

## AVIAÇÃO



Rui Duarte é um caso de sucesso do "Ganhar Asas", programa da TAP para ultrapassar a fobia de voar  
FOTO NUNO BOTELHO

## Ainda restam dúvidas nos Alpes

As respostas para a queda do avião da Germanwings não foram encontradas e o futuro da Lufthansa está sob pressão

"Está para lá dos nossos piores pesadelos", foi a forma como Carsten Spohr, presidente-executivo da Lufthansa — companhia que detém a Germanwings, empresa aérea a que pertencia o avião que se despenhou há uma semana nos Alpes franceses —, se referiu à morte de 150 ocupantes do avião. Em visita ao local, Spohr pediu desculpas às famílias das vítimas e disse que será necessário "muito tempo" para saber o que realmente se passou, recusando-se a responder às perguntas dos jornalistas.

A Lufthansa e Spohr estão sob forte pressão, com a acumulação de sinais de que Andreas Lubitz, o copiloto que comandava a aeronave no momento do embate, sofreria de depressão desde 2009. "Numa companhia que se orgulha dos recortes de segurança, o que aconteceu é um choque", afirmou, para acrescentar que a Lufthansa "escolhe cuidadosamente o pessoal de cabina". Os factos, no entanto, não parecem confirmar a afirmação de Spohr, há menos de um ano no cargo, e é o próprio futuro da companhia aérea, que completa 60 anos este mês, que começa a ser posto em causa. Até porque, o volume de indemnizações envolvido poderá ultrapassar os 279 milhões de euros.

O jornal britânico "Daily Mail" revelou esta semana que dois médicos terão tentado, sem sucesso, informar a empresa sobre o estado psicológico de Andreas Lubitz. Também foram encontrados na casa do copiloto, um atestado de baixa médica, que o deveria ter impedido de voar naquele dia, e sinais de que sofreria de problemas de visão. Veio a público a informação de que há seis anos o próprio Lubitz terá informado por correio eletrónico a escola de aviação da Lufthansa sobre uma severa depressão ocorrida no passado. E declarações da ex-namorada adensaram as suspeitas sobre as tendências suicidas do copiloto.

"Abra a maldita porta!"

Esta semana ficou marcada, sobretudo, pela revelação das palavras do piloto do avião, Patrick Sondenheimer, a pedir em desespero para que Lubitz abrisse a porta da cabina. Com base nestes gritos, a investigação que aponta para um ato deliberado do copiloto alemão de 28 anos ganhou força. A manutenção de uma respiração controlada até o momento do embate e a recusa em comunicar são elementos que reforçam a tese de intencionalidade. Outro fator determinante contido nas gravações da primeira caixa negra encontrada é o som dos alarmes de aproximação do solo, acompanhados pelos gritos dos passageiros. Ontem foi encontrada a segunda caixa negra.

Por conhecer este o conteúdo de um vídeo, gravado por um dos passageiros. Apenas metade dos vestígios de ADN terão sido identificados. E, sobretudo, o fundamental continua por esclarecer: qual a razão para a queda do voo 9525? C.M.

# Cortar as asas ao medo

Queda de avião nos Alpes aumenta procura por cursos para combater a fobia de voar

CHRISTIANA MARTINS

Uma rapariga de 13 anos vai passar as férias aos Açores com o pai e não consegue voltar para o continente, onde vivia com a mãe. Um empresário tira uma semana de lazer na Madeira com a mulher e regressa ao Porto de cargueiro porque é-lhe impossível entrar num avião. Um gestor vê de perto o risco de perder uma grande oportunidade profissional porque teria de voar regularmente. Estas são as histórias de portugueses que enfrentaram a fobia de voar e só com apoio especializado ultrapassaram o problema. Em Portugal há dois cursos para ajudar a lidar com esta situação e, desde a queda do avião nos Alpes, os pedidos de informação multiplicaram-se.

No projeto "Ganhar Asas" — parceria entre a TAP e a UCS, empresa de cuidados de saúde — não se fala em azar nem em sorte. "São conceitos que nos escapam ao controlo, tornando as pessoas mais vulneráveis", explica Elisabete Santos, psicóloga. E, diz, é justamente a noção de controlo que tem de ser reforçada: "Quem tem fobia de voar, quer controlar tudo, até pilotava o avião, mas o que não consegue controlar são as próprias emoções."

Ao longo de dois dias e meio, os alunos são bombardeados com aulas práticas e teóricas. O curso assenta sobre três pilares: informação técnica (prestada por pilotos, engenheiros de voo e pessoal de cabina sobre os aparelhos e o seu funcionamento), gestão de ansiedade (estratégias para respirar de forma controlada e para reestruturar pensamentos negativos) e exposição gradual às situações de tensão (utilizando réplicas do interior do avião

um simulador da cabina do piloto, onde durante vinte minutos os alunos são confrontados com falhas do motor, manobras arrojadas e efeitos do clima).

