar perfectament. La majoria, però, tenen un alt risc de recaure en una depressió. Probablement, aquest és el cas d'Andreas Lubitz. I el suïcidi també es correspon al cas: el 90% dels suïcidis són deguts a una malaltia psíquica, normalment a una depressió. El que és absolutament atípic, però, és que un depressiu es mati juntament amb un gran nombre de persones. En general, les persones depressives són més aviat empàtiques i es preocupen pels altres.

—**Tot i així, sempre veiem tragèdies familiars en què un progenitor primer mata els fills i després es treu la vida.**

—Fins i tot aquests suïcidis ampliatos, que es produeixen amb poca freqüència, sorgeixen, teòricament, de la preocupació pels altres. És especialment tràgic, però aquestes persones no volen deixar els seus familiars sols davant el terrible patiment que ells perceben a causa de la depressió. De tota manera, no queda totalment exclòs que una persona amb una depressió severa només percebi la seva pròpia desesperació. De vegades, els arriba de cop la idea de posar fi a tot plegat, i en aquell moment s'esvaeix tot i ni tan sols les altres persones tenen la mínima importància. Possiblement va ser això el que li va passar a Andreas Lubitz quan el seu company va sortir de la cabina. No devia comprendre que a part d'ell, a l'avió, hi anaven cent quaranta-nou homes, dones i nens.

—**Malgrat tot, segons declaracions de la fiscalia de Düsseldorf, els dies**