

בריאות

אין דרך אחת לנשום נכון בטיסה: מהבחילה ועד האוזניים הסתומות

**לנשימה יש השפעה על מערכת העצבים, על פעילות
שרירי הבטן ועל הלחצים באוזן התיכונה, ומחקרים
מצביעים על דרכים שבהן שינוי בדפוס הנשימה עשוי
להקל על בחילה, מתח ותופעות נוספות בזמן טיסה**

זהר פישמן שוורץ

2026 • 06:00 בספטמבר

עונת הטיסות עדיין בעיצומה, ועבור הגוף כמה שעות במטוס הן מצב לא שגרתי. לחץ האוויר בתא נמוך יותר, אנחנו יושבים זמן ממושך כמעט ללא תנועה, ולעיתים מתווספים גם טלטול, צפיפות ומתח. התוצאה יכולה להיות בחילה, נפיחות, לחץ באוזניים או תחושת דריכות.

לנשימה יכולה להיות השפעה על כל אחד מהמצבים האלה, אבל מסיבות שונות ובדרכים שונות. היא קשורה לפעילות מערכת העצבים, מפעילה את הסרעפת ואת שרירי הבטן ומשפיעה על הלחצים בגוף. לפעמים נשימה איטית יכולה לעזור, לפעמים דווקא נשיפה ממושכת,

ובמקרה של האוזניים אפשר להשתמש בלחץ שנוצר בנשיפה כדי לסייע בהשוואת לחצים.

חלק מההשפעות האלה נבדקו במחקרים, ואחרות מבוססות על המכניקה של הנשימה. אם אתם עומדים לטוס בקרוב, הנה ארבעה מצבים שכיחים בטיסה, ומה אפשר לעשות בעזרת הנשימה בכל אחד מהם.

בחיפוש אחר הקלה אנחנו מנסים לעיתים לקחת נשימה עמוקה. אלא שדווקא במצב כזה, נשימות גדולות או מהירות מדי עלולות להגביר את תחושת המועקה

כשהגוף נכנס לדריכות

טיסה עלולה להכניס את הגוף לעקה ואת המוח לדריכות. הנשימה, שקשורה בקשר הדוק למערכת העצבים, יכולה לגרום למתח לבוא לביטוי במועקה בחזה, באנחות מרובות או בנשימה רדודה ומהירה. גם מתח בכתפיים ובלסת יכול להתלוות לנשימה מאומצת ולתחושה שאין מספיק אוויר.

בחיפוש אחר הקלה אנחנו מנסים לעיתים לקחת נשימה עמוקה. אלא שדווקא במצב כזה נשימות גדולות או מהירות מדי עלולות להגביר את תחושת המועקה. כשאנחנו מכניסים ומוציאים שוב ושוב יותר אוויר מכפי שהגוף זקוק לו, אנחנו עלולים לפנות יותר מדי פחמן דו-חמצני. התוצאה יכולה להיות סחרחורת, נימול ואפילו תחושה פרדוקסלית שאין מספיק אוויר. כלומר, התחושה אינה בהכרח תוצאה של המתח בלבד; גם הפיזיולוגיה של הנשימה יכולה לתרום לה.

במצב של מתח אפשר לנסות דפוס נשימה המכונה אנחה פיזיולוגית: שואפים דרך האף, מיד מוסיפים שאיפה קטנה, ואז נושפים באיטיות ולאורך זמן. אפשר להאט את יציאת האוויר באמצעות כיווץ השפתיים לצורת קש.

זהו דפוס נשימה שמופיע בגוף באופן טבעי. פרופ' ג'ק פלדמן, שחוקר במשך עשרות שנים את המעגלים העצביים שמייצרים נשימה, היה שותף לזיהוי מסלול עצבי בגזע המוח שמסוגל לשנות את דפוס הנשימה הרגיל ולייצר אנחה.

נמצא שתרגול רצוני של שאיפות כפולות ונשיפה ממושכת מפחית עוררות ומשפר את מצב הרוח. ברגע של מתח אפשר אפוא לנסות כמה מחזורים: שואפים, מוסיפים שאיפה קטנה ונושפים לאט. אין צורך להכניס הרבה אוויר; הדגש הוא על השאיפה הכפולה ועל הארכת הנשיפה. לאחר כמה מחזורים חוזרים לנשימה רגילה.

עם תחילת הבחילה אפשר לנסות להאט את הנשימה. השאיפה צריכה להיות ארוכה ורכה, בלי לנסות למלא את הריאות בכוח, וגם הנשיפה ארוכה ונינוחה

כשהקיבה מתחילה להתהפך

יש אנשים שסובלים מבחילה בטיסה. התחושה מורגשת בבטן, אבל מקורה במערכת שיווי המשקל: חיישנים באוזן הפנימית מגיבים לתנועת המטוס, בעוד שהעיניים, במיוחד כשמביטים במסך או במושב שלפנים, עשויות לקלוט תמונה יציבה למדי. המוח נדרש ליישב בין שני מקורות מידע שאינם תואמים, ואחת התוצאות יכולה להיות בחילה ותגובה של מערכת העיכול.

במחלת תנועה (motion sickness) נמצאו שינויים בפעילות החשמלית של הקיבה, ובמיוחד עלייה בדפוס מהיר ולא תקין המכונה tachygastria. מחקר שבחן נשימה איטית ועמוקה מצא כי היא הפחיתה תסמינים של מחלת תנועה, ובניסוי נוסף נשימה סרעפתית מבוקרת סייעה בהתמודדות עם התסמינים.

