

Dudás Zoltán

REPÜLÉSI FÉLELMEK ÉS HÁTTERÜK

A szerző áttekintést ad az érzelmek kialakulásáról, ezen belül a repülési félelem elméleti háttéréről. Kiemeli az érzelmet és tárgyat, az átélt félelem vonatkozásában a veszély és viselkedés, valamint a szorongás és félelem viszonyát. Bemutatja a repülési félelem tárgyát, valamint a repülési fóbia kialakulását befolyásoló tényezőket. Definálja a specifikus fóbiákat és bemutatja kezelésüket. Módszertani szempontból ismerteti a repülési félelem mérésének skálátípusait. A szakirodalmak alapján összegzi a feldolgozott kutatások eredményeit, rávilágít azok összefüggéseire. Javaslatot tesz további kutatások és mérések elvégzésére.

Kulcsszavak: elkerülő viselkedés, érzelmet, FAM skála, FAS skála, fóbia, repülési félelem, szorongás, szorongás-érzékenység

BEVEZETÉS

A légiközlekedés a nagytávolságú utazás máig legnépszerűbb formája, annak ellenére is, hogy a 2000-es évek elejétől intenzíven jelen van a repülőjáratok növekvő terrorfenyegetettség és ezzel együtt a média légiközlekedési balesetek iránti növekvő érdeklődése is. A repülés veszélyeinek közvetítése a média által gyakran félelmetkeltő, melynek elrettentő hatása nem szorul magyarázatra. A Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA, 2015) tanulmánya szerint az elkövetkező 20 évben a repülést választó utasok száma megkétszereződhet, ezzel az utasok száma a világon éves viszonylatban elérheti 7,2 Mrd főt. Tekintve, hogy a repülésbiztonsági mutatók – hála a nemzetközi repülésügyi Szervezetet (ICAO) valamint az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) szakmai tevékenységének – folyamatosan javulnak, a repülés várhatóan továbbra sem veszít majd népszerűségéből. Ugyanakkor a megnövekedő utas szám egyben egy másik pszichológiai jellegű problémát vetít előre: a repüléstől való félelem, a repülési fóbia problémáját. A repüléstől való félelem által kiváltott stressz káros következményei nem csupán az utasok számára kellemetlenek, de a fedélzeten bekövetkező esetleges pánikreakciók negatívan hathatnak vissza a repülés biztonságára is. Az Egyesült Államok Légiközlekedési Hatósága (FAA, 2012) felmérése szerint az utasok mintegy egyharmada (30,7%) ideges (18,1%), vagy fél (12,6%) a repülés előtt és alatt. Ez a milliárdokban mérhető utas számra vetítve a jövőben igen nagy repülési félelemmel, vagy fóbiával küzdő populációt jelent. A probléma mind az utasok, mind a repülésbiztonság szempontjából jelentős, emellett az iparág működésére is hatással van, így a téma kutatása nem csupán az elmélet, de a mindennapos gyakorlat szempontból is indokolt.

A FÉLELEM PSZICHOLÓGIAI HÁTTERE

Az érzelmet, mint fogalmi kategória a mai napig problémás, amennyiben egységes elfogadott definícióval nem rendelkezik. Ennek oka talán az, hogy az érzelmek kutatása sok és részben ellentmondó elméletet szült a mai napig. Ilyenformán a különböző teóriák az érzelmek más és más összetevőit tartják lényegesnek. Ha tehát definiálni szeretnénk az érzelmet, mint kategóriát

ezeknek a komponenseknek az általánosítására volna szükség, ami az elméletek valamilyen szintézisét kívánná meg. Ez azért kivételesen összetett feladat, mert nincs szakmai egyetértés abban, mit értékelünk érzelmként és mit nem, hiszen az emberek egy része egy jelenséget érzelmként értelmezhet, míg mások, ugyanazt a jelenséget nem tekintheti annak [1]. Az érzelmek különböző megközelítései némely elemükben kompatibilisek, bár a jelenség más és más aspektusait emelik ki. Különbözőségeik ellenére szinte az összes elméletben megragadható az alapvető feltételezés, miszerint az érzelmek ember és ember közti találkozás, összeilleszkedések céljára szolgálnak, jóllehet akkor is megjelennek, ha tárgyak nincsen jelen sem valóságban, sem a gondolatainkban. Ilyenformán érzelmeink fennállhatnak egyéb tárgyakban is, mint például reakciókban természeti jelenségekre (pl. villámlás-félelem), vagy egyéb nem kézzelfogható jelenségekben is (zene-megnyugvás). Ekman (1999) meggyőződése szerint az érzelmek elsődleges funkciója interperszonális helyzetben a résztvevők mobilizálása és olyan viselkedés aktiválására, mely a múltban mind a faj mind az egyén szempontjából. adaptívnak bizonyult [2].

„Félünk valamitől, vagy felvidít valami, szeretünk valakit, vagy dühösek vagyunk valamire vagy valakire. Az érzelmeknek úgy tűnik, tárgya van...” írja Arnold az érzelmek kapcsán [3]. Arnold szerint ilyenformán: „érzelmeink kapocsként működnek köztünk és azon bizonyos tárgyak között, melyekre érzelmeink irányulnak. Ezek lehetnek egyszerű dolgok, mit például egy alma, de komplex dolgok, személyek és viszonyok és feltételek is melyek fennállásakor az adott dolog hatással van ránk” [3].

