

SIN SER VALIENTES

SUPERAR EL MIEDO A VOLAR

Temores, palpitaciones, ansiedad, estrés y en algunos casos, la imposibilidad de subirse a un avión configuran un conjunto de síntomas padecidos por un porcentaje importante de la población mundial y que tiene trascendencia por sus costos personales, laborales, sociales y económicos. Los abordajes psicoterapéuticos o los programas de entrenamiento logran disminuir o resolver el temor.

por Silvina Sotera

¿Qué tienen en común un futbolista, un escritor, un director de cine y una modelo? Todos han confesado en algún momento su fobia al vuelo. El escritor colombiano Gabriel García Márquez, al respecto publicó “Seamos machos: hablemos del miedo al avión” un cómico artículo en el cual se explayó sobre su problema. Lars Von Traer, cineasta estadounidense, nunca ha viajado demasiado lejos en sus rodajes porque se niega a subir a un avión, transporte que facilitaría ampliamente su profesión. La modelo argentina, Nicole Neumann, comentó en numerosas oportunidades que realizó terapia a fin de poder volar sin “morir en el intento” y hasta el delantero peruano del Hamburgo, Paolo Guerrero, sufrió un entumecimiento de los músculos en pleno vuelo a Suiza, producto de su terror a volar. El máximo goleador de la Copa América 2011 no pudo jugar el amistoso en la ciudad de destino.

Como se ejemplifica, famosos y también anónimos, han sentido estas limitaciones y producto de ellas, se han visto privados de realizar actividades importantes en su vida personal y profesional. ¿Se imaginan un jugador de fútbol que no pueda hacer lo que más le gusta por no depositar su confianza en un medio de transporte?

aeroespacio entrevistó al licenciado Modesto Alonso, psicoterapeuta, psicólogo aeronáutico y docente de la especialidad en la UBA y en el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) para interiorizarse de esta problemática que perturba a muchos y de la cual, se habla poco.

“El miedo a volar es algo que afecta de diversas maneras a mucha gente, se puede presentar en forma leve y justificada, que no impide volar, hasta una fobia al vuelo que inhabilita a la persona y para quien el sólo hecho de pensarlo la llena de angustia. Es una problemática bastante extendida, que muchos disimulan y vuelan soportándola, mientras otros no logran volar o buscan tratamiento pues les resulta intolerable” refiere el profesional.

Alonso —que además es piloto privado— destaca que “estas personas no comprenden que el piloto sea tan feliz volando, y que vuele tranquilo sabiendo que no pone en riesgo a su familia con su trabajo, al menos no más que el riesgo de ir de su casa al aeropuerto en auto. No nos olvidemos que volar es un desafío para nosotros, que no nacemos preparados para volar sino para caminar, obligados a adaptarnos a una tecnología de avanzada, a aceleraciones verticales y turbulencias varias. Pero el temor a volar es irracional, cargado incluso de significados subyacentes míticos, presentes en cualquier cultura, y así es frecuente encontrar que alguien asuma sin problemas riesgos importantes sin tener temor, pero se convence de que volar es



peligroso. Muy a menudo la gente nos dice que ha leído todas las estadísticas de seguridad, y sabe que es seguro, pero no puede reaccionar en consecuencia. Un médico residente a 700 kilómetros de Buenos Aires viajaba toda la noche en su auto para venir a hacer el curso... para perder el miedo a volar. Él era conciente de que eso era decenas de veces más riesgoso, pero por manejar él su auto, tenía una ilusión de control sobre los acontecimientos que le permitía negar el riesgo de la ruta”.

¿Hay estadísticas sobre cuál es la proporción de la población que sufre este tipo de trastorno?

Hay trabajos estadísticos internacionales —no demasiados— con resultados variables según el lugar, el método, el momento, pero los resultados indican que entre un 10% y un 40% de la población mundial sufriría desde un temor a volar leve hasta uno muy agudo, tipo fobia intensa. **Se ha llegado a estimar que si no existiera el temor a volar, podría aumentar en un 9% la cantidad de pasajeros viajando por el mundo en aviones comerciales. Por eso, algunas empresas evalúan que es una pérdida significativa que justifica hacer algunos esfuerzos para ayudar a superar el problema.**

¿Cuándo podríamos decir que una persona experimenta “miedo a volar” y que esto, justificaría realizar una consulta con un profesional?

