

PSIHOLOŠKI VIDIKI LETALSKIH NESREČ

Marko Polič*

UDK 656.7.08:159.9

V članku so prikazane značilnosti letalskih nesreč, ki določajo tudi odzive nanje, tj. predvsem njihova nenadnost, katastrofičnost in družbenobežnost. Zato so preživeli praviloma izpostavljeni hudim stresom in potrebujejo tudi psihološko pomoč. Ta je le redko dostopna. Zato mora njeno zagotavljanje postati sestavni del letaliških varnostnih načrtov. Ti načrti morajo biti enostavni, jasni in prožni in zahtevajo tudi praktično preverjanje. Očitno pa je, da je kar največjega pomena to, kar je narejeno že pred nesrečo, tj. ustrezno načrtovanje, izvežbanost in povezanost letališča s širšo družbeno skupnostjo.

Letala so eno najvarnejših prevoznih sredstev, saj je, upoštevaje število prevoženih kilometrov, verjetnost, da bo potnik umrl v letalski nesreči, stokrat manjša od verjetnosti, da ga bo doletela smrt v avtomobilu. Kljub temu so letalske nesreče med tistimi, ki se jih najbolj bojimo. Letenje, čeprav stara človeška želja, za ljudi pač ni najbolj naraven način gibanja. Odsotnost čvrste opore, ki vzbuja občutek nemoči, in pomanjkanje nadzora v trenutku nuje je še vedno eden naših bistvenih strahov. Omeniti moram še, da je zaznava možnosti letalskih nesreč značilen primer uporabe heuristike dostopnosti. Zaradi katastrofičnosti, velikega števila mrtvih pri posamezni nesreči, velike pozornosti, ki jo sredstva javnega obveščanja takim nesrečam namenjajo, ipd. se nam zde bolj verjetne, kot dejansko so. Tudi to veča z letalskim prevozom povezane strahove. Toda kljub vsemu ljudje letijo in vedno več jih to počne. V tem prispevku se bomo lotili njihovega doživljanja in vedenja, povezanega z letalsko nesrečo, in dejavnikov, ki na to vplivajo. Vednost o tem je pomembna, saj lahko bistveno ublaži posledice nesreče.

Zavedati se moramo, da možne žrtve letalskih nesreč niso samo potniki in posadka, ampak tudi ljudje na zemlji, na območju, kamor letalo pade. Posledice nesreče, neposredne in posredne, pa se raztezajo še širše. Prizadeti so svojci žrtev, člani reševalnih ekip, zniža se zaupanje v tovrstni prevoz itn. Vse to postavlja velike zahteve tako organizacijam, ki se ukvarjajo z letalskimi prevozi (prevozniki, letališča), kot širši družbeni skupnosti. V zadnjem času se vse bolj poudarja primarno preventivo (Williams in sod., 1988), usmerjeno na ljudi, ki bi utegnili biti žrtve letalskih nesreč, oz. na same žrtve. Taka preventiva zajema vse, od načrtovanja in vaj prek izobraževanja do takojšnje pomoči prizadetim.

Možni vzroki letalskih nesreč

Če so bili v začetku letalstva vzroki nesreč predvsem v nepopolni tehnologiji, nezmožnosti nadziranja in napovedovanja neugodnih vremenskih razmer ter posredovanja teh informacij pilotom, pomanjkanju njihovega zdravstvenega in psihološkega nadzora, pomanjkljivem usposabljanju itn., so se danes – ob siceršnji ublažitvi nekaterih prejšnjih – pridružile nove težave. Butcher in Dunn (4) ob vremenu in konstrukcijskih težavah navedata še povečan zračni promet in težave z njegovim nadzorom, neuspehe v usklajevanju posadke, terorizem, gospodarske pritiske na letalske prevoznike in posledično zanemarjanje varnosti. Lahko rečemo, da se je z razvojem in širitvijo letalskega prometa povečala tudi njegova ranljivost, posebej zato, ker mnogi dejavniki nesreč izvirajo iz družbenih in gospodarskih odnosov. Politični spori se odražajo v terorističnih napadih na letala "nasprotni strani", gospodarski pritiski pa v iskanju prihrankov na različnih koncih. Pri tem varnost ni nobena izjema. Kratkoročno pač ne prinaša profitov, dolgoročno škoda, da ne govorimo o žrtvah, pa je pogosto premalo zanimiva. Zato postaja nujna – ne le na področju letalskega prometa – sistemska vgradnja varnostnih zahtev v ustrezne predpise. Varčevanje pri varnosti ni dopustno in če gledamo družbo kot celovit sistem, se tudi "ne splača".