Az érzelem kulcsa a dologhoz való viszonyulás, vagyis annak felmérése és megítélése, hogy a dolog jelen van-e, könnyen elérhető, vagy elkerülhető-e, illetve tudunk-e alkalmazkodni e feltételek bármelyikéhez. Ezen tényezők felmérése és megítélése fogja meghatározni a dologhoz fűzött érzelmeink erősségét, valamint a pozitív, illetve a negatív viszonyulást.

Mindezek alapján például az öröm úgy ragadható meg, mint olyan tárgy, állapot, vagy viszony, mely jelen van, kellemes és a jövőben is jelen lesz. Az analógián tovább haladva a félelem például úgy magyarázható, mint egy kellemetlen esemény jövőbeni lehetősége, de melyet úgy ítélnék meg, hogy nehéz vele megbirkózni. Arnold rendszere tehát alapvetően háromdimenziós, amelyben a felmérés, megítélés és a megküzdési lehetőség határozza meg az érzelem erejét és minőségét.

Ami a veszélyes helyzetben keletkező érzelmeket illeti Lazarus (idézi Reisenzein, 2006) a veszélyteli szituáció másodlagos felmérésének jelentőségét hangsúlyozza [3]. A veszély (fenyegetés) megítélése itt alapvetően attól függ, hogy az kikerülhető-e (van-e mód menekülésre), vagy legyőzhető-e, vagyis elegendő megküzdési potenciállal bírnak-e.

Ranschburg (1973) Arnold meghatározásával kapcsolatban ugyanakkor arra mutat rá, hogy az érzelem, jelen esetben a félelem kialakulására és tudatosulására, más szóval a helyzet alapos felmérésére rendelkezésre álló idő a veszélyes helyzetben sokszor oly rövid, hogy az elképzelhetetlenné teszi azoknak a kognitív értékelési folyamatoknak a végig vitelét, melyeket az érzelem kialakulásának okaként az elmélet feltételez. A veszélyes helyzet ugyanis az emberi sérülés elkerülése érdekében sokszor azonnali és adekvát viselkedést: elkerülést, menekülést követel meg, mely az ijedtség érzelmi komponensének átélését gyakran nélkülözi [4]. „A félelem maga nem tanult dolog, mint ahogy az sem, amikor dühösek leszünk, vagy amikor sírunk vagy mosolygunk. Mindezen reakciók emberi örökségünk részei olyanok, mint a látás képessége vagy a fájdalom, vagy akár a jóllakottság érzése étkezés után” [3]. A félelem negatív emóció, mely hasonlóan a haraghoz, önmaga

felszámolására alkalmas viselkedést indukál, amely ebben az esetben a veszély tárgyától való eltávolodást, a feltételezett ártalomtól való megmenekülést, így az érzelem kialakítását váltja ki. Ugyanakkor Ranschburg (1973) azt is rögzíti, hogy a félelem nem más, mint veszélyhelyzet átélése, tehát a sorrend a veszélyhelyzetben való viselkedés és az érzelem átélése között időben felcserélődhet [4]. Ugyanezt a kérdést vizsgálja a James-Lange elmélet is mely abból indul ki, hogy az érzelem kialakulása spontán módon is megtörténhet anélkül, hogy azt kognitív folyamatok előznék meg [5]. Az elmélet szerint a megtapasztalt események által kiváltott testi, zsigeri válaszreakciókat akaratunktól függetlenül érzelemként azonosítjuk. Ez a mechanizmus természetesen az egyes érzelmekre jellemző zsigeri mintázatok, érzületek meglétét feltételezi.

A veszély átélése viszont nagyban a szubjektum függvénye, ezért pszichológiai értelemben nincs értelme objektív veszélyről beszélnünk, így az a helyzet, objektum veszélyes, amit a szubjektum veszélyesnek él át. Természetesen a veszély átélésekor az érzelmi palettát a frusztrációval és a szorongással is gazdagíthatja a menekülés anticipált sikertelensége miatt [4]. A félelemmel gyakran egy másik jelenség a szorongás is együtt jár és egymással felcserélhető fogalmakként is használhatók. A két fogalom mégis elkülöníthető amennyiben a félelemnek konkrét tárgya van, míg a szorongás tulajdonképp a veszélyes helyzetben való cselekvésre (menekülésre) való készenlétet jelent. A félelemmel vegyes szorongás (Ranschburg, 1973) – ahogy ezt a köznapi értelemben használjuk - ebben az értelmezésében nem más, mint „várakozási szorongás”, vagy „szorongó várakozás” mely egyfajta készenlét a veszélyes helyzet leküzdésére, s mint ilyen magába foglal valamiféle bizonytalanságot, valamint azt a mérlegelést, hogy valami kellemetlen történhet. Azon ponton túl, ahol a szorongás még „szabadon lebeg” a félelem pszichésen is kötődhet bizonyos tárgyakhoz, vagy helyzetekhez sajátos fóbiákat kiváltva. Ezek, sokfélék lehetnek és közéjük tartoznak az utazással (vasút, hajózás) kapcsolatos fóbiák, szorongások is, melyeknek nem a ténye inkább a *megfellebbezhetetlen* ereje jelentős [4] [6].

