

SAÚDE MENTAL E A PRESENÇA DA SÍNDROME DE BURNOUT EM AERONAUTAS

Walkyria Busato Will¹ (✉ walkyriabusatowill@hotmail.com), Cloves Antonio de Amissis Amorim¹, Julianna Rodrigues Beltrão¹, Ana Maria Moser¹, & Leonardo Gabriel Chimelli Gheller²

¹ Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Brasil; ² Universidade Positivo, Brasil

A Síndrome de *Burnout* pode ser entendida como um fenômeno psicossocial resultante de prolongados níveis de estresse provenientes do trabalho resultando em exaustão emocional, redução de satisfação profissional e distanciamento das relações pessoais. O *Burnout*, de acordo com Trigo, Teng e Hallak (2007) é um fator de risco ocupacional para as profissões que desenvolvam e mantenham cuidados com saúde, educação e serviços humanos, tais como a aviação.

Considerada um processo crônico de estresse, a Síndrome de *Burnout*, de acordo com Maslach e Jackson (1981), é composta por três vertentes: exaustão emocional, despersonalização e diminuição da realização pessoal no trabalho. A primeira vertente se relaciona à ausência de recursos emocionais para lidar com as situações presentes no contexto laboral e a um sentimento de esgotamento. O segundo componente, despersonalização, é o desenvolvimento de sentimentos e comportamentos negativos com as pessoas do ambiente de trabalho. Aqui, as pessoas passam a se perceber e a perceber os outros por meio de uma visão desumana, objetificada. A última vertente se caracteriza por uma auto avaliação pessimista e negativa. Podendo ocorrer uma descrença do sentimento de competência e da capacidade no âmbito laboral.

O trabalho de um piloto é composto pela relação mútua de funções cognitivas, físicas e emocionais tanto com os que estão em terra auxiliando o voo, como com os passageiros e com a equipe que tripula a nave junto com o piloto. Essa inter-relação muitas vezes é geradora de estresse e descontentamento no profissional e em seu meio de trabalho. O estresse

laboral também está ligado ao desgaste gerado pela contínua necessidade de se atualizarem à novos sistemas de navegação e informações com instruções, na maioria das vezes, arcaicas quando comparadas às tecnologias disponíveis e exigidas pelas companhias aéreas. Essas situações, quando somadas às exigências, carga laboral do aviador e expectativas pessoais, acabam por se tornar fontes constantes de estresse, possibilitando o surgimento da Síndrome de *Burnout*.

O trabalho do aeronauta e seu contexto organizacional é uma atividade laboral de transporte que exige um controle sobre um sistema complexo interligado com diversos tipos de operações e tarefas, sujeito a diversos estressores que conseqüentemente afetam a segurança do piloto, equipe, passageiros, civis. O surgimento da Síndrome de *Burnout*, resultante do estresse laboral, pode por tanto ocasionar prejuízos à segurança do voo. O objetivo deste estudo foi investigar os agentes estressores desencadeantes da Síndrome de *Burnout* e o seu conhecimento por parte dos pilotos.

MÉTODO

Este trabalho caracteriza-se como um estudo de abordagem qualitativa de corte transversal, com a perspectiva clínica e psicossocial. Para o levantamento e melhor contextualização da base teórica foi realizada uma pesquisa bibliográfica a fim de se estabelecer um maior contato com as publicações sobre o tema.

Participantes

A amostra que participou do trabalho foi composta por sete pilotos com idades que variaram dos 29 aos 65 anos, todos do sexo masculino. Quanto ao estado civil dos participantes 51,14% eram casados e 45,86% solteiros.

Material

Aplicou-se individualmente dois instrumentos, sendo eles o MBI (*Maslach Burnout Inventory*) e uma entrevista semi-dirigida. A primeira escala, elaborada por Maslach e Jackson (1986), traduzida e adaptada por

Benevides-Pereira (2001), visa avaliar a Síndrome de *Burnout* em trabalhadores, por meio de 22 itens que avaliam as três dimensões do *Burnout* – exaustão emocional, despersonalização e baixa realização profissional. O sistema de pontuação da escala MBI, tipo likert, utiliza uma pontuação de 0 a 6. Usa-se 0 para “nunca”, 1 para “quase nunca”, 2 para “algumas vezes”, 3 para “regularmente”, 4 para “bastante vezes”, 5 para “quase sempre” e 6 para “sempre”. A segunda ferramenta aplicada foi a entrevista semi-dirigida elaborada para esse estudo. Esse instrumento visou um levantamento das condições laborais no que diz respeito ao ambiente e à organização do trabalho dos pilotos, suas percepções sobre os estressores e por fim os efeitos na saúde e no desempenho desses profissionais.