Žal mnogi, tudi najbolj odgovorni, zanikajo obstoj problemov na področju letalske varnosti. Pri tem se sklicujejo na razmeroma ugodne statistične kazalce. Vendar dejstvo, da je žrtev letalskih nesreč manj kot žrtev drugih nesreč, prvim čisto nič ne pomaga. Cilj pa ni relativna, ampak čim večja varnost. Svoje prispeva tudi dejstvo, da so v nesrečah udeležene različne kompanije in različna letala in da se tudi vzroki posameznih nesreč razlikujejo. Zaposlenim se zdi nesreča le daljna možnost, ki je večina med svojim delom

sploh ne bo doživela. Ne nazadnje sam proces raziskave vzrokov nesreče prispeva k zanikanju problema. Logika je nekako naslednja. Raziskovalna skupina dokaže, da je bilo dano nesrečo možno preprečiti. Vsi dejavniki, ki so pripeljali do nje, so pojasnjeni, kar se izide v prepričanje, da jih bo odslej možno nadzorovati in da se nesreča ne bo mogla ponoviti ("vsaj ne nam"). Žal pa se nesreče pojavljajo in se tudi še bodo. Ob vse večjem in gostejšem letalskem prometu je možnost hude letalske katastrofe vse verjetnejša. Tudi zato zahteva npr. Zvezna letalska uprava ZDA od letališč pripravljenost za spoprijemanje z nesrečami. Letališča morajo imeti varnostni načrt, ki zagotavlja takojšen odziv na vse vrste nevarnosti in druge neobičajne razmere, da bi tako zmanjšali možnost in obseg osebne in druge škode na letališču. Tak načrt mora vključevati naslednje postavke:

- navodila osebju o tem, kako se odzvati na splošno letalsko nesrečo, bombo, požar, naravno nesrečo, sabotažo, sevanje ali jedrski napad
- zdravstveno pomoč tako v obliki osnovnih zdravstvenih zalog in pomoči, kot informacij o zmogljivosti lokalnih bolnišnic in prevozu ranjenih
- imena in stične informacije reševalnih skupin, rešilnih avtomobilov, članov skupine za spoprijemanje z nesrečo in drugih
- stavbe (če se je nesreča pripetila na letališču) za začasno namestitev ranjenih in mrtvih
- postopke za nadzor množice. To so zahteve, ki jim mora ugoditi sodobno letališče.

Vendar, kot ugotavlja Butcher in Hatcher (3), večina letališč ni pripravljena na ukvarjanje s psihičnimi problemi, povezanimi z nesrečo. Letališki načrti za spopadanje z nesrečami in njihovimi posledicami praviloma zanemarijajo psihološke potrebe ljudi, prizadetih ob nesreči, tj. preživelih in njihovih svojcev, posadke in reševalnega osebja.

Toda, če stvari ostajajo zgolj na papirju in niso preverjene v praksi, če osebje ni

UJMA

200 izvežbano, sam načrt ne pomeni veliko. Zato predpisi mnogih držav zahtevajo redne vaje za primer nesreče. Določen vpogled v zahtevnost teh nalog je dala tudi vaja na brniškem letališču maja 1993. Ena ključnih nalog letališkega osebja bo poleg reševanja tudi ustrezno obveščanje javnosti, saj sta za obdobje takoj po nesreči značilna pomanjkanje obvestil in nastanek govoric. Prav ljudje v čakalnicah letališč so pogosto zanemarjeni. Ne vedo, kako je s sorodniki ali prijatelji, so sploh bili na ponesrečenem letalu, so živi itd.