A veszélyes helyzetben átélt félelem, szorongás kifejlődését több tényező befolyásolhatja. Ilyen például a veszély, vagy veszélyesnek ítélt tárgy, jelenség ismeretének szintje. Freud szerint a veszélykeltő tárgy vagy jelenség, akkor félelmetes, tehát akkor okoz szorongást, ha kevés ismerettel rendelkezünk róla [6].

Ilyenformán bármilyen természeti jelenség (pl. villámlás, napfogyatkozás) félelmet ébreszthet egy kevésbé iskolázott személyben, míg egy tanult személy ismerve a háttérben lejátszódó légköri és fizikai folyamatokat semmi fenyegetőt nem talál benne. A félelem esetében kimutatható, hogy fóbiával, vagy annak gyengébb formáival érintettek megismertetése a félelem tárgyával, bizonyítottan hozzájárul a félelem csökkentéséhez. Ám amellet, hogy az edukáció nem old meg minden fóbiával kapcsolatos problémát kétélű fegyver is lehet, hiszen a több tudás egyszersmind további aggodalmaknak is táptalajt ad, tehát a tudás újabb és újabb lehetséges félelmi tárgyakat hoz elő [6].

Kik és miért félnek a repüléstől?

A félelmek feltárása érdemes egy pillantást vetni a statisztikákra. Hány embert is érinthet ez a probléma? Norvég kutatók ezer fő részvételével vizsgálták a légi utasok repülési félelmét melyek közül 79 százalék adott válasz. Az eredmények azt mutatták, hogy az utasok 54 százaléka soha, 22 százaléka pedig mindig félt, amikor repülnie kellett. Figyelemre méltó, hogy a felmérésben résztvevők 5 százaléka teljesen elkerülte a repülést félelmei miatt. A repülési félelem az

érintetteknél hosszú ideig fennmaradt, 83 százalékuk legalább tíz éven keresztül szenvedett ettől a problémától. Mitől is féltek a norvég légiutasok a legjobban? Leggyakrabban a turbulenciát, a hajtómű meghibásodást, összeütközést jelölték meg az aggodalmak okaként. A problémával érintettek közt a nők aránya (60%) magasabb volt a férfiakénál (33%). A nők csoportjában közül 9 százalék került a repülést, míg a férfiaknál ez az arány csupán 2 százalék. A felmérésben a félelemre való hajlam növekedését mutatták ki a kor növekedésével, valamint összefüggést találtak a munkahelyi (nyugdíjas) és családi státusszal (háziasszony), valamint az egyéb főbiákkal is [7]. A repülési félelem, mint a félelmek általában valamilyen tárgyra, jelenségre, helyzetre, irányulnak. A repülés összetett rendszere a bőven tartalmaz ilyen félelemkeltő faktorokat, amelyek a negatív érzelmet aktiválják. Ezek összefüggésben lehetnek magával az utazással, a levegőben való mozgással, magával a repülőgéppel, a repülés folyamataival, az időjárással, de biztonságot közvetlenül veszélyeztető egyéb tényezőkkel, például a terrorizmussal is. Tekintve, hogy a kockázatok a repülés történetében folyamatosan fennállnak, felmerül a kérdés, hogy miféle tényezők ezek és megítélésük változik-e az idők folyamán? Ekeberg és munkatársai (2014) feltárják, hogy a repülés alatt a legtöbb utas az egyébként veszélytelen légköri turbulenciát tartja félelem keltőnek, de sokan említik a hajtóművel vagy a szárnyakkal kapcsolatos problémákat, az összeütközést vagy időjárási jelenségeket is, a legtöbbször olyan tényezőket, melyekről az átlagos utas általában kevés ismerettel rendelkezik. Mindezek mellett jelentős a terrortámadástól, vagy gépeltérítéstől való szorongás is, melyről az erős médiareprezentáció miatt az utasok gyakran tudomást szerezhetnek. A kutatás megmutatja, az utas nemének szerepét a kockázat (veszély) megítélésében [8]. Általánosságban elmondható, hogy a nők a kockázatokat jelentősen nagyobbra ítélik, mint a férfiak és a félelemkeltő faktorok megítélése is más. Magyarán mástól tartanak inkább nők, mint a férfiak. A felsorolt kockázatok a repülés történetében más- más hangsúllyal, de folyamatosan jelen vannak, ezért felmerül a kérdés, hogy a kockázat percepciója változik-e az időben a kockázati tényezők átrendeződésével? A kutatás erre a kérdésre a nemzetközi terrorizmus terjedése, illetve a 9/11 kapcsán kereste a választ. A felmérést 1986–2002 közt elvégezve a kutatók arra a megállapításra jutottak, hogy a terrorizmustól való félelem a norvég légitársaság utasai között nem nőtt szignifikánsan.

A turbulencia, az idegen hangok, a terrorizmus, és gépeltérítés kockázatának megítélése a vizsgált időszakban változatlan maradt. Megőrizte pozícióját a magasságtól való félelem is, mely a nők populációjában volt „népszerűbb”.

