



Revista Brasileira de Aviação Civil & Ciências Aeronáuticas

Artigos

SÍNDROME DE *BURNOUT* EM PILOTOS NO AMBIENTE DE TRABALHO: CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E PREVENÇÃO

Lorena Torres Arruda¹
Humberto Cesar Machado²
Hugo Winícius Dorneles Nunes³

RESUMO

Esta pesquisa refere-se à síndrome de *burnout* em pilotos no ambiente de trabalho, apontando a fadiga e o estresse como os dois fatores mais recorrentes para o desenvolvimento desta problemática. O objetivo principal foi analisar as causas, consequências e os melhores meios preventivos para lidar com esse distúrbio, dando destaque em como ela pode danificar a vida do profissional aeronáutico e perturbar a segurança da aviação. Para tais dados foi executada uma pesquisa qualitativa, consultando artigos, revistas, livros digitais e trazendo a abordagem histórica dos temas-chave. Os resultados obtidos mostram que essa enfermidade não aparece de forma isolada, muito pelo contrário, é uma aglomeração de acontecimentos que impactam diretamente o desempenho e a vida pessoal dos comandantes. Para finalizar, é dado destaque na importância de se atentar a esses fatores corrosivos.

ISSN 2763-7697

Palavras-chave: Síndrome de *burnout*; fadiga; estresse; causas; consequências; prevenção.

¹ Graduada em Direito pela Universidade Federal de Goiás (2008), mestrado em Direito do Urbanismo, do Ordenamento e do Meio Ambiente pela Universidade de Coimbra (2016) e doutorado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2024). Atualmente é pesquisadora em tempo integral e professora no Centro Universitário Alfredo Nasser. É Coordenadora do Núcleo de Pesquisa em Direito do Centro Universitário Alfredo Nasser. Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito Urbanístico, Direito Ambiental e Agrário. E-mail: lorenatorresarruda@gmail.com

² Pós-Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2016); Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2013); Mestre em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2006), Especialista em História pela Universidade Federal de Goiás - UFG (2002), Graduado em Filosofia pela Universidade Federal de Goiás (1996), Graduado em Pedagogia pela ISCECAP (2018), Graduado em Letras pela FAFIBE (2019), Membro do Comitê de Ética e Pesquisa e Professor do Centro Universitário Alfredo Nasser - UNIFAN e professor da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC - GO). E-mail: humberto.cesar@unifan.edu.br

BURNOUT SYNDROME IN PILOTS IN THE WORKPLACE: CAUSES, CONSEQUENCES AND PREVENTION

ABSTRACT

This research focuses on the syndrome of burnout among pilots in the workplace, highlighting fatigue and stress as the two most recurrent factors contributing to the development of this issue. The main objective was to analyze the causes, consequences, and the best preventive measures to address this disorder, emphasizing how it can harm the lives of aviation professionals and disrupt aviation safety. To gather the necessary data, a qualitative research approach was used, consulting articles, journals, digital books, and exploring the historical perspective of key topics. The results show that this condition does not emerge in isolation; rather, it is a culmination of events that directly impact the performance and personal lives of pilots. Finally, the importance of paying attention to these corrosive factors is underscored.

Keywords: *Burnout syndrome; fatigue; stress; causes; consequences; prevention.*

1 INTRODUÇÃO

Estudiosos e gerenciadores de saúde do trabalho têm dado maior ênfase para a síndrome de *burnout*, ressaltando o quão problemática ela pode ser, para o bem-estar mental e físico dos trabalhadores. No âmbito aeronáutico esse distúrbio se torna mais sério, pois os responsáveis pelo voo são diariamente expostos a condições desgastantes, a alta pressão é cotidiano dos pilotos e recruta desses, alta atenção e resiliência mental, para os profissionais da aviação o cansaço e o estresse se acumulam, que pode levar ao esgotamento laboral. Quando ignoradas essas agravantes, a vitalidade e segurança apresentam decadência.