Značilnosti letalskih nesreč

Posebna obravnava letalskih nesreč izhaja iz domneve, da imajo take nesreče nekaj skupnih značilnosti ali da obstaja poseben vzorec teh značilnosti, kar jih dodatno opredeljuje. To si delijo tudi z drugimi prometnimi nesrečami (npr. z brodolomi in železniškimi nesrečami). Butcher in Dunn (4) ter Hodgkinson in Stewart (5) omenjajo naslednje značilnosti takih nesreč:

- skoraj vedno se pojavljajo **brez opozorila**, nenadno in nepričakovano, pa tudi, če je nevarnost prepoznana, so posadka in potniki navadno nemočni, kar poveča občutek šoka pri žrtvah in se odraža v velikem številu prizadetih zaradi stresnih motenj po travmi
- lahko se pripetijo v krajih, ki reševalcem niso takoj ali zlahka **dostopni**, kar lahko poveča delež mrtvih zaradi umiranja ranjenih preživelih in izpostavljenosti preostalih hudim razmeram v okolju
- pojavljajo se v okolju, ki je preživelim **tuje**, s čimer se poveča njihova zmedenost, zaradi težav v sporazumevanju (vključno z jezikovnimi ovirami) in zamuja obvestil pa imajo težave tudi sorodniki žrtev in preživelih
- posebej v letalskih nesrečah so skoraj vedno mrtvi; pogosto se izidejo s **popolno katastrofo**, s 100 % mrtvih
- visoke hitrosti, pri katerih prihaja do nesreč, se kažejo tudi v **hudih poskodbah** trupel, ki so včasih močno ožgana, kar poveča stres reševalcev, povzroča težave pri prepoznavi in poveča čustveno prizadetost svojcev
- bolj kot druge od človeka povzročene nesreče zapuščajo pogosto prav prometne nesreče **hude in dolgotrajne duševne motnje**
- **ponovno srečanje** z razmerami, v katerih je prišlo do travme je pogosto nujno in lahko zaradi učinka resenzitizacije izzove dolgotrajno čustveno stisko; prav fobično izogibanje podobnim razmeram je značilno za potravmatski stresni sindrom pri letalskih nesrečah