Tekintve, hogy a félelem mértéke nagyban függhet a biztonság szintjének megítélésétől is, felmérés végeztek arra nézve, hogy az utasok mennyire reálisan ítélték meg a biztonság aktuális színvonalát. A kutatók azt találták, hogy az utasok több mint 70 százaléka pontosan ítéli meg a biztonság színvonalát, már ami a baleseti arányokat illeti. A balesetek áldozatinak számát viszont a többség a tényleges arány (50%) fölé becsülte. Fontos megfigyelés azonban az is, hogy a számokat azok az utasok ítélték a legrosszabbnak, akik félnek a repüléstől.

Egy amerikai felmérés szerint (Harvell et al. 2014) a félelem tárgya a Las Vegas-i repülőtér (LAS) utasai szerint a leggyakrabban: a lezuhanás, a turbulencia, a repülőgép meghibásodása, vagy terrorista repülőgépen, vagy akár a mellettünk ülő ismeretlen utas. A média hatása itt is tetten érhető, hiszen az utasok egyike a *Lost* című filmsorozatra hivatkozva említi a lezuhanást [9].

A kutatás mindemellett arra a megállapításra jut, hogy az utasok legnagyobb része tart a repüléstől, s ez nem csak pszichikai állapotukra, hanem a fedélzeten való viselkedésre is hatással van. A repülési fóbiával kapcsolatban McIntosh (1995) kiemeli a nem és az időtényező szerepét. Véleménye szerint a probléma az utasok mintegy egynegyedét érinti. Ezen belül a nők ötször gyakrabban számolnak be komoly félelmekről, illetve stresszről utazásaik során, jóllehet ez a különbség adódhat abból a tényből is, hogy a férfiak kevésbé hajlamosak félelmeikről beszélni. Ami az időtényezőt illeti, a repülés félelem kialakulása kétszer olyan gyakori azoknál az utasoknál, akik több mint egy éve nem utaztak külföldre, mint azoknál, akik egy éven belül hosszabb repülőútra vállalkoztak [10].

A repülési félelem mérése

A repülési félelem mértékének mérése nem új keletű. Egy norvég felmérés (Martinussen, Gundersen, & Pedersen, 2008 idézi Martinussen, Hunter 2008) véletlenszerűen kiválasztott utasok félelmeire kérdezett rá, melynek eredményei azt mutatták, hogy az utasok fele soha nem szenvedett még repülési félelemtől, bár ezek az utasok is átélnék kellemetlenségeket a repülés során [11] [7].

Más nemzetközi kutatások (Bor, Grewen 2003, 2016) azt mutatták, hogy a légi utasok mintegy 10-40 százaléka érintett a repülés alatt vagy előtt átélt félelem tekintetében, jóllehet ennek az utas tartománynak a nagysága nagyban függhetett a kérdések megfogalmazásától. A korábban idézett norvég kutatás nem csupán a félelem meglétére, vagy nem létére, hanem annak frekvenciájára és mértékére is kíváncsi volt. A 268 utas megkérdezése után az eredmény azt mutatta, hogy az utasok 4-4 százaléka néha, vagy mindig nagy félelmet él át a repülés alatt, míg 8 százaléka néha mérsékelt félelmet tapasztal [12].

A kutatás nem talált összefüggést a félelem megléte és az utas életkora közt, ugyanakkor kimutatta, hogy a nők gyakrabban élnek át repülés félelmet, mint a férfiak. Arra kérdésre, hogy a félelmet közvetlenül mi váltotta ki az utasok a repülőgép mozgását, a vibrációt, és a turbulenciára felhívó figyelmeztetést jelölték meg. Ezek megjelenésekor rendszerint erős szívdobogás vett rajtuk erőt majd figyelni kezdték a repülőgép zajait és a személyzet mozgását, azt gondolván, hogy valami nincs rendben. A félelem fizikai megjelenése emellett (Van Grewen et al 1999, idézi Martinussen et al. 2008) olyan érzéseket, gondolatokat váltanak ki, mint a légszomj, szédülés, ájulásérzés, fulladásérzés, annak elképzelése, hogy a repülőgép le fog zuhanni [11] [13].

A repülési félelem különböző komponenseinek mérésére validált mérőeszközök állnak rendelkezésre. A két leggyakrabban használt skála az FAS (Flight Anxiety Situations questionnaire) és a FAM (Flight Anxiety Modality questionnaire). Előbbi a repülés különböző fázisaival, mozzanataival tartozó félelmet, míg utóbbi a szomatikus és kognitív modalitások szintjét méri a légiközlekedés különböző helyzeteiben. Az FAS kérdőív három faktorral: a repülés előtti, alatti és az általános repülési félelemi faktorral dolgozik, míg a FAM két modalitást: a kognitív és a szomatikus modalitást különbözteti meg [13]. Lássuk a kérdőíveket részletesebben!

FAS kérdőív

A FAS kérdőív 32 itemet tartalmaz, melyek segítségével a repüléssel összefüggő félelmek szintje válik mérhetővé. A kérdőív három alskálára bomlik.

