



Cómo

perder

el

miedo

a

volar

Un 17% de los españoles padece aerofobia, un temor que aparece de forma inesperada y que si no se trata, va en aumento. Esquire se coló en uno de los cursos para superarla.

Por **LUCÍA MARTÍN**
Ilustración, **GABRIEL CORBERA**



“Entrando en pista de despegue”, anuncia el piloto. Momento de concentración. Te pegas literalmente al respaldo del asiento, notas las manos sudorosas, nudo en el estómago, taquicardia, temblores. No sólo te ocurre en el despegue o aterrizaje, ¡qué decir de tu estado físico en caso de turbulencias! En esos momentos te agarras al asiento rogando que duren lo menos posible, mientras el resto del pasaje parece no inmutarse con los traqueteos del avión...

Si tienes alguno de estos síntomas formas parte del 17% de españoles que padece aerofobia o miedo a volar, un temor irracional que se presenta de forma inesperada, sin causa específica y en cualquier perfil: ejecutivo, mediana edad o joven, ama de casa, abuelo o incluso niño (en este caso el miedo es fruto del contagio de un adulto cercano). Pero que no cunda el pánico porque se puede tratar y de eso se encargan, desde hace más de 20 años, los responsables del curso *Cómo perder el miedo a volar*, organizado por Iberia y Wolters Kluwer. El seminario, de día y medio de duración, se asienta en tres pilares: apoyo psicológico, formación aeronáutica y experiencia real, para lo que se prueban los simuladores de la compañía y se realiza un vuelo en el puente aéreo Madrid-Barcelona.

“El miedo a volar se pierde volando, exponiéndose voluntariamente al estímulo que causa el temor. Y se pierde practicando lo que explicamos que hay que hacer antes, durante y después del vuelo”, afirma Javier del Campo, comandante retirado de Iberia y uno de los instructores del seminario. “En esta fobia el componente cognitivo es muy importante, más que en otras, porque el aspecto técnico de la aeronáutica es tan grande que hay mucho desconocimiento”, explica Luisa Martín, psicóloga del curso. Esto explica la resistencia y las persistentes dudas del que siente el temor, al que le cuesta creerse las estadísticas (por mucho que le digan que el avión es el medio de transporte más seguro) o las explicaciones técnicas, aunque provengan de un comandante con más de 15.000 horas de vuelo.

Nos citamos el primer día del seminario en un hotel cercano al aeropuerto de

Barajas, en Madrid. Al establecimiento va llegando gente de lo más variopinta, desde un par de profesionales liberales o un matrimonio jubilado que tiene a uno de sus hijos fuera de España, hasta varios jóvenes que no superan la treintena o una madre con su hija. “Los primeros años venían muchos ejecutivos, personas que por su trabajo se veían obligadas a viajar a menudo”, apunta la psicóloga. “Pero con la democratización de los billetes de avión ahora nos llega todo tipo de personas”. Por el curso han pasado actores, periodistas, escritores... La mayoría prefiere no dar su nombre, pero entre los aerofóbicos distinguidos (y confesos) está por ejemplo Gabriel García Márquez, autor además del artículo satírico *Seamos machos: hablemos del miedo al avión*. Bruce Willis, Aretha Franklin, Lenny Kravitz, Oscar Niemeyer e incluso un duro durísimo como Sylvester Stallone reniegan también de este me-

Existen algunos aerofóbicos distinguidos (y confesos), como Gabriel García Márquez, que escribió el artículo satírico ‘Seamos machos: hablemos del miedo al avión’

dio de transporte. Tampoco se libran de este mal políticos como Alfredo Pérez Rubalcaba o Durán i Lleida.

Tras las presentaciones, cada uno de los asistentes va desgranando sus miedos: a que se paren los motores, a que el avión se caiga, al despegue, al aterrizaje, a los ruidos, a levantarse durante el vuelo, a la altura, a los rayos... Las turbulencias, sin duda, ocupan el primer puesto del pódium. “Comenzamos por hacer una dinámica de grupo –comenta Luisa Martín–. De ese modo vemos qué señales nos manda el cuerpo cuando sentimos ansiedad, qué hacer para afrontarla, cuáles son las pautas a seguir durante el vuelo”. Poder confesar el miedo es ya catártico, porque uno de los temores más frecuentes es pensar que se hará el ridículo si los demás notan nuestro temor. Nada más alejado de la realidad, porque si preguntá-