- po letalski nesreči nastopi močan občutek **izgube nadzora in nemoči**, ki lahko povzroči depresivne težave
 - pogosto nastopi **jeza**, usmerjena proti možnim krivcem, posadki, nadzornikom poletov, letalski kompaniji ipd.
 - pri preživelih, posebno pri članih posadke, lahko nastopi močan **občutek krivde**, tudi če za to ni nobenih razumnih razlogov
 - zaradi socialne opore je zelo pomembna **povezanost** med preživelimi, žal pa so navadno razmetani po obsežnem geografskem območju in se po nesreči hitro razidejo, kar lahko vodi v občutke osamitve in otežuje poskuse organizirane psihološke opore; to je posebno značilno za mednarodne polete
 - letalska nesreča ima močan **čustveni izžarevalni učinek**, tj. vpliva tudi na posameznike, ki vanjo niso neposredno vključeni (npr. družine žrtev, zaposleni v letalskem podjetju)
 - preživeli in družine žrtev so pogosto deležni neželene pozornosti medijev in odvetnikov, ki bi se radi v njihovem imenu pravdali
 - začasno se **zmanjša zaupanje** v varnost letalskega prevoza, posebno v krajih, povezanih z nesrečo
 - nesreča je lahko še hujša, kadar se letalo zruši na naseljen kraj; tako je npr. leta 1988 padec Pan Amovega jumbo jeta na Lockerbie povzročil ne le smrt vseh potnikov, ampak tudi enajstih prebivalcev tega kraja.
- To, da se približno 85 % letalskih nesreč vendarle pripeti na letališčih ali v njihovi bližini (pri vzletih in pristankih), postavlja posebne zahteve prav do letališkega osebja in bližnjih krajev.
- Posebno pozornost zasluži odnos medijev obveščanja in odvetnikov do prizadetih. Ta odnos neredko povzroča nove travme. Časopisni, radijski in televizijski novinarji pogosto vsiljivo trpinčijo preživele, njihove družine in reševalne delavce. Gre namreč za dogodke, ki so medijsko izredno zanimivi. Mnogi novinarji celo nadzirajo frekvence ustreznih ustanov in se znajdejo na kraju nesreče še pred reševalci ter jih motijo pri reševanju. Preživeli in njihove družine niso navajeni stikov z mediji in se ne znajo braniti pred njihovo vsiljivostjo. Novinarji skušajo podati sliko tragedije, vendar vse prevečkrat na račun žrtev. Kaj je torej treba ukreniti, kako najti ravnovesje med pravico javnosti da "ve", in pravico ranljivega posameznika do zasebnosti v trenutkih žalosti. Tudi to mora postati del učinkovitega načrta spopadanja z nesrečo in njenimi posledicami. Letališče samo mora urediti prostor, kjer bodo novinarji lahko dobili želene informacije, ne da bi motili bodisi reševalni proces bodisi njegove žrtve. Moramo pa se zavedati tudi druge strani vključitve medijev, tj. njihove vloge pri spoprijemanju z nesrečo, saj lahko s točnim obveščanjem marsikaj naredijo za blažitev njenih posledic.

V zahodnih državah, predvsem v ZDA, so nesreče tudi torišče delovanja odvetnikov. Ti bi želeli zastopati preživele v odškodninskih procesih, saj od človeka povzročene nesreče vključujejo tudi vprašanje odgovornosti in možne krivde. Zastopanje preživelih oz. svojcev žrtev je seveda pomembna zadeva, a spet ni vseeno, kako poteka. Sodni procesi lahko še poglobijo frustracije žrtev in dolgoročno otežijo procese prilagajanja. Ker tudi letalska podjetja in zavarovalnice žal vedno ne izpolnijo svojih obveznosti do žrtev (spomnimo se samo "naše" Korzi-ke), bodo tudi procesi še nujni. Vendar ni vseeno, na kakšen način bodo prizadeti vanje vključeni. Po drugi strani pa lahko tudi država naredi kaj več z ustreznim zakonodajo, ki bo ščitila šibkejšo stran.

Psihološki odzivi na letalske nesreče

V načelu so odzivi in potrebe prizadetih z letalsko nesrečo podobni kot v drugih nesrečah. Opisane značilnosti letalskih nesreč, posebno njihova intenzivnost, izpostavljajo preživele in druge prizadete hudim duševnim stresom. Nikogar ni, ki ne bi doživel neke oblike stresa. Bliže ko je bil kdo ogroženemu območju (npr. v samem letalu ali pa na kraju padca), hujše bo nanj vplivala nesreča in bolj verjetne bodo težave v psihološkem prilagajanju. Psihološka pomoč pa je le redko dostopna. In kakšno prizadeti sploh potrebujejo?