Az Általános Repülési Félelem skála (Generalized Flight Anxiety) azokra repüléssel, légitjárművekkel általánosságban összefüggő félelmekre kérdez rá, melyek ugyan a repülésről szólnak, de nem a tényleges utazással kapcsolatosak. Ilyenek lehetnek például, mikor látunk, vagy hallunk egy repülőgépet, vagy éppen kikísérünk valakit a repülőtérré.

Az Előzetes Repülési Szorongás Skála (Anticipatory Flight Anxiety) kérései olyan félelmekre irányulnak, amelyek a közvetlenül a repülést megelőzően, az repülőút megtervezése, vagy a beszállási procedúra kapcsán keletkeznek. A Repülés Alatti Félelmi Skála (In-Flight Anxiety) a korábbiakkal ellentétben a konkrét repülés közben, a felszállástól a leszállásig átélt félelmekre kérdez rá. Mindhárom alskála ötfokozatú értékelést tartalmaz, ahol az 1 a félelem hiányát, az 5 a komoly félelmet jelöli.

FAM kérdőív

A FAM kérdőív, 18 itemet tartalmaz mely két alskálára bomlik. A Szomatikus Modalitás skála (Somatic Modality), fizikai tünetekre irányul, míg a Kognitív modalitás skála (Cognitive Modality) a szorongáskeltő gondolatokra kérdez rá. A FAS kérdőívhez hasonlóan a skálák ötfokozatú értékelést tartalmaznak, ahol szomatikus, vagy kognitív válasz jelenléte 1-től (nincs jelen) 5-ig (nagyon intenzíven van jelen) terjed. A FAS and FAM kérdőívek alkalmasak mind az klinikailag igazoltan fobiával küzdők, mind a normál populáció mérésére, mind a hat alskála esetében. A skálák alkalmazása így lehetővé teszi a félelem mélyebb okainak feltárását, az okok és tünetek összekapcsolását, végső soron pedig ezek ismeretében a terápia testre szabását [14].

A repülési félelemre ható egyéb tényezők

Szily (2010) saját kutatása kapcsán arra hívja fel a figyelmet, hogy a depresszióval küzdő személyek helyzetmegítélése eltérhet az egészséges személyek helyzetmegítélésétől, így ugyanazt a helyzet intenzívebb érzéseket generálhatnak. A vizsgálatban résztvevők a hét érzelm közül hat esetében (harag, szomorúság, félelem, undor, szégyen, büntudat) az egyes érzelmeket kiváltó eseményeket jelentősebb fokban hátráltatónak értékelték, mint a vizsgálati kontrollcsoport egészséges tagjai. Ez az eltérés a harag, a szomorúság és a félelem esetében volt a legjellemzőbb. A vizsgálat kimutatta azt is, hogy a depressziósok gyengébbnek értékelték megküzdési képességeiket, mint a kontrollcsoport egészséges tagjai. Megemlítendő, hogy ebben a vizsgálatban nem sikerült reprodukálni a harag esetében az előző vizsgálatban talált szignifikáns eltérést [15].

Egyes kutatások felvetik a kérdést, miszerint az általános szorongás, illetve az arra való érzékenység és a repülési félelem közti összefüggés vajon milyen irányú (Bogaerde et al. 2012), hiszen ennek ismeretében lehetőség nyílna a repülési félelem kialakulásának bejósolása, illetőleg az általános szorongás kezelésével csökkenthetők lennének félelmek is. A vizsgálati populációk összevetése a szorongásérzékenység (AS) és hagyományos FAM és FAS skálákkal mentén azt az eredményt hozta, hogy a repülési fobiával küzdők szorongásérzékenysége jelentősen magasabbnak bizonyult, mint a normál populációé, így ez az érték előre jelezheti a repülési félelemre való hajlamot is [16]. Ami a repülés alatt átélt szomatikus panaszok (FAM alskálák) és a félelem (FAS skála) összefüggéseit illeti a szorongásérzékenység moderáló szerepe nyert igazolást. A repülés alatt tapasztalt szomatikus tünetek tehát akkor váltják ki gyakrabban a félelem érzését, ha a szorongásérzékenység eleve magasabb. Ilyenformán a szomatikus panaszok megjelenés jó előrejelzője lehet a repülési félelem kialakulásának. Ez összességében azt jelenti, hogy a

szorongásérzékenység kritikus eleme a repülési fóbiának, hiszen a repülési helyzetben átélt kellemetlen testi élmények a szorongóbb utasok esetben a fenyegetettség érzésére fordítódnak le, végső soron félelmet generálnak.

A REPÜLÉSI FÓBIA

A DSM-5 a repülési fóbiát a speciális fóbiák közé sorolja [17]. A besorolás változatlan formában örökíti át a DSM-4 kategóriáit. A fóbiák típusai specifikusan és komplex módon is értelmezhetők. A speciális fóbiák például a környezeti fóbiák (mélység, magasság), az állat fóbiák (kutya, pók); a szituációs fóbiák (fogorvos, repülés), vagy a testi fóbiák (vér, injekció). A komplex (gyakrabban debilizáló) fóbiák közé soroljuk például az agorafóbiát (nyitott helyek) és a szociális fóbiát (szociális helyzetek).