Não há pausa para café ou chá, apenas para tisanas, afinal, os estimulantes estão fora do programa. No fim, o ponto alto do curso: um voo real e terapêutico a Madrid. É ir, ficar vinte minutos no aeroporto de Barajas e regressar para receber o diploma. E as recomendações para voos futuros: voltar a voar no prazo máximo de três meses, aumentar gradualmente a duração dos voos e voar pelo menos duas vezes num ano.

Se as deslocações forem feitas em aviões da TAP, o aluno poderá contactar a organização do curso, que avisará a tripulação de que a bordo estará uma pessoa que sentia desconforto a voar e, por isso, terá atenção especial. Elisabete Santos conta que, nas aulas,

já houve choro, tremores, vómitos e quem ficasse calado, sob grande tensão. A psicóloga conta ainda que alguns alunos não conseguem voar até Madrid, mas que a taxa de sucesso do curso ronda 96%.

José Delgado, empresário de 56 anos, é um dos casos bem sucedidos, mas para lá chegar teve de lutar seis anos. Tudo começou em 2007, numas férias com a mulher na Madeira. O voo de ida foi-lhe muito desconfortável e o regresso de avião ao Porto, impossível. Depois de uma noite de insónia, a única solução foi uma viagem de dois dias e meio num cargueiro. A partir de então foi uma peregrinação de médicos, terapias de regressão, sessões de hipnose e medicamentos em excesso. Até que, depois de várias tentativas, inscreveu-se no curso da TAP. "Toca no medo de morrer. As portas fechadas dos aviões continuam a incomodar, mas já consigo lidar com isso", afirma José Delgado.

### Maior procura

O programa está montado para adultos, mas há uma versão para crianças, que nunca foi aplicada por falta de inscrições. Desde a queda do avião da Germanwings nos Alpes, no entanto, os pedidos de informação sobre o curso duplicaram mas, como o programa precisa de dois meses para garantir a participação da tripulação da TAP, não será possível antecipar a realização devido à maior procura. Para participar é preciso pagar 750 euros, mais 75 euros da consulta de avaliação, onde é definido se o problema poderá ser resolvido.

Desde 2006, quando o curso foi criado, 410 pessoas já participaram do "Ganhar Asas", a maior parte homens (55%),

com idades entre os 31 e os 40 anos. A esmagadora maioria (87%) já tinha experiência de voo, sendo que a última vez num avião varia entre duas semanas e 30 anos. É preciso, contudo, contar com a margem de insucesso, ou seja, as pessoas que não conseguem embarcar no voo terapêutico. Terão um ano para tentar voar e conquistar o diploma.

Rui Duarte, 39 anos, gestor na área de tecnologias de informação, não foi um destes casos. Há dez anos, começou a sentir-se desconfortável quando entrava num avião e lidou com os receios como conseguiu. Até que uma irrecusável proposta profissional o obrigou a resolver a situação. Inscreveu-se no "Ganhar Asas". Quando completou o programa, sentiu que mudou: "Ganhei autonomia." Este mês, voltará a entrar num avião e não esquecerá o que aprendeu: preparar a viagem com antecedência, chegar cedo ao aeroporto, racionalizar os pensamentos negativos e usar as técnicas de respiração. "Assim, sei que vai correr bem."

Cristina Albuquerque, psicóloga clínica e diretora do "Voar Sem Medo", outro projeto que ensina a lidar com a fobia de voar, trabalha há vinte anos na área e no último dia deste mês arranca com mais um curso em Lisboa, seguido de outro no Porto, no fim de maio. Ainda há vagas, embora os pedidos de informação tenham triplicado. A especialista já está preparada para lidar com um ambiente de maior tensão: "Uma tragédia como a da Germanwings tem grande impacto emocional e tendência para a identificação, mesmo sabendo-se que ainda nada está provado."

A psicóloga explica que, para combater os receios acrescidos dos alunos, vai recorrer a factos, recordando que "a indústria da aviação é das mais seguras, onde o controlo é mais rigoroso e as estatísticas provam haver menos acidentes e com menos vítimas fatais". Outra indicação do "Voar Sem Medo" — que custa 700 euros, mais 200 para a avaliação psicológica — será para que as pessoas não se deixem influenciar pela onda noticiosa.

Um dos casos mais intensos que já teve de enfrentar foi o de uma jovem de 13 anos que, depois de uma visita ao pai que morava nos Açores, não conseguiu retornar ao continente. Fez 14 tentativas de embarque, foi medicada, agrediu hospedeiras e acabou por ficar longe da mãe, em Lisboa. Albuquerque foi várias vezes aos Açores durante dois meses e conseguiu trazer a adolescente a tempo de passar o Natal com a mãe.

camartins@expresso.imprensa.pt

### NÚMERO

# 54

dos medos associados ao voo dizem respeito ao mau tempo, segundo o estudo de prevalência da ansiedade de voo em Portugal, apresentado em 2014 pela equipa da psicóloga Cristina Albuquerque

### SINAIS DE ALERTA\*

- Sentir desconforto em espaços fechados
- Não gostar de depender da tecnologia ou de outras pessoas para se proteger
- Ter medo de alturas ou de sobrevoo a água
- A ideia de voar deixa a pessoa tensa, com dores de cabeça, náuseas ou fadiga

\*Programa "Voar Sem Medo"