Osnovni vzorec poteka soočanja z nesrečo je pri letalskih nesrečah enak kot pri drugih. Predstavlja ga sosledje prekrivajočih se stopenj: opozorilo, obdobje grožnje, udarec, pregled stanja, reševanje, pomoč in okrevanje. Videli smo že, da je prva (in morda tudi druga) stopnja razmeroma redka, saj so letalske nesreče nenadne. Pravzaprav so sodobni avtorji (4) pozorni zgolj na tri stopnje: prvo, povezano s samo travmatsko izkušnjo (udarec), na odzive takoj po nesreči (odmik) in na dolgotrajnejše zaplete (potravnja). Med udarcem (tj. med samim dogodkom, trkom ipd.) pride pri nekaterih prizadetih do velikih motenj v normalnem delovanju (šok, dvom, izguba orientacije in zmedenost). Ti simptomi lahko trajajo od nekaj minut do več ur, potem pa postopno prepuščajo prostor čustvom, ki so lahko zelo močna. Del prizadetih bo ostal hladen in zbran, del pa bo lahko utrpel hujše psihične posledice (trajnejše motnje z izgubo orientacije, negibnostjo in otopelostjo, občutkom, da ne nadzirajo čustev, itn.). Kadar delujejo, se ukvarjajo predvsem z reševanjem in zaščito sebe in bližnjih. Ti odzivi se začnejo takoj po začetnem udarcu in trajajo, dokler traja nesreča.

V kasnejšem obdobju se žrtev psihično loči od pokojnih, se prilagodi življenju brez njih in začne ustvarjati nove odnose. Prilagaja se torej novim razmeram po nesreči. Ta proces lahko traja več mesecev. Potek prilagajanja pa ne poteka ustrezno pri vseh prizadetih, pri nekaterih lahko nastopijo začetni znaki travmatske stresne motnje, ki vključujejo podoživljanje dogodka, otopelost, apatijo, umik, motnje čustvovanja, kognitivne ali vegetativne somatske znake in občutek krivde.

Zanimiv je tudi način soočanja z nesrečo pri zaposlenih v letalskem podjetju. Pri tem ne mislim zgolj na klasične vzorce stresnih odzivov oz. bolj ali manj učinkovito vedenje med nesrečo, ampak na štiri značilne spoznavne procese, ki se pojavljajo v obdobju po nesreči in so jih odkrili (3) v razgovorih po nesreči. Njihova vloga je v obnovitvi občutka obvladovanja razmer.

Na prvi proces vpliva strah in zajema iskanje obvestil o članih družine ali prijateljih, ki bi utegnili biti na ponesrečenem letalu. Zaskrbljeni zaposleni telefonarijo oz. sami odgovarjajo na klice družine ali prijateljev. Ti razgovori jih dodatno obremenjujejo.

Naslednji spoznavni proces je usmerjen v razreševanje problemov in obsega iskanje vzrokov nesreče: mehanska napaka, pilotova napaka ali kriminalno dejanje. Govorice ali podatki o mehanski napaki zvišujejo že tako visoko raven tesnobe, saj morajo zaposleni še naprej leteti z enakimi letali. Govorice ali podatki o tem, da gre za pilotovo napako, jim dajejo občutek olajšanja in zmanjšanja napetosti. Govorice ali podatki, da gre za kriminalno dejanje, povečujejo frustracijo in jezo.

Tretji spoznavni proces vsebuje zavestne, domišljijske ponovitve dogodkov, ki so vodili v nesrečo. Najprej znana dejstva kombinirajo z znanimi ali namišljenimi osebnostnimi lastnostmi posadke ponesrečenega letala in si predstavljajo njihovo vedenje in misli, nato pa si skušajo zamisliti sebe v taki situaciji. Te ponovitve sčasoma ponehajo, raven tesnobe pa pada na sprejemljivo raven.

Končno se osredotočijo na odločitev, da bodo nadaljevali s poleti, oz. da bodo vzdrževali letalo ali kako drugače pomagali drugim, da bodo leteli. Pri tem se srečujejo tudi s pritiski bližnjih, da bi prenehali z letenjem.