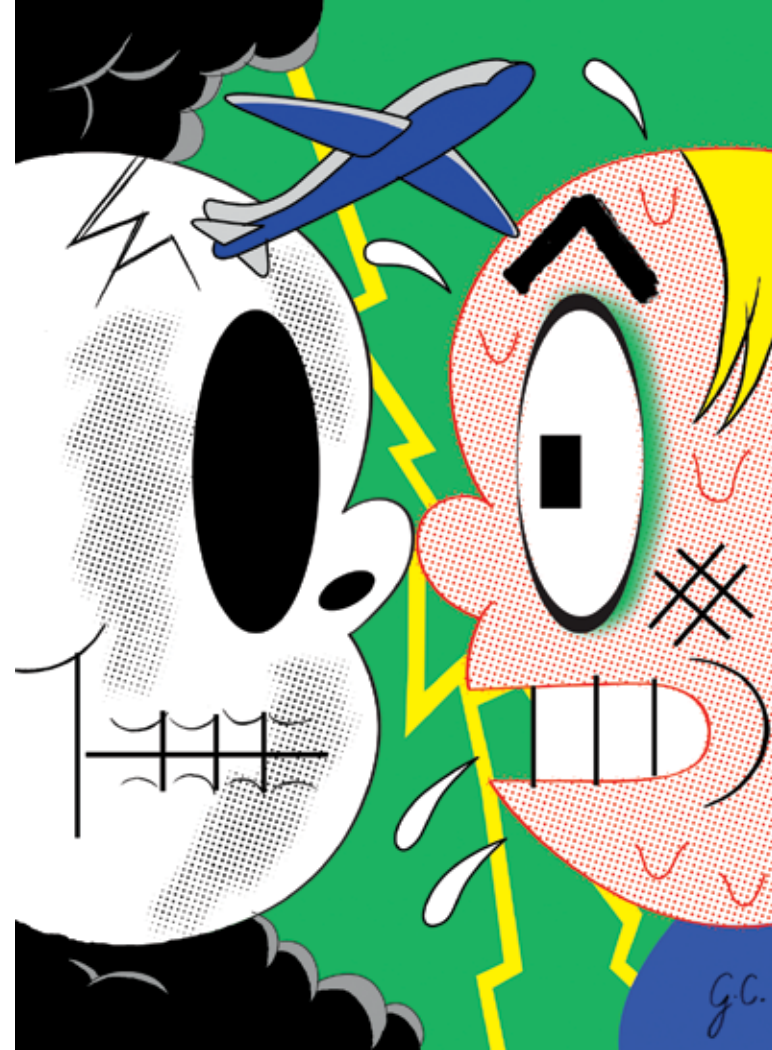
semos a los viajeros de un vuelo quién siente algún tipo de miedo, no serían pocos los que levantarían la mano.



Aunque no existe un perfil determinado, los que padecen esta fobia tienen un cociente intelectual por encima de la media, suelen ser muy responsables y por extensión, controladores, y además, gozan de una gran imaginación. Al aeróforo le gusta tener el control, y al perderlo durante el vuelo pierde también la confianza. “El piloto no sabe lo que hace; los errores humanos son frecuentes; ¿y si va bebido?...” son algunos de los pensamientos más habituales. El resto es cuestión de imaginación, puesta en este caso al servicio de recrear imágenes de catástrofes aéreas con el pasajero como protagonista.

Nadie sabe a ciencia cierta qué desencadena este pánico. Hay personas que lo han manifestado siempre y en otras surge de forma imprevista y sin causa aparente. “Normalmente aparece después de vivir emociones intensas, momentos vitales importantes como una muerte, un accidente o incluso un nacimiento; hechos tanto positivos como negativos”, aclara la psicóloga del curso. Y por supuesto, existen distintos grados de pánico, desde el que no puede subirse a un avión, al que lo hace ayudado por unas pastillas o algo de alcohol, y el que lo pasa mal pero su temor no llega a impedirle volar. ¿Beber es realmente útil? “El alcohol no es un relajante, produce incluso más ansiedad –advierte Martín–. Y si las pastillas se toman bajo supervisión médica no hay nada que decir, aunque hay un gran porcentaje de gente al que no le hacen nada”.

Tras un par de horas de preparación psicológica, toca pasar al simulador, en el que el comandante somete a los asistentes del curso a todo tipo de situaciones límites: ráfagas de viento, parada de motores, aterrizaje forzoso, incendio... Según Del Campo, “hemos tenido de todo, desde gente que se echa a llorar hasta otros que se ti-



ran al suelo, aunque esto también pasa en el vuelo real. Les pedimos que no luchen contra la ansiedad, sino que se dejen invadir por ella. Después, cuando ven que no pasa nada, se recuperan y ya está”. El comandante es partidario de facilitar la máxima información técnica posible. Por ejemplo, nos cuenta que los pilotos en Europa pasan dos veces al año por el simulador (una en EE UU), donde tienen que ensayar todas las situaciones de emergencia.