Fóbiások azok a diagnosztizált személyek, akik intenzív félelemtől és szorongástól szenvednek bizonyos tárgyak jelenlétében, vagy szituációk közben. A szorongásos zavarok, vagy speciális fóbiákat számos, változatos inger kiválthatja, melyek következménye erős irracionális félelem, melynek mértéke általában aránytalanul nagyobb, mint a valós fenyegetés. Szorongásukat a fóbiások elkerüléssel igyekeznek csökkenteni. A szorongásos zavarok gyakoriak az amerikai népesség körében 19,2 millió embert érint. A nők reprezentációja a férfiakénak mintegy duplája [18]. A specifikus fóbiák kialakulásában szerepet játszanak a gyermekkorban átélt élmények, a genetikai hajlamok és a családi hatások is. Az okok traumatikus tapasztalatok, tanult viselkedések, és a folyamatos stressz is megtalálható. A repülési fóbia számtalan olyan elemet tartalmazhat, mely nem elsősorban a repüléshez kötődik, így ebből a szempontból maga a jelenség heterogénnek tekinthető. Ezen elemek leginkább a magassággal, zárt, zsúfolt helyekkel, s a kontroll hiányával kapcsolatosak. A repülési félelmet átélő utasok rendszerint háromféle tünetet mutatnak. Olyan testi pszichológiai reakciókat, mint izomfeszülés, általános feszültség érzése, reszketés, nehézlégzés, szívdobogás érzés, mellkasi fájdalom, gyomorproblémák, izzadás, gyengeség, szédülés, szájszárazság, sápadtság vagy épp kipirulás. Mindezek mellett olyan nem testi reakciók is tapasztalhatók, mint a megromlott memória, beszűkült figyelem, gyenge döntésképeség, negatív gondolatok és elvárások. A félelem hatásai a viselkedést sem kerülik el, így alakul ki az ún. elkerülő viselkedés. A repülési félelem erőssége az egyszerű kényelmetlenség érzéstől a fóbiáig terjedhetnek. Ez utóbbi komoly hatást gyakorolhat a mind a magánéletre, mind a munkahelyi lehetőségekre. A fóbia lehetetlenné teszi a rendszeres utazást, ami a munkahelyi előmenetelt károsan befolyásolja. Az elkerülő magatartás pedig számos esetben újabb pszichés terhet rak a repülési fóbiával küzdők vállára. A fent felsorolt tünetek átélése a többi utas jelenlétében, vagy a járat szükségszerű késleltetése, amikor az utas az utolsó pillanatban áll el az utazástól további kellemetlenséget okoz [13].

Diagnosztikai értelemben a tünetek akkor jelentenek fóbiát, ha:

- ➔ folyamatos erős irreális félelem bizonyos tárgy jelenlétében vagy specifikus helyzetben, vagy azt megelőzően jelen van;
- ➔ a kiváltó inger szorongást okoz (felnőtteknél pánikroham, gyermekeknél reszketés, lefagyás);
- ➔ a veszélyhez képest aránytalanul nagy félelem; a beteg elkerülő viselkedést mutat, reakciói (elkerülés) összeütközésbe kerül a napi rutinnal, kapcsolatokkal, gyötrelmet okoz;
- ➔ a tünetek legalább hat hónapja fennállnak; illetőleg a tünetek nem sorolhatók be más rendellenesség alá (OCD, PTSD).

A repülési fóbia egyéb fóbiákkal is rokonságot mutat. Fritscher (2017) kimutatta, hogy a repülési fóbiához hozzájárulhat, illetve annak tüneteit ronthatja, amennyiben az utas kalusztrofóbiás, tehát irtózik a zárt terektől és a személyes tere sérülésétől. A magasságtól való irtózás hasonló hatást válthat ki. Első hallásra nem egyértelmű, de logikus, hogy mivel a repülés alatt az utas hosszabb ideig van kitéve esetleg nem kívánt társas környezetnek az növelheti az utas szorongását, ami hozzájárulhat a repülési félelem tüneteinek rosszabbodásához [19].

A repülési fóbia kezelése

A repülési fóbia a jól kezelhető fóbiák közé tartozik. (Nousi et al. 2008). A gyógyulás a kognitív viselkedésterápia, gyógyszeres kezelés (béta-blokkolók, nyugtatók, antidepresszánsok), a hipnoterápia, és öngyógyítás (relaxációs technikák, mindfulness) útján érhető el. A kezelés eredményessége általában nem függ a repülési tapasztalattól, bár a terápia azoknál mutatja a legnagyobb hatékonyságot, akik félelmük miatt teljesen elkerülik ezt az utazási formát, így nem nincs lehetőségük és tapasztalatuk előzetes félelmek igazolásához vagy cáfolásához. Másfelől a kezelés kevésbé hatékonyak bizonyul azoknál, akik a repülést korábban traumatikusnak élték át [14].

Ezekben az esetekben a félelem kiindulópontja maga a trauma és nem az előzetes aggodalom, így a kiváltó ingerek és a félelem közti kapcsolat a tapasztalat alapján erősebb és a fóbia nehezebben orvosolható.