Organizacija psihološke pomoči

Na uspešnost spoprijemanja s stresom vpliva vrsta stvari. V določenih točkah tega procesa prizadeti potrebujejo pomoč bližnjih, včasih tudi strokovnjakov, da ne

bi prišlo do patoloških prilagoditev. Zaradi relativno majhne pogostosti letalskih nesreč letališke uprave in letalske kompanije pogosto pozabljajo na psihološko pomoč. Vanjo pa je na vsak način treba vključiti tudi širšo skupnost in ustvariti široko mrežo pomoči, ki bo v primeru potrebe pomagala prizadetim. Omejeno število letaliških uslužbencev pač ne bo moglo pokriti vseh potreb prizadetih v neki katastrofi. Program psihološke pomoči med letalsko nesrečo sestavlja: takojšnje krizno posredovanje pri preživelih in njihovih svojcih, njihovo psihološko spremljanje v tednih po nesreči ter psihološka pomoč osebju, pri katerem bi lahko prišlo do psihičnih težav zaradi nesreče. Takojšnja psihološka pomoč na kraju nesreče lahko bistveno prispeva k zmanjšanju ali preprečevanju kasnejših težav z duševnim zdravjem.

Da bi bila psihološka pomoč učinkovita, mora biti žrtvam predvsem dostopna. Mnoge žrtve se sploh ne zavedajo potrebe po psihološki pomoči, saj je do tedaj niso še nikoli potrebovali. Dejansko gre za normalne ljudi v nekih nenormalnih razmerah, ki lahko izzovejo neobičajne odzive, s kakršnimi se prizadeti doslej še ni srečal in si morda ne bo znal pomagati. Pogosto bo okleval v iskanju pomoči (ker se bo bal, da je z njim kaj narobe) ali pa sploh ne ve, kje lahko dobi pomoč. Naravno je, da se v kriznih razmerah obrnemo na bližnje. Toda, kaj, če so tudi oni žrtve ali če ne vedo, kako pomagati? Zato mora biti pomoč čim bolj dostopna in prijetna. Že preimenovanje delavcev na področju duševnega zdravja v svetovalce pomembno zmanjša odpore do terapevtskih posredovanj, saj prizadeti niso "duševni bolniki", ampak so njihove težave naravna posledica nesreče in običajno ne potrebujejo psihiatrične pomoči. Celotno brez pomoči bodo njihovi simptomi izginili sorazmerno hitro, v obdobju kakih šestih tednov. Cilj psihološke pomoči je zmanjšanje ravni stresa in omogočanje ponovne vzpostavitve duševnega ravnesja, s čimer pospešujemo tudi boljše prilagajanje.

V družbenobežnih nesrečah, kakršne so letalske, se lahko zaščitniški skupini okoli žrtve zazdi psihološka pomoč vsiljiva. Pomoč iz lastne skupnosti bo naletela na manj odpora oz. na manj sovražen sprejem, saj gre za del naravne oporne skupine. Pomoč je optimalna v prvih treh mesecih po nesreči. Vključuje tudi laične svetovalce, usposobljene na tečajih, ki delajo pod nadzorom strokovnjakov. Ti ljudje izhajajo iz vseh delov prebivalstva in tako ustvarjajo široko mrežo možne pomoči v primeru potrebe. Zelo koristna je tudi pomoč s tiskanimi izobraževalnim gradivom, ki preživele in njihove svojce seznani s potekom spoprijemanja s travmatskim dogodkom, značilnostmi tega procesa, možnimi težavami in viri pomoči.