RESULTADOS

O tempo de experiência variou de 6 a 45 anos. 71,42% apresentavam curso superior. 71,42% desconheciam a Síndrome de *Burnout*. 42% declararam saúde ótima. Procedeu-se análise textual discursiva com a utilização da estratégia de discurso do sujeito coletivo (DSC) para a análise dos dados das entrevistas. Entre os discursos destacam-se: “Fiquei com a fama de estressado. Para mim e para qualquer piloto é difícil falar sobre problemas emocionais”; “Me sinto completamente estressado e exausto mentalmente”. Os participantes apresentavam elevado nível de estresse, presença de alguns sintomas da Síndrome de *Burnout* e em especial, o desconhecimento da mesma.

DISCUSSÃO

Observou-se conexões entre trabalho, família e bem-estar relatados. Há escassez de estudos empíricos que apontem quais efeitos cascata podem ser percebidos na população que esta relacionada ou depende da aviação. Além da ausência de estudos que abordem intervenções preventivas.

A partir da análise dos discursos, dos resultados obtidos através dos instrumentos e revisão bibliográfica, pode-se estabelecer estratégias de intervenção em três níveis. O primeiro, visa reduzir a influencia de agentes estressores presentes no ambiente de trabalho. O segundo relaciona-se a

um gerenciamento individual e pessoal do estresse. O último nível de estratégia de intervenção deve-se dar por meio de programas que acompanhem e aconselhem os pilotos.

No primeiro nível de prevenção se faz necessário conhecer os agentes estressores presentes no trabalho do aeronauta. Quando questionados sobre os tipos de eventos que mais incomodam durante o voo (vibrações, voar durante o dia, voo noturno, condições climáticas) encontrou-se que os eventos que mais incomodaram os pilotos foram as condições meteorológicas degradadas, que demandam maior carga de trabalho (atenção e monitoramento), a mecânica da aeronave, e a falta de hábito com os equipamentos exigidos para o voo por instrumentos; some-se a isso a baixa autonomia da aeronave em tais condições meteorológicas e ainda a aérea de voo (por exemplo Amazônia).

Martins (2010) ao analisar a sobrecarga do trabalho procedeu uma análise sobre o voo com e sem visibilidade, ele listou cinco achados em um de seus estudos. O primeiro afirma que existe uma substancial diferença na presença do tipo de erro cognitivo (58,82 %) para voos sem visibilidade e (29,79%) voos com visibilidade (o dobro do índice). Em seguida o autor relata que pode-se estabelecer uma forte influência comportamental dos pilotos em voos relacionado com voo com e sem visibilidade. O terceiro achado assinala que o vetor trabalho pressiona quase três vezes mais e o vetor saúde é quase o dobro em voos sem e com visibilidade. Existe correlação entre estes fatores saúde/trabalhista e o tipo de erro cognitivo que é 58,82 % para voos sem visibilidade e 29,79% para voos com visibilidade. Por fim, o tipo de erro relacionado à decisão que também se mostra com muita diferença na visibilidade do voo (mais do triplo para voos sem visibilidade – 47% e 15,18%).

Itani (2009) quando analisou práticas de gestão e cuidados com a saúde de aeronautas, afirmou que nesse setor não há acompanhamento das condições de trabalho; controladores (as) e pilotos não contam com serviços de orientação e promoção de saúde nos locais de trabalho e destacou ainda “foram identificados agravos na saúde de pilotos que trabalham em jornadas irregulares e vivendo precárias condições de repouso, mas não tem sido objeto de atenção” (Itani, 2009, p. 209).