A specifikus fóbiák így a repülési fóbia esetében a virtuális valóság terápia (VRE) mind, kognitív viselkedésterápiával, mind anélkül hatásosnak bizonyulhat, de emellett a különböző képzési elemek (pszichológiai) is hatásosak, így ezek valamilyen kombinációja adja a legjobb eredményeket. A repülési fóbiák kezelésében fontos szerepe játszik a repülőszakmai edukáció is, melyet több kezelési mód is magába épít [20].

A gyógyszeres kezelés ellen számos ellenérv szól (VALK, 2017) Először: a gyógyszerek nem minden esetben hatásosak, vagy ha igen, gyakran szinte megbénítják, és az ülésükhöz szögeznek az utasokat. Másodszor az az utas, akit gyógyszer hatása alatt áll nem képes a repülőgépen kialakuló helyzetekhez alkalmazkodni. Mindezen túl a gyógyszer hatása alatt az utas nem teljes mértékben önmagának, pedig a félelem leküzdéséhez éppen erre, önkontrollra volna szüksége

ÖSSZEFOGLALÁS

Bár a félelem negatív érzés funkcióját tekintve mégis felbecsülhetetlen hasznossággal bír. A veszélyes helyzetekben mobilizálja a viselkedést, mégpedig olyan módon és irányban, amely a veszély mérlegelésén keresztül a félelem tárgyától való eltávolodást, vagyis menekülést vagy megküzdést vált ki, ezzel tulajdonképp a kockázatos környezethez való alkalmazkodást, végső soron pedig a túlélést jelenti. Félni tehát kellemetlen, de hasznos. A kockázatos szituáció értékelése, a félelem átélése szubjektív, tehát az egyén pszichikai állapotától, tapasztalataitól, tudásától, megküzdési képességeitől függ.

A repülési félelem esetében a fedélzeten átélt történések, zajok, mozgások alkalmasak a veszélynek megfelelő testi és pszichikai reakciók beindítására, melyek hatását a menekülés lehetőségének blokkolása, végső soron a válaszreakció frusztrálása tovább erősítheti a szorongásos tüneteket, tovább rontva ezzel a helyzethez való alkalmazkodás (megküzdés) lehetőségét. A repülési

félelem kezelésének lehetősége a szakberek mellett az egyén kezében van. Pszichológiai szempontból fontos, hogy a jelenség előre jelezhető és keretek közt tartható legyen. Előbbi a mérési skálák (FAS, FAM, AS) használata támogatja. Utóbbit a pedig hatékony, többoldalú kezelés, mely a páciens korábban már említett reális kockázatértékelési képességének, a félelem pszichológiájáról és a repülés mibenlétéről szóló ismereteinek, a megküzdési lehetőségeinek fejlesztését, valamint a párhuzamos fóbák kezelését célozza. A kezelés ma már a modern technológiára támaszkodik, amikor a kognitív viselkedésterápiát a VRE általi deszenzitizációval ötvözi.

A repülési félelem és fóbia kutatása és mérése még számtalan érdekes kutatási lehetőséget tartogat. Vizsgálódásom során a személyiség és a félelem, illetőleg a társas helyzetek és a félelem összefüggései is felbukkantak. Véleményem szerint további kutatásokat érdemel a repülési félelemmel való megküzdési lehetőségek személyiség alapú vizsgálata, például a *kontrollhely elmélet*, vagy az *én-hatékonyság*, illetőleg a *vonásszorongás* összefüggéseiben. Szociálpszichológiai vonatkozásban az érzelmek repülési félelmei helyzetben való *fertőző terjedése*, illetőleg a fedélzeti *pánik* kialakulása is érdemes további vizsgálatokra.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Csépe V., Győri Mi., Ragó A., Általános pszichológia 3. Nyelv tudat, gondolkodás. Osiris, Budapest, 2007.
- [2] Ekman P. In T. Dalgleish and M. Power (Eds.), Handbook of Cognition and Emotion. Sussex, U.K.: John Wiley & Sons, Ltd., 1999. <https://pdfs.semanticscholar.org/305a/0ff88a70b49f745e95bd5ef004a33f5afc4a.pdf>
- [3] Reisenzein R. Arnold's Theory of Emotion in Historical Perspective. Psychology Press, Vol. 20/ 7, 2006, 920 – 951. url: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.497.2186&rep=rep1&type=pdf>
- [4] Ranschgurg J., Félelem, harag, agresszió. Tankönyvkiadó, Budapest, 1973, 6-9.
- [5] Mérő L., Az érzelmek logikája. Tercium, Budapest, 2016, 38-39.
- [6] Freud, S. (1940). Bevezetés a pszichoanalízisbe. (ford. Hermann Imre) Gabo Kiadó, Budapest, 2016; 320-329.
- [7] Ekeberg O., Fauske B., Berg-Hansen B., „Norwegian airline passengers are not more afraid of flying after the terror act of September 11”. Sandinavian Journal of Psychology, Vol 55/5, 2014. <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/sjop.12137/full>
- [8] Ekeberg O., Seeberg I. & Ellertsen B. B., „The prevalence of flight anxiety in Norway”. Nordisk Psykiatrisc Tidsskrift Vol43/5, 2009, 443-448. <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3109/08039488909107869?journalCode=ipsc19>
- [9] Harvell L., Stillman A. T., Gwendelyn S. T., Cranney N. K. & Schow A.(2014). „A Field Investigation of Flight Anxiety”. Evidence of Gender Differences in Consumer Behaviors Amongst Las Vegas Passengers. JAIRM, 2016, 6(1), 45-60. (online) Letöltve 2016:12.03. <http://dx.doi.org/10.3926/jairm.41>
- [10] McIntosh I. B., Travel Phobias. Do Phobias Show Age or Sex Differences in Presentation? Journal of Travel Medicine, Volume 2/2, 2017, 100. (Absztrakt), <https://academic.oup.com/jtm/article-abstract/2/2/99/1800520>
- [11] Martinussen M., Hunter D. R., Aviation psychology and human factors. CRC press, New York, 2010, 141-145.
- [12] Bor R., Van Grewen L., Psychological perspectives of fear of flying. Chapter 2. Routledge, New York 2003, 2016. (online) Letöltve: 2017.12.03. https://books.google.be/books?id=mlNBDgAAQBAJ&printsec=copyright&hl=nl&source=gbs_pub_info_r#v=onepage&q&f=false
- [13] Faraci P., Triscari M.T., D'Aangelo V., & Urso V., „Fear of flying assessment: A contribution to the Italian validation of two self-report measures”. Review of Psychology, 2011 Vol. 18/2, 91-100.
- [14] Nousi A., Van Grewen L., Spinhoven P., „The flight Anxiety Situations Questionnaire and the Flight Anxiety Modality Questionnaire: norms for people with fear of flying” (absztrakt), Travel medicine and infectious disease.2008. <https://www.semanticscholar.org/paper/The-Flight-Anxiety-Situations-Questionnaire-and-the-Nousi-Gerwen/beaa3f606eb0d1a007949cca125e2ec2225ac8d1>
- [15] Szily E., Érzelmi reakciók kognitív és genetikai háttere depressziós és kontroll csoportokban. Doktori értekezés, Semmelweis Egyetem Mentális Egészségtudományok Doktori Iskola. 2010, 33-34.