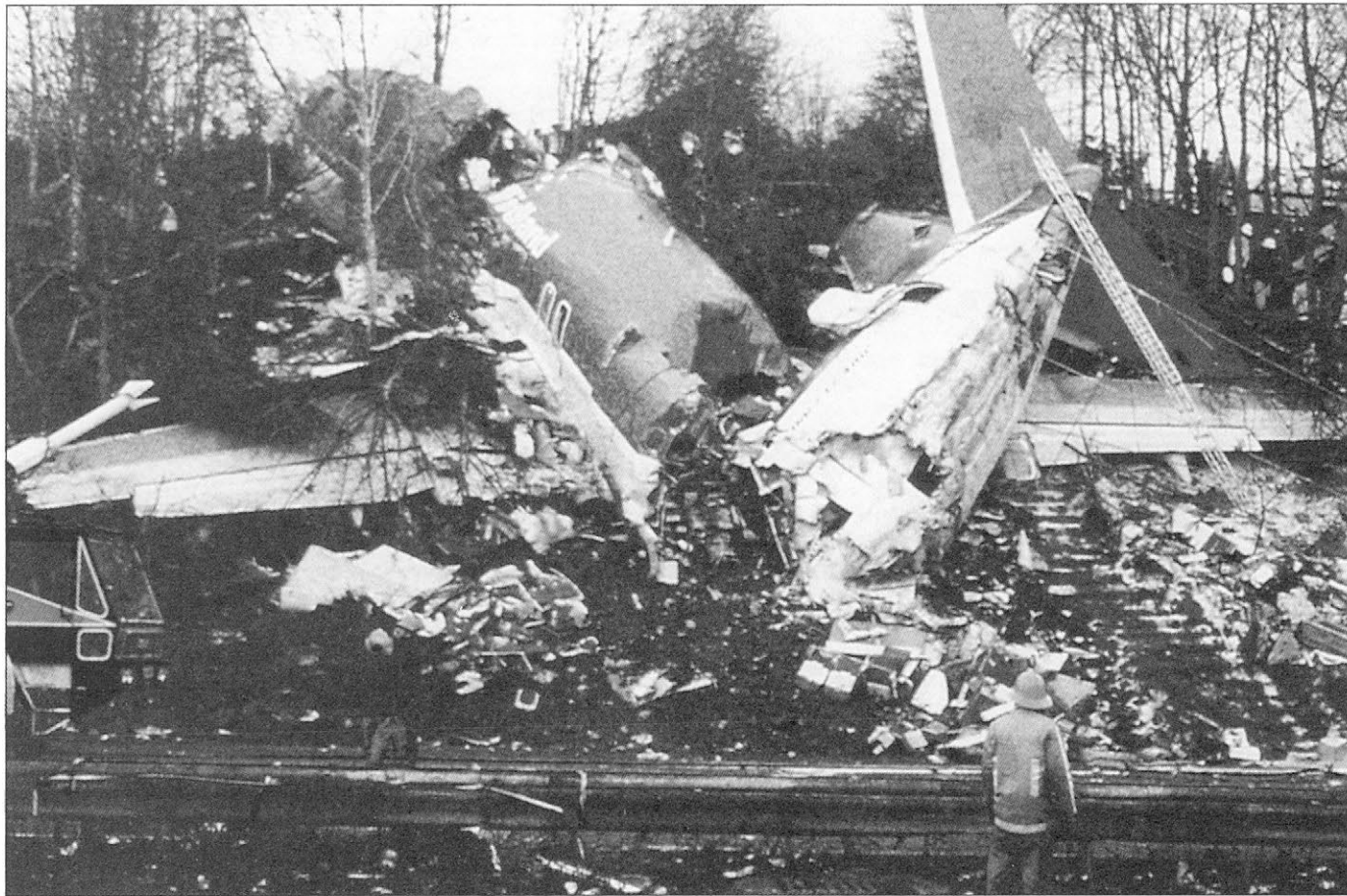
Vidimo torej, da pri spoprijemanju s psihičnimi posledicami nesreče potrebujemo takojšnjo pomoč usposobljenega osebja

na samem letališču, pa tudi kasnejšo pomoč žrtvam na domu, ali kjer že bodo. Pri tem je treba upoštevati tudi značilnosti žrtev, osebnostne razlike med njimi in njihove značilne odzive pa tudi potrebe posameznih ogroženih skupin, npr. potnikov, posadke, reševalnih delavcev ipd., in vsakemu oskrbeti potrebno pomoč.