Conforme relato dos pilotos entrevistados, o afastamento de aeronautas por motivos de saúde acaba gerando rumores negativos que se alastram e que causam consequências prejudiciais para a carreira. Além

disso, referiram que os aviadores que por necessidade tiram licença para tratar de sua saúde acabam por ficar com fama de estressados e tarjados como perigosos, sendo recomendado que os outros profissionais não se aproximem desses que estavam afastados. Os pilotos revelam ainda que nesse âmbito a realidade profissional é difícil e quase inviável se falar sobre problemas emocionais.

Considerando a judicialização das comunicações de acidentes de trabalho e a falta de cuidado ético na divulgação de informações pessoais pode contribuir para a recusa de pedido de ajuda em situações de saúde e especialmente de saúde mental.

Por outro lado podemos afirmar que quando o sujeito não tem acolhimento no ambiente de trabalho esta vivencia pode provocar estresse e que as políticas de saúde ocupacional deveriam implementar ações para melhorar a saúde dos trabalhadores. Vale ressaltar que os pilotos referem que políticas de saúde no âmbito laboral existem, entretanto nenhum aeronauta faz uso desses recursos pelo medo de perseguição e de concorrência.

Conforme já analisado por Martins (2010), as pessoas podem ter medo de se expor e sofrer retaliações. Além das condições e dos medos de sofrer retaliações, outra variável considerada no estudo foi o ambiente familiar.



Figura 1. Modelo de qualidade de vida Schalock (2004), traduzido e adaptado de Mas (2014, p. 32)

Pode ocorrer conflito na relação trabalho família e desencadear estresse no piloto. A percepção que o profissional tenha do seu trabalho, a quantidade de horas que ele o dedica, pode incidir no tempo que ele dedica a sua família (Mas, 2014; Mas, Desiderio, & Carrara, 2015).

De acordo com Geraldis, Rezende e Silva (2010, p. 113) “é muito fácil esquecer que aqueles que trabalham como profissionais da viação em primeiro lugar são pessoas, que possuem famílias e atividades fora do trabalho”. Cambraia (2006) afirma que o indivíduo sobre pressão extrema mostra sinais de falta de concentração, confusão, ausência de tomada de decisão e que podem estar relacionadas com ameaças e perdas e, conflitos extra organizacional.

Os discursos dos pilotos entrevistados sobre as condições de trabalho e a relação com a Síndrome de *Burnout* mostram que sua saúde ainda é quase de responsabilidade exclusivamente própria, inexistindo políticas que possibilitem a monitoria e o acompanhamento da saúde e do bem-estar desses profissionais. Em sua quase totalidade os entrevistados estão satisfeitos com seu trabalho, sentem-se realizados, afirmam que sua saúde é ótima ou boa, e não reconhecem os detonantes do estresse laboral ou omitem a informação, provavelmente pelo mecanismo da desejabilidade social.

Quando questionados sobre os maiores desafios e incômodos, encontraram-se as condições meteorológicas e a visibilidade, especialmente quando se viaja a noite ou madrugada. Outro dado relevante diz respeito ao ambiente familiar, reconhecendo a interação dos universos trabalho e família com a sua saúde e o bem-estar.

É fundamental ter presente que este estudo de abordagem qualitativa é de natureza exploratória e não permite generalizações. Futuros estudos poderiam avaliar o nível de estresse, suas modalidades e inclusive a incidência da Síndrome de *Burnout*.

Finalmente, como nos estudos internacionais, os pilotos têm uma percepção de sua eficácia como elevada e adequada; porém desconhecem que a Síndrome de *Burnout* é uma erosão silenciosa que poderá afetar sua saúde e o seu desempenho profissional ao longo do tempo.

REFERÊNCIAS

- Aguirre Mas, C., Vauro Desiderio, M. R., & Labarthe Carrara, J. (2015). Estresores laborales y bienestar en el trabajo en personal aeronáutico de cabina. *Ciencias Psicológicas*, 9(2), 292-308. Recuperado em 18 dezembro, 2017, de http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-42212015000300007