- [16] Bogaerde V., Raedt A., Raedt D., Rudi I., „The moderational role of anxiety sensitivity in flight phobia”. Ghent University, 2010. <https://pdfs.semanticscholar.org/bdaf/f4558dc0298ee0e4eba231083f15189f4fa5.pdf>
- [17] Fleming K., „DSM-5 Category: Anxiety Disorders”. Theravive (online), 2017. [https://www.theravive.com/therapedia/specific-phobia-dsm--5-300.29-\(icd--10--cm-multiple-codes\)](https://www.theravive.com/therapedia/specific-phobia-dsm--5-300.29-(icd--10--cm-multiple-codes))
- [18] Trimmel M., Burger M., Langer G., Trimmel K., „Treatment of fear of flying: behavioral, subjective, and cardiovascular effects”. *Aviat Space Environ Med*; 85, 2014, 550–62. <http://www.ingentaconnect.com/search/article?option1=uka&value1=flying+fear&pageSize=10&index=203>.
- [19] Fritscher L., Aerophobia: „The Fear of Flying. Symptoms, Related Conditions, and How to Overcome It”. Veriwell. online 2017. december 4. Letöltve: 2017.12.03. <https://www.verywell.com/aerophobia-fear-of-flying-2671844>
- [20] Da Costa R. T., Ardinha A., Nardi A. E., „Virtual reality exposure in the treatment of fear of flying”. (Absztrakt) *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, Vol 79/ 9, September 2008. 99-903.
- [21] <http://valk.org/en/vliegengst/hoeziet-een-vliegengstbehandeling-eruit/>
- [22] <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-10-18-02.aspx>
- [23] <https://flyfright.com/statistics>

Fears of flying: Theoretical background

The author gives a review on formation of emotions, particularly on fearful emotions emerging during flying, and besides outlines several aspects of fears of flying, as well as its subjects, anxiety and behavioural linkages. Presenting the possible subjects of aviophobia and the contributing factors of its evolvement both bring closer to definition of such a specific phobia like aviophobia and its proper treatment as well. Methodologically it is unavoidable to make measurements on fears during flying with special tools as FAS and FAM scales, which provide a vision of fearful subjects that passengers could encounter on board of an aircraft. In summary the author highlights interrelations among fears subjects and the perception of safety, and envisages further research projects on fear of flying topic.

Kulcsszavak: avoidance, emotion, FAM scale, FAS scale, phobia, fear of flying, distress, sensibility

Dudás Zoltán (PhD)
Egyetemi adjunktus
Nemzeti Közszerológati Egyetem
Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar
Katonai Repülő Intézet
Repülésirányító és Repülő-hajózó Tanszék
dudas.zoltan@uni-nke.hu
orcid.org/0000-0002-8682-884X

Zoltán Dudás (PhD)
Senior lecturer
National University of Public Service
Faculty of Military Science and Officer Training
Institute of Military Aviation
Department of Aerospace controller and Pilot Training
dudas.zoltan@uni-nke.hu
orcid.org/0000-0002-8682-884X



http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2018_3/2018-3-07-0078-Dudas_Zoltan.pdf