Načrtovanje ukrepov

Načrt ukrepov ob nesreči zahteva enostavnost, jasnost, prožnost, vajo, komunikacijo in usklajenost. Zapletenost množične nesreče in veliko število vključenih posameznikov ter mnogi nepredvidljivi in edinstveni dogodki namreč ne dopuščajo drugačnih možnosti. Sama intenzivnost dogodkov med veliko nesrečo lahko oteži sledenje ukazom, pretirano število predpisanih pravil in postopkov pa onemogoči prilagajanje razmeram. Odgovornim je treba omogočiti, da se odločajo na osnovi konkretnih okoliščin in potreb. Predvidena mora biti splošna strategija ukrepanja, konkretne taktične odločitve pa se sprejemajo ob upoštevanju narave dogodka. To seveda pomeni, da mora biti osebje vrhunsko usposobljeno in reševalni načrt praktično preizkušen. Le praktični preizkus lahko odkrije učinkovitost in pomanjkljivosti možnega ukrepanja, omogoči sodelujočim seznanitev njihovimi vlogami ter ugotovi njihovo pripravljenost. Prav je, da ni šele resnična nesreča tak preizkus.

V pomoč pri letalskih nesrečah se ne vključujejo le letališki reševalni delavci, ampak tudi gasilci, reševalci, člani Civilne zaščite, policaji, zdravstveni in drugi delavci od drugod. Za te je vaja pomembna, da se sploh seznani s načinom dela letališča in zahtevami reševanja pri letalskih nesrečah. Vse to zahteva usklajevanje dela vseh teh zelo različnih skupin. V resničnih nesrečah so zelo pomembni logistični problemi. Nadzor opazovalcev, ki silijo na kraj nesreče in motijo reševalce, zagotavljanje gladkega poteka prevoza različnih reševalnih skupin in žrtev, jasno določena prioriteta obravnave žrtev itn. morajo biti določeni že pred nesrečo. Pomoč žrtvam mora biti zagotovljena čim bližje kraju nesreče, saj po nekaterih ocenah kar od 3 do 20 % žrtev, ki bi jih lahko rešili, umre v t.i. "terapevtskem vakuumu", v prvih dvajsetih minutah po nesreči. Vendar nekateri raziskovalci podarjajo tudi pomen pravočasnega prevoza v bolnišnice, saj so le-te veliko bolj opremljene od terenskih ekip, ki naj bi poškodbe predvsem stabilizirale in preprečevale smrt. Toda to že ni več psihološko vprašanje. Očitno pa je, da je kar največjega pomena to, kar je narejeno že pred nesrečo, tj. ustrezno načrtovanje, izvežbanost in povezanost letališča s širšo družbeno skupnostjo.



Slika. Po letalski nesreči je poleg zdravstvene treba zagotoviti tudi socialno in psihološko pomoč
Figure. Kegworth chras – Rosie Murray told of the welfare work needed after that event

1. Anderson, T. An Airport Director's Perspective on Disaster Planning and Mental Health Needs, rokopis.
2. Butcher, J. N., 1980. The role of crisis intervention in an airport disaster plan. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, november, str. 1260–1262.
3. Butcher, J. N., Hatcher, C., 1988. The Neglected Entity in Air Disaster Planning. *American Psychologist*, 43, str. 9.
4. Butcher, J. N., Dunn, L.A., 1989. Human Responses and Treatment Needs in Airline Disasters. V: R. Gist, B. Lubin (Eds.), *Psychosocial Aspects of Disaster*, New York: Wiley.
5. Hodgkinson, P. E., Stewart, M., 1991. *Coping with Catastrophe*. London: Routledge.
6. Williams, C. L., Solomon, S. D., Bartone P., 1988. Primary Prevention in Aircraft Disasters. *American Psychologist*, 43,9, str. 730–739.

Marko Polič

Psychological aspects of Air Disaster

Characteristics of air disasters, especially their suddenness, catastrophicality, and sociofugality, and their influences on human reactions are reviewed. Victims are often exposed to severe distress and need also psychological help. This help is seldom accessible. Hence it must be incorporated into every airport disaster plan. These plans ought to be simple, clear and flexible and practically applicable. It is evident that what is done before the disaster is of greatest importance, namely, planning, practice and rapport of airport with the wider community.

UJMA

UJMA

UJMA

UJMA

UJMA

UJMA