עם תחילת הבחילה אפשר לנסות להאט את הנשימה. השאיפה צריכה להיות ארוכה ורכה, בלי לנסות למלא את הריאות בכוח, וגם

הנשיפה ארוכה ונינוחה. רצוי גם לא לקבע את המבט בנקודה אחת.

לצד הנשימה הסרעפתית האיטית שנבדקה במחקרים, אפשר לנסות גם שאיפה נוחה, השהיה קצרה ונשיפה איטית וארוכה. האפשרות הזאת מבוססת על ניסיון בתרגול נשימה ולא נבדקה במחקרים שהוזכרו כאן. אם שינוי הנשימה גורם לאי־נוחות או מגביר את הבחילה, כדאי להפסיק.

כשהבטן הולכת ומתנפחת

אחרי כמה שעות טיסה עשויה להיווצר הרגשה שהמכנסיים צמודים יותר, גם אם כמעט לא אכלנו. לחלק מהתופעה יש הסבר פיזיקלי פשוט: ככל שהלחץ הסביבתי יורד, נפח הגז עולה. הלחץ בתא המטוס נמוך מהלחץ על הקרקע, ולכן גם הגז שנמצא באופן טבעי במערכת העיכול יכול להתרחב ולגרום לתחושת נפיחות.

גם הישיבה הממושכת עשויה להשפיע. בזמן ישיבה תנועת שרירי הבטן העמוקים פוחתת, ואיתה משתנים גם הפרשי הלחצים בחלל הבטן בין השאיפה לנשיפה. במצב כזה אפשר לנסות נשיפה פעילה שמפעילה את דופן הבטן.

לתרגיל יש היגיון מכני: שרירי דופן הבטן משתתפים בנשיפה, והפעלתם משנה את הלחץ התוך־בטני. מחקר מצא כי דפוס הנשימה משפיע על הפעלת שרירי הבטן ועל הלחץ התוך־בטני. עם זאת, התרגיל עצמו לא נבדק כדרך להפחתת נפיחות בזמן טיסה, וההמלצה עליו מבוססת גם על התרשמות קלינית.

שימו לב: בטיסה ארוכה כדאי גם לקום מדי פעם. הליכה קצרה מפעילה את הרגליים, האגן והגז באופן שתרגיל בישיבה אינו יכול להחליף.

כשהמטוס מנמיך, לחץ האוויר בתא עולה. אם תעלה

אוסטכיוס אינה נפתחת מהר מספיק, נוצר הפרש

לחצים משני צדי עור התוף שעלול לגרום לאטימות

ולעיתים לכאב כשהאוזניים נסתמות

לקראת הנחיתה אפשר להרגיש לחץ או אטימות באוזניים. כאן הנשימה משמשת למטרה מכנית: האוזן התיכונה היא חלל מלא אוויר, ותעלת אוסטכיוס מחברת אותה לאזור האף והלוע ומאפשרת להשוות בין הלחץ בתוכה ללחץ הסביבה.

כשהמטוס מנמיך, לחץ האוויר בתא עולה. אם תעלת אוסטכיוס אינה נפתחת מהר מספיק, נוצר הפרש לחצים משני צדי עור התוף שעלול לגרום לאטימות ולעיתים לכאב. בליעה ופיהוק יכולים לפתוח את התעלה ולעזור בהשוואת הלחצים.

דרך מוכרת נוספת היא לסגור את הפה, לצבוט את האף ולנסות לנשוף בעדינות כנגד האף הסגור. הנשיפה צריכה להיות עדינה וללא מאמץ. מי שסובל מהצטננות, מגודש משמעותי באף או מבעיות חוזרות באוזניים צריך לנקוט זהירות.

כדאי לזכור כי הנשימה מתרחשת רוב הזמן בלי שנקדיש לה תשומת לב, אבל אפשר גם לשנות אותה באופן מכוון. השינוי הזה משפיע על הגוף בדרכים שונות בהתאם לדפוס הנשימה ולמטרה שלשמה משתמשים בו.

אנחה רצונית יכולה להפחית עוררות ומתח, ונשימה איטית עשויה להקל על בחילה. נשיפה פעילה מפעילה את שרירי דופן הבטן ומשנה את הלחץ התוך־בטני, ובזמן הנחיתה אפשר להשתמש בלחץ שנוצר בנשיפה כדי לסייע בהשוואת הלחצים באוזן התיכונה.

כל אחד מהמצבים האלה דורש שימוש מעט שונה בנשימה. המטרה אינה לנשום יותר או עמוק יותר בכל מצב, אלא להבין איזה שינוי בדפוס הנשימה עשוי להתאים למה שקורה בגוף.

**ד"ר זהר פישמן שוורץ היא מורה ליוגה תרפיה ומרצה בקורס
"נשימה ככלי טיפולי" במרכז האקדמי לוינסקי־וינגייט**

הצג עוד

מערכת | הנהלה | מדיניות פרטיות | תנאי שימוש | צרו קשר |
רכשו מינוי | ביטול מינוי דיגיטלי | שאלות ותשובות | פרסמו אצלנו |

חדשות, ידיעות מהארץ והעולם - הידיעות והחדשות בעיתון הארץ. סקופים, מאמרים, פרשנויות ותחקירי עומק באתר האיכותי בישראל
© כל הזכויות שמורות להוצאת עיתון הארץ בע"מ