El resto de datos sobre aeronáutica (diseño, fabricación y mantenimiento de los aviones, ejecución de las operaciones de vuelo, etc) se dará en la segunda jornada. Por hoy ya está bien de emociones. Volvemos al hotel, eso sí, dándole vueltas a lo aprendido y experimentado: “Yo casi me mareo en el simulador, ¡es tan real!”, comenta uno de los alumnos mientras otro, al que aún le dura el susto, asiente.

Al día siguiente, sábado, la cita es temprano, a las 08:30 de la mañana. “¿Cuánto dura el vuelo a Barcelona?”, pregunta Ana. “Me han dicho que 50 minutos, subir y bajar prácticamente”, responde otro alumno. “A mí lo que más me asusta son las turbulencias, me pongo de un malo...”, continúa ella. “Yo tengo miedo a que el avión se cai-

ga”, confirma él. En la sesión dedicada a la aeronáutica los asistentes formulan todo tipo de preguntas al piloto. ¿Son peligrosas las turbulencias? ¿Pueden hacer que el avión se caiga? ¿Y si se para un motor? ¿Y si se paran todos? ¿Hay carburante de más en caso de que surjan problemas? ¿Qué pasó en el accidente de Air France? “Les damos un plan a seguir si aparece el ataque de pánico –revela Del Campo–. Dar salida a la ansiedad en lugar de retenerla, pensar siempre en positivo, dejar que aparezca la crisis, no evitarla y distraerse con lectura o música”.

Llega el momento de la verdad, de subirse al avión. Nos encaminamos hacia la T4 para coger el puente aéreo a Barcelona. “Es como si me metieran en un horno”, comenta un alumno. Antes de tomar el

Con las probabilidades en la mano, una persona de 75 años que cogiese el puente aéreo a diario tendría una posibilidad de sufrir un accidente fatal cada 20 siglos

vuelo se realiza un *brainstorming* en la sala VIP de la compañía, en el que cada uno expone lo aprendido para reaccionar si aparece la crisis de ansiedad. “Por el curso han pasado más

de 5.000 personas y normalmente todos tienen un comportamiento normal en el vuelo”, asegura Soledad Arribas, de Wolters Kluwer. “Los hay que lloran o que se tienen que tumbar en los asientos, pero la tripulación sabe que forman parte del curso. Les atienden con especial interés y se les deja acceder a la cabina del piloto para que vean que no pasa nada”. No obstante, no faltan anécdotas, como la de la chica que ya estaba sentada y no pudo evitar levantarse y marcharse antes de que cerraran las puertas. En otra ocasión, un alumno empezó a gritar y a patallar con las puertas ya cerradas. “Por eso estamos con ellos, para tranquilizarles”.



Se han hecho cálculos de probabilidades y una persona de 75 años que cogiera el puente aéreo todos los días de su vida tendría una posibilidad de sufrir un accidente fatal cada veinte siglos”, relata Del Campo mientras el avión asciende. Cinturones fuera. La psicóloga y el piloto jubilado van turnándose por los asientos: “¿Cómo lo llevas?, te recuerdo que tienes que hacer respiraciones profundas, intenta pasear por el avión...”. En pequeños grupos, vamos pasando a la cabina del piloto para consultarle sobre el plan del vuelo, los aspectos técnicos y para disfrutar de las maravillosas vistas de este emplazamiento.

Aterrizamos en Barcelona, pasó el mal trago. Todos se felicitan por sus logros y explican cómo se han sentido. Todavía les queda la prueba final, el vuelo de vuelta. “En éste siempre hay alguien que va peor que en el de ida”, advierte el comandante Del Campo. En esta ocasión se equivoca, la clase *business* del vuelo de regreso parece un gallinero: los alumnos van más relajados, hay risas y no paran de hablar entre ellos. Finalizado el curso, los formadores no abandonan a sus alumnos. Éstos deben tenerlos al día sobre su evolución, si han vuelto a tener miedo, cómo han reaccionado... El curso, cuyo coste supera los 700 euros, no hace milagros, sólo es el primer paso para perder el miedo a volar. Después hay que practicar lo aprendido en estas jornadas y, sobre todo, seguir volando. Cuan- to antes, mejor. ††