Cuando se da cuenta que su temor o su fobia al vuelo, es suficientemente intenso y duradero como para generarle limitaciones vitales porque si alguien no puede tener las vacaciones

LA PSICOLOGÍA AYUDA A DISMINUIR EL ERROR HUMANO EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN

Es necesario enfocar integralmente el sistema sociotécnico aeronáutico para intentar mantener operaciones seguras y en eso, confluyen las disciplinas que integran el abordaje de los Factores Humanos. Los seres humanos somos la parte más vulnerable de la aviación, y la psicología aeronáutica es la que trabaja aplicada a la descripción, comprensión, e intento de predicción de las conductas individuales; grupales, y del funcionamiento organizacional. Se ha comprobado que la seguridad de las operaciones mejora si ponemos atención en capacitar a la gente en comunicarse en forma efectiva, a trabajar en equipo, a ejercitar su asertividad, a manejar mejor el stress, la fatiga y la carga de trabajo, a tener una buena conciencia situacional, a cuestionar sus modelos mentales, a ejercer liderazgos adecuados, y así gestionar errores y amenazas con eficiencia.

En todos estos temas, la psicología, desde sus diversos enfoques e instrumentos, colabora en forma cada vez más definida, desde la selección, el cuidado de la aptitud psicofisiológica y la instrucción de las personas. Los programas de estudio de FH (Human Factors); CRM (Complete Resources Management); TEM (Threat & Error Management) y otros, apuntan a lograr integrar estos conocimientos vivencialmente.

Al respecto, Modesto Alonso, afirma que “hay mucho interés de la gente de este ámbito, en conocer sobre el nivel psicológico de integración. Eso se nota claramente en la participación anual en el curso que dirijo sobre Psicología Aeronáutica y Factores Humanos, secundado por la Lic. Marcela Gómez Kodela, desde la Secretaría de Extensión de la Facultad de Psicología de la UBA y el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) de la Fuerza Aérea Argentina realizado por un convenio entre ambas instituciones de prestigio, y con la participación docente de sus especialistas que son quienes tienen experiencias y conocimientos excepcionales.

Tenemos muy presente cómo cambia la actitud de la gente con estos aprendizajes, por eso guardamos con mucho agradecimiento el comentario de un ex alumno, piloto de helicópteros de rescate, quien nos contó que siempre vuela con nuestros apuntes, porque cada vez que recordó lo aprendido las cosas salieron bien, y si alguna vez involuntariamente se equivocó, se vio en problemas, se convenció de la necesidad de tener en cuenta lo psicológico, lo “no técnico”, además de toda su formación técnica” ■

que soñó, no puede visitar a quienes ama, no puede aceptar un nuevo trabajo... por su temor a volar, el costo vital ya justifica que busque ayuda. Esto, es más serio si quien sufre el problema es un profesional del vuelo pues tiene una trascendencia en su vida laboral, y por ende en toda su vida, que requiere una consulta urgente para delimitar si es un problema transitorio o es una desadaptación que puede terminar con su carrera.

¿Cómo es el abordaje o el tratamiento de este problema?

¿En qué consiste?

Interesante su forma de plantear la pregunta pues ése es parte del trabajo, saber cómo abordarlo en cada caso, a veces alcanza con un abordaje casi educativo y otras, se requiere de un enérgico tratamiento. Por ejemplo, una señora llamó para tratarse pero luego de conversar veinte minutos respondiendo a sus preguntas, agradeció diciendo que ya lo había solucionado, que iba a volar, que ahora entendía y no tenía problemas. No era una fobia, simplemente le faltaba información y nunca había volado. Es distinto en personas que vivieron accidentes o incidentes y tuvieron diversas experiencias traumáticas en las que fueron “aprendiendo” a tener miedo.

En la literatura científica se encuentran representados los más diversos enfoques, dependiendo de la capacitación y las preferencias de cada terapeuta, equipo o institución. Yo trabajo con mi equipo con un enfoque integrativo de recursos, en el que la persona recibe toda la información necesaria para saber por qué vuela un avión, aprende que no es mágico -que respeta las leyes de la física-, y aprende a ver cómo se construyen; se crean los miedos y las estrategias para contrarrestarlos. Aprende técnicas de respiración, relajación y otras formas de afrontar el estrés, así como estrategias de resolución de conflictos. A menudo, la ayuda psicofarmacológica a cargo de un médico especialista es necesaria, sobre todo en situaciones en las que la persona se ve obligada a volar a la brevedad. También nos ayudamos con

simuladores de vuelo para computadoras. Cuando la terapia se hace en grupo, hacemos un vuelo de prueba donde los acompañamos y reforzamos las estrategias de ayuda. También es común que incorporemos al trabajo a la persona que va a volar con quien consulta, sea pareja, familiar o un amigo, para asesorarla sobre la mejor forma de ayudarlo durante el vuelo.

¿Cuánto tiempo lleva este tipo de tratamiento? ¿Se cura o es algo que se logra controlar?

Varía de persona a persona, así como en alguien el temor a volar puede ser algo leve y fácil de solucionar, en otro, su temor a volar aunque es muy intenso, es el menos grave de otros problemas psicológicos que tiene. A veces, llega alguien diciendo que tiene que viajar sí o sí en tal fecha, entonces lo que domina el proceso es la fecha límite y hay que adaptar todos los recursos a ese hecho. En otros casos, hay tiempo y entonces la prioridad es consolidar los logros aprovechando la disponibilidad de ese tiempo.

Por eso, en algunas personas se cura, pero en otras sólo disminuye el temor y se mantiene en niveles manejables como para poder volar, a pesar del malestar. Otras pocas personas mantienen su temor sin animarse a volar y seguramente muchas otras, no se animan ni a consultar y no nos enteramos que tienen el problema.

¿Qué incidencia tienen las noticias de accidentes de aviación?

En nuestra experiencia depende de la persona, aunque siempre contribuye a generar ansiedad y dar supuestamente más fundamentos al temor. Algunas personas más sugestionables y obsesionadas aumentan su inquietud, pero como en realidad no es un miedo racional proporcional al riesgo que se corre, también a menudo hemos visto que no varía la inquietud, así como no varía si reciben alguna noticia sobre un avance en seguridad.

ESE SUPERHOMBRE: EL PILOTO

Los pilotos y tripulantes de vuelo pueden experimentar este temor? ¿Cómo se trabaja con ellos teniendo en cuenta que es parte de su profesión?

Es poco frecuente que le suceda a un piloto, y si sucede suele estar ligado a experiencias traumáticas laborales, y en algún caso a situaciones de su vida privada. En tripulantes de cabina, en cambio, es más frecuente. En parte, por tener –en muchos casos-, una motivación para volar no tan intensa como la de los pilotos, y una percepción distinta del riesgo. Ante accidentes o incidentes algunas personas se alteran y buscan ayuda. Otras, directamente dejan el trabajo. Por darte un ejemplo, ante accidentes sucedidos aquí, muchas tripulantes de cabina dejaron el trabajo, no así los pilotos. Obviamente se dan todos los matices, y puede haber un temor sostenido o temporario no confesado, hasta ver su evolución.

Dentro de su ámbito laboral suelen encontrar apoyo y comprensión en el médico aeronáutico o el psicólogo de la empresa, o en sus personas más cercanas y de confianza. Pero es común que acudan a un psicoterapeuta no vinculado a la empresa, con quien puedan trabajar en confianza para recuperarse sin que sus cuestiones personales se mezclen con lo laboral.

¿Qué tipo de preparación –en materia de psicología– reciben los pilotos civiles y militares para su actividad de vuelo?

Desde que un alumno comienza el curso de piloto privado, en general muy joven, es muy importante la influencia forma-

dora del instructor, figura guía y protectora, que lo irá introduciendo en la cultura de la seguridad, en las formas que tenemos de percibir, sentir y actuar ante el avión y el vuelo. El instructor alerta sobre todas las reacciones que pueden inducir a error y amenazar la performance. Obvio que hablamos de error, algo involuntario y siempre presente, y no de violación de procedimientos, que está prohibido. Hay disposiciones oficiales que indican la necesidad de incorporar progresivamente los aportes de los enfoques de los factores humanos (FH) y de las formas de aprovechar todos los recursos de las personas, y de los materiales y el ambiente, para lograr un vuelo eficiente y seguro, llamado CRM.

En el ámbito militar, todo esto está regido más estrictamente por los reglamentos correspondientes, pero lo civil y lo militar comparten la convicción de tener a la seguridad de vuelo como eje de su cultura organizacional.

¿Cuáles son las patologías más frecuentes que afectan a pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros?

Desde el punto de vista psicológico, los afectan los mismos problemas que al resto de la población. A eso, se agregan los problemas que derivan de los estresores y de las condiciones específicas de su tarea. Por ejemplo, la fatiga crónica de vuelo, una actitud compulsiva ante el vuelo, la aeroneurosis traumática, el climaterio aeronáutico, y por supuesto también el temor o la fobia al vuelo, pueden aparecer con variable intensidad. Se los llama síndromes de desadaptación secundaria al vuelo y se los considera enfermedades profesionales de las que hay que ocuparse para mantener la seguridad del vuelo y el cuidado de la persona y de su profesión. ■