- Barreto, M. R. M., & Fonseca, C. S. (2010). Suporte psicológico após ocorrência de acidente aeronáutico: Relato de uma experiência. *Revista Conexão SIPAER*, 1(3), 195-206. Recuperado em 20 dezembro, 2017, de <http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/49>
- Bauer, R. C., Caminha, R. M., & Kristensen, C. H. (2011). Acidente Aeronáutico E Suas Implicações No Desenvolvimento Do Transtorno De Estresse Pós-Traumático-Tept. *Revista Conexão SIPAER*, 3(1), 265-275. Recuperado em 19 dezembro, 2017, de <http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/128>
- Celestino, V. R. R., Marqueze, E. C., & Bucher-Malushcke, J. S. (2015). Fadiga em sistemas complexos: Aplicação ao transporte aéreo regular de passageiros. *Revista Conexão Sipaer*, 6(1), 18-28. Recuperado em 19 dezembro, 2017, de <http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/307>
- da Silva, R. L. M., & Borges, C. M. P. P. R. (2010). O impacto psicológico causado por um evento traumático na atividade de controle de tráfego aéreo. *Revista Conexão Sipaer*, 2(1), 58-96. Recuperado em 18 dezembro, 2017, de <http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/58>
- Ribeiro, S. L. O., de Assis, M. R., & Loterio, C. P. (2000). Sintomas de estresse e estratégias de defesa: uma proposta de intervenção em controladores de tráfego aéreo. *Revista Saúde em Movimento*, 1(1). Recuperado em 20 dezembro, 2017, de http://www.saudeemmovimento.com.br/revista/artigos/ciencia_e_fisioterapia/v1n1a3.pdf
- Feijó, D., Luiz, R. R., & Câmara, V. M. (2014). Aspectos psicossociais do trabalho e transtornos mentais comuns em pilotos civis. *Cadernos de Saúde Pública*, 2433-2442. <http://dx.doi.org/10.1590/0102-311X00151212>
- Geraldis, E. A., da Mata Rezende, R. A., & Silva, R. R. (2010). Gerenciamento do estresse em incidente crítico: Sua importância para a navegação aérea e aeroportos. *Revista Conexão SIPAER*, 1(3), 111-129. doi: 10.1002/job.4030020205
- Heloani, R. (2008). Sob a Ótica dos Pilotos: uma reflexão política sobre condições e organização do trabalho dos controladores de voo. *Revista Psicologia Política*, 8(16), 205-230. Recuperado em 18 dezembro, 2017, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-549X2008000200003
- Itani, A. (2009). Saúde e gestão na aviação: A experiência de pilotos e controladores de tráfego aéreo. *Psicologia & Sociedade*, 21(2). <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-71822009000200007>
- Kube, L. C., & Moreira, S. B. (2013). Carga laboral, distribuição de estresse e aptidão físico-profissional de cadetes aviadores da Academia da Força Aérea. *Revista Conexão SIPAER*, 4(3), 94-115. Recuperado em 20 dezembro, 2017,

de <http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/search/authors/view?firstName=Luciene&middleName=Conte&lastName=Kube&affiliation=Academia%20da%20Força%20Aérea%20FUniversidade%20da%20Foça%20Aérea&country=BR>

- Maslach, C., & Jackson, S. E. (1981). The measurement of experienced burnout. *Journal of Organizational Behavior*, 2, 99-113. doi: 10.1002/job.4030020205
- Maslach, C., & Jackson, S. E. (1986). *Maslach Burnout Inventory* (2nd ed.). Palo Alto, CA: Consulting Psychologist Press.
- Mistura, G. V., & da Silva Filho, A. I. (2010). Custo humano, prazer e sofrimento no trabalho: um estudo com aeronautas. *Revista Conexão SIPAER*, 1(3), 69-100. Recuperado em 19 dezembro, 2017, de <http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/viewFile/44/78>
- Rampelotto, C. M., & Abaid, J. L. W. (2011). Estratégias de coping utilizadas por pilotos de caça. *Barbarói*, 35, 30. <http://dx.doi.org/10.17058/barbaroi.v0i0.1731>
- Roos, D., & Menezes, T. (2015). Desastres aéreos e intervenções psicológicas: Prevenção do transtorno de estresse pós-traumático. *Revista Conexão Sipaer*, 6(1), 61-64. Recuperado em 20 dezembro, 2017, de <http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/303>
- Trigo, T. R., Teng, C. T., & Hallak, J. E. C. (2007). Síndrome de burnout ou estafa profissional e os transtornos psiquiátricos. *Revista de psiquiatria Clínica*, 34(5), 223-233. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-60832007000500004>