A jornada de trabalho exaustiva e uma agenda exagerada são os fatores que mais contribuem para o desencadear da fadiga e estresse, colaborando para o desenvolvimento da síndrome. A problemática em questão prejudica a atenção e foco resultante em maior impressão de cansaço, raciocínio lento e dificuldades para solucionar questões simples são encontrados em sujeitos diagnosticados com essa

enfermidade, por outro lado, o estresse desencadeia maior sensação de pressão, falta de paciência e também o desgaste em excesso. Esse conjunto de fatores é contexto para precipitar o problema em questão, onde os profissionais se encontram limitados fisicamente e emocionalmente.

É imprescindível que medidas na aviação sejam tomadas para sanar esse desafio, estratégias e métodos preventivos devem ser elaborados, que tenham o intuito de combater essa enfermidade. Estimular as empresas a adotarem práticas que têm propósito de fazer o distúrbio ser conhecido é de suma importância, executar atitudes que tratam esses males com o apoio de psicólogo capacitado é de grande ajuda. Reduzir a demanda de trabalho, intervalos e políticas que respeitem seus subordinados é crucial em uma companhia que almeja segurança qualificados e bem preparados. A partir do momento que há conhecimento da síndrome, é possível identificá-la e solucionar o problema para não apresentar o *Burnout*.

2 FADIGA NA AVIAÇÃO

O problema contribui em muito para o desenvolvimento da *SB* (síndrome de *burnout*). No começo do século XX acordou que era um tema muito complexo para se estudar na época, tornou-se mais uma vez interesse em 1950, a *North American Nursing Daignosis Association* aceitou o conceito do tema em 1988 (Mota, 2005). A OACI descreve a fadiga como estado que o indivíduo se encontra, onde o estado físico e/ou mental está debilitado de forma que sua atenção e foco são afetados, pode ser causado por uma má noite de sono, grandes períodos de insônia ou atividades físicas em excesso. Essa condição é considerada pela ICAO (2012) um grande risco à segurança de voo.

A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) faz a recomendação do Doc. 9966 FRMS para os seus países signatários ao qual o Brasil faz parte, com o foco de que sigam as instruções que auxiliam as empresas a gerenciar os riscos de cansaço acumulado. Uma boa qualidade de sono está ligada diretamente com o desempenho do profissional. Variação no horário de dormir, trabalhar em diferentes horários de costume, pouco sono são fontes que podem degenerar a qualidade de vida do piloto, que por sua vez se encontra exausto de sua carreira (Labarba, 2017). Junto a outros fatores, pode aumentar o estresse que desencadeia a uma *SB*.

Segundo Chagas (2016), esse esgotamento tem duas variantes, sendo elas: aguda e crônica. Sendo a primeira resultante de longos períodos acordados exagerado esforço físico, ou mental. Tem a possibilidade de ser anulada com uma boa noite de sono, ou um breve repouso. Caso a reposição de sono não seja suficiente para sanar o desgaste corporal é possível que seja crônica.

Kube em 2010 afirma que os seres humanos apresentam limitações física e psicológicas, esse é um tema já bastante discutido pelos estudiosos, mas ainda há várias interpretações sobre a agravante, por isso, não há um consentimento universal dos pesquisadores sobre os fatores influentes que geram o problema em questão, mas a maioria deles trazem como principais atuantes os desgastes físicos e mentais. O autor Astrand (2006) descreve o cansaço operacional como desordem interna, resultado da realização de atividades intensas, até mesmo exercícios físicos. Ao decorrer do tempo, o indivíduo nota diferença em suas operações diárias.

Astrand (2010) diz que após longos períodos sujeitos a esse ambiente de alta intensidade pode aparecer de sintomas preocupantes, que podem variar de uma leve dor de cabeça a um aceleração do batimento cardíaco. Esses desconfortos físicos são de grande problemática, já que atrapalham na tomada de decisão, uma vez que foco e atenção decaem, vale dar ênfase ao mau desempenho da memória, ressalta Kube (2010). Nessa situação, o piloto se encontra comprometido a executar sua função com sucesso, aumentando a probabilidade de erros e colocando a segurança operacional em risco.

O cargo de um comandante da aviação exige dele concentração elevada na maioria das operações, como: alto nível de precisão, foco redobrado à segurança e responsabilidade pela vida de seus clientes. Essas cobranças ao decorrer do tempo proporcionam um ambiente de trabalho desgastante. Segundo Labarba (2017), essa profissão trabalha com horários rigorosos, sem parar para feriados. O autor afirma que a aviação contribui muito para o desenvolvimento do país e para encurtar distâncias, sem mencionar que a cultura das atuais empresas cobra por desempenho e produtividade. Essa área não conta com um sono regulado, nem com a constância do local de repouso e ainda apresenta uma gama de variedade de situações que o piloto pode se encontrar, isso dá espaço a sérios problemas para os que operam em horários não comuns, diz o autor.

Mota (2005) faz o levantamento dos efeitos que mais impedem uma operação que atende os padrões esperados, todos eles impactam o piloto de forma que desvie sua atenção. algo que é necessário no *cockpit*. Esses tipos de condições não poderiam ser submetidos aos comandantes, visto que deterioram a saúde e acabam afetando a qualidade de vida, e conforme se aprofunda, a segurança e operação do voo são deixados de lado (Kube, 2010).

Outro fator que pode alavancar a exaustão é a sobrecarga de trabalho, já que contribui em muito ao desgaste psicológico e corporal. A alta demanda de trabalho, excesso de produção, variabilidade de turnos, perigos contantes nas operações e tarefas repetitivas são agravantes para a fadiga o que pode desencadear em baixa produtividade, falta de comunicação com os colegas empregados e maior margem de acidentes no ofício (Benfica, 2021). O autor ainda ressalta a importância de manter em mente que os causadores dessa agravante agregam para a desorientação espacial, como o nome diz, os pilotos não têm noção de espaço e nem profundidade.

Para Chagas (2016), o indivíduo que desenvolve essa vertente apresenta consequências individuais e organizacionais. A autora aponta como as principais consequências individuais a falta de sono, raiva sem motivo, ausência de motivação, perda de apetite e outros sintomas que podem prejudicar o indivíduo. As sequelas mais encontradas no meio organizacional é o rendimento abaixo do esperado, alta frequência de faltas e falhas no ambiente de trabalho. Mota (2005) levanta entre os mais frequentes sintomas a dispersão, falta de concentração/atenção e exaustão. Benfica (2021) ressalta que a falta de atenção é a sequela mais preocupante, por ser a habilidade mais recrutada na aviação.

2.1 PRIMEIRAS APARIÇÕES DA FADIGA NA AVIAÇÃO

Em 1937 um especialista em medicina aeronáutica começou a anotar aeroneurose nos pilotos da *Pan American Airlines (PAA)*, ao serem submetidos ao primeiro ano de operações da empresa sobre o pacífico. Os comandantes da empresa tiveram que cumprir um horário de 135 horas de voo dentro de duas semanas, o que se iguala a 2 meses de voos domésticos. A primeira etapa do voo contou com quase 20 horas seguidas, os responsáveis estavam de plano em descansar 24 horas, como era de costume após longos períodos de trabalho, mas tiveram que estar de pé logo

pela manhã contando com apenas 8 horas de sono, não demorou muito e os pilotos da PAA solicitaram instalações para um descanso mais longo. A empresa negou a solicitação dos seus empregados, alegando que isso causaria maior despesa. Esse tipo de operação exigia uma tripulação com mais pilotos presentes, cita o ocorrido Hopkins (1982).

3 ESTRESSE LIGADO À AVIAÇÃO

Segundo Schuster (2018), a síndrome de *burnout* tem relação direta com como a pessoa lida com o seu cargo de responsabilidade. Onde a pressão, o estresse e a frustração estão presentes todos os dias em suas operações, seja qual for o papel que a pessoa é responsável. O estresse ocupacional é um agravante para a síndrome, por ocorrer devido à grande demanda de trabalho que pode ultrapassar o limite do indivíduo. Segundo Maria Areias (2006), existem fatores sociais e econômicos que podem acarretar um ambiente de maior pressão e cansaço emocional.

A aparição deste incomodo é constada em 1935 durante uma pesquisa com animais, após certos experimentos observou anormalidades no ciclo sexual desses, relata Selye (1998). Nascimento (2019) diz haver uma variedade de fatores que corroboram para um ambiente de trabalho desfavorável, sendo os mais recorrentes uma carga de trabalho abusiva, prazos inadequados com intuito de cumprir demandas exageradas, barreiras que impede de expressar reclamações e a instabilidade no trabalho devido à alta rotatividade.

Cabral (1997) define estresse como sendo o estado que o indivíduo se encontra sob pressão ou quando está constantemente sobre esse estímulo incessante, esgotamento físico e mental, caso não seja controlado, pode chegar a situações preocupantes. A autora alega que o “paciente” pode demonstrar falta de paciência, estado energético e neurastênico (transtorno psicológico que causa cansaço, dor de cabeça, insônia e outros sintomas). Nascimento (2019), esforço necessário é usado para se adaptar a ambientes que não são confortáveis ao indivíduo, há desgastes físicos e mentais causados pela realização de atividades em condições adversas. Para Tamayo (2001), esse mal vem da interação entre as características pessoais de cada pessoa e as do ambiente de trabalho, onde a empresa exige uma demanda superior às capacidades que o indivíduo pode entregar.

Geraldis (2010) traz dados sobre o fator em questão, onde aponta que essa agravante se encontra em segunda causa mais influente sobre o humano, que impede o suceder das padronizações. Os pilotos também são pessoas, têm uma vida fora do trabalho, têm família e são constantemente expostos a perigos e riscos que colocam além de sua carreira em ameaça. Qualquer profissional que lida com tal agonia diariamente apresenta desatenção e tomada de decisão retardatária, onde esses dois fatores são cruciais para um voo seguro. Para ocorrer um acidente fatal, são necessárias 600 situações de risco tenha ocorrido com o indivíduo, viver esses momentos de perigo incessante gera ansiedade e estresse, o trabalhador pode desenvolver traços perturbadores (Geraldis, 2010).

Cabral (1997), ainda afirma que o ser humano é extremamente flexível, por esse motivo é capaz de se acomodar a vários ambientes desconfortáveis, mas essa flexibilidade exige um certo preço. Segundo Tamayo (2001), a complicação em questão também apresenta a sua parte positiva, demonstrando que pode ser um mecanismo usado como solucionador de problemas, dando a vantagem ao trabalhador de se adaptar ao meio, como demandas exigentes ou metas estabelecidas por seus superiores. O autor aponta a problemática como algo necessário na vida de todo profissional, lembrando que ela pode melhorar a atuação e o rendimento, porém, em níveis elevados e com grande constância, faz-se prejudicial, visto que o desempenho do colaborador entra em declínio junto ao seu bem-estar.

É de conhecimento médico que o estresse pode ser causado por razões físicas e emocionais, as reações corporais abrangem uma vasta variedade que se intensificam no ápice da pressão como o batimento acelerado do coração, há consequências que atrapalham em momentos de descanso como o bruxismo segundo Nascimento (2019). Os efeitos psicológicos são responsáveis por perturbar a vida do indivíduo quando exerce o seu cargo, como em momentos de lazer, dificultando relacionamentos, o que pode progredir a uma empatia. Além disso, Cooper e Baglioni (1988) afirmam que existem 18 sintomas que podem se ramificar com os efeitos já existentes.

Em relação aos sintomas psicológicos mais recorrentes, o indivíduo que se apresente nesse cenário incomodo apresenta insônia incontrolável, abstinência proposital do sono, falta de oratória, barreiras para o descanso e lazer, além de gerar

desconforto e angústia à vida profissional e pessoal destaca Nascimento (2019). Dado esse contexto o piloto passa por todas essas situações, onde ele se depara com um ambiente de alta pressão como longas horas de voos que exige dele atenção por grandes períodos. A necessidade de uma rápida tomada de decisão é uma habilidade que não pode ser afetada, ao poder prejudicar a segurança operacional. Esse pequeno cenário dado contribui para o esgotamento físico e mental que pode dar início à SB.

Combater os agentes estressores é de suma importância, para isso existe o *Critical Incident Stress Management* (CISM) que fornece ajuda psicológica aos envolvidos em algum incidente ou acidente aeronáutico, visando readaptar o indivíduo e reintroduzir o profissional em sua área aponta Erik Geraldis (2010), tem como base o primeiro desencadeador do estresse, o processo envolve o reeducar do paciente, por essa razão o atendimento conta com uma natureza confidencial, uma vez que visa o retorno saudável da vítima.

3.1 PRIMEIRA MENÇÃO DO ESTRESSE NA AVIAÇÃO

O estresse é percebido na aeronáutica pela primeira vez em missões de combate, durante eventos de guerra, quando os soldados foram humilhados pelo inimigo, combatentes presos ou feridos vivenciaram o *Combat Stress*, esse fenômeno só foi reconhecido mais tarde como comportamento humano e medidas foram tomadas para minimizar os traumas pós-guerra. Geraldis (2010) afirma que, em 1960, os primeiros apoios emocionais podem ser provenientes de pessoas que não têm habilitação profissional. O autor salienta que uma boa ajuda é bem-vinda em momentos de crises emocionais, mesmo sendo de pessoas não qualificadas.

Graças a esse primeiro contato do estresse com a aviação, dados preciosos foram coletados, para que posteriormente fosse desenvolvido o CISM (*critical incidente stress management*) um apoio psicológico ao indivíduo que sofreu um incidente crítico, visa a recuperação total do ser, assim podendo voltar a exercer sua função aponta Geraldis (2010). O CISM também atua diretamente na cultura de segurança podendo avaliar os mitigar as reações estressoras que o ambiente laboral pode colaborar.

4 SURGIMENTO DA SÍNDROME DE BURNOUT

A expressão *burnout* foi usada a primeira vez em 1970, com a criação da primeira “clínica de graça”, que tinha como público-alvo descuidados e jovens que buscavam atendimento para infecções, más experiências com drogas, doenças veneráveis, abscessos e problemas médicos gerais como dito por Flávio Fontes (2020), e como naquele período era o verão *hippie* houve bastantes casos. Essa clínica foi o principal meio de ferramenta de estudo do psicólogo estadunidense, onde ele relata ter sido vítima de sintomas que se assemelham aos da *SB*, uma vez que na época não havia o conhecimento do distúrbio psicológico.

Como aponta o relato mesmo o pesquisador que deu início ao estudo da síndrome de burnout sentiu o impacto de uma carga de horário exagerada, alguns de seus colegas relatando ter atendido a 40 pacientes por noite (Flávio Fontes, 2020), vale lembrar que entrava as 18 horas e saía as 22 horas, dando em média 10 pacientes por hora, ou seja, 1 paciente a cada 6 minutos sem tempo para descanso. O caso em questão não demonstra uma grande carga de horário, mas uma forte demanda de seu trabalho.

Muitas pessoas julgam o emprego como seu bem maior, e em várias ocasiões se entregam mais à vida laboral que a outros afazeres. Uma gama de estudiosos considera a vida profissional o alicerce para o bem-estar, mas também apontam que deve haver equilíbrio, por poder ser a queda à aflição e angústia, haja vista que, a saúde é comprometida, pauta Pêgo (2015).

A aviação é um mercado dinâmico que sofre variações, o avanço tecnológico e as demandas impostas pelas companhias aéreas pode acelerar o mal-estar. Habilidades técnicas, conhecimento, trabalho em equipes, confiança e outros parâmetros são esperados de um comandante, mas uma cobrança muito além do nível padrão fazem com que os qualificados se sintam pressionados, isso na cabina onde é exigido 100% de foco e atenção gera estresse, fadiga emocional e cansaço físico, combinados a problemas externos ao trabalho o sujeito chega ao seu limite, Pêgo (2015).

Pêgo (2015), mostra que o indivíduo diagnosticado com essa doença sofre sintomas físicos e emocionais, a despersonalização, apatia e desgaste corporal são os principais sintomas do distúrbio. A tentativa constante de adaptar as situações é o

que promove o aceleramento dos males, após incessantes tentativas falhas de se encaixar aos requisitos o indivíduo chega ao extremo, se encontra sem energia para solucionar atividades básicas, nessa circunstância há o esgotamento (Maslach e Goldberg, 1998). A palavra *burnout* é derivada da língua inglesa, *burn*: queimar e *out*: fora exterior, ressaltando sua verdadeira definição, é algo que deixou de funcionar por falta de forças.

4.1 SÍNDROME DE BURNOUT NA AVIAÇÃO

A SB é um distúrbio psicológico a ser levado a sério, que precisa que medidas sejam tomadas. Ela é proveniente do estresse crônico na área de trabalho que carece de uma boa gestão, Kube (2010). Caso ela se configure presente em um local de trabalho que exige grande responsabilidade, o trabalhador que se encontra com algumas das características pode não efetuar sua função de maneira correta. Quando se lida com a vida, há possibilidade de vítimas.

Em contexto aeronáutico onde o contato direto que os comandantes têm com os clientes é a responsabilidade de transportar do ponto A ao B protegidamente, porém tamanha responsabilidade recruta do profissional concentração elevada, alta nível de precisão, cumprir etapas de segurança que juntos proporcionam um ambiente desgastante e de alta pressão. Segundo Frantz (2018) essa profissão trabalha com horários rigorosos, sem parar para feriados e nem finais de semanas por esse motivo bagunça totalmente o ciclo circadiano e em várias ocasiões atrapalhando datas comemorativas de entes queridos, esse afastamento contribui para isolamento, estresse emocional ou até a despersonalização que é uma das causas para a SB.

Todo começo da carreira na aviação é o momento de maior provação do piloto, onde ele tem de gastar grande quantia de dinheiro e ter paciência para acumular horas, as primeiras oportunidades de trabalho oferecem riscos e são desgastantes, com maior exaustão e baixa remuneração assim como relata Frantz (2018). Vale ressaltar que no meio aeronáutico existe uma forte demanda por pilotos que possuam grande bagagem de experiência e conhecimento técnico, por essa razão há autocobrança e aperfeiçoamento rondam os recém habilitados para a profissão, esses acabam se encontrando em uma situação detestável, se viram na necessidade de abdicar da família ou até mesmo precisando mudar de cidade e se

tratando do começo de suas carreiras acabam tendo um retorno financeiro que não compensam os esforços, evidencia o autor.

Cabe destacar que, mesmo após indivíduo formado e com sua carreira pré-definida, a responsabilidade cresce à medida que ele avança na carreira, tendo que enfrentar por conta própria desafios ainda maiores. Pilotar aeronaves mais complexas, cumprir tabela de horário ou estar sempre disponível ao patrão e enfrentar climas que cobram dele maior atenção e foco. Esses fatores citados é o cotidiano da vida de um aeronauta, conforme a sua bagagem aumenta ele aprende a lidar com essas dificuldades sem atrapalhar sua vida, mas caso esses fatores estejam presentes junto a uma condição de trabalho desfavorável a saúde física e mental, o piloto em questão pode se encontrar em um ambiente gerador de fadiga e estresse (Frantz, 2018).

Segundo Maslach e Jackson (1981), esta síndrome é mais presente em trabalhadores que lidam diretamente com os consumidores, é feita uma comparação com esse “contato” dos pilotos com os clientes devido ao encargo do profissional de assegurar a vida dos que se encontram presentes na aeronave de forma tranquila e confortável. Além de ser um ramo que recruta seriedade, alguns contribuintes podem agravar o emocional e físico do qualificado. Pessoas que sofrem de depressão, insônia, abuso do álcool, uso de drogas e problemas familiares têm maiores tendências a desenvolver a síndrome.

Maslach e Jackson (1981) apontam que esta condição corrobora para despersonalização, no meio corporativo, atrapalha a interação com seus colegas, demonstrando falta de empatia e frieza no tratamento com seus companheiros. Em uma cabine favorece uma operação precária e carente de padronização, desempenhando negativamente a habilidade de comunicação no *cockpit* (*Crew Resource Management CRM*). A autodepreciação é outra característica presente, onde o sujeito faz uma autoavaliação de se próprio que mesmo atingindo níveis esperados a operação, eles não se encontram satisfeitos com a execução, em muitos casos essa autoacusação pode ser projetada ao seu colega de voo, colaborando a um âmbito de trabalho ainda pior, aponta Rissardo (2013).

A profissão de piloto recruta além de conhecimento técnico e habilidades. O treinamento da inteligência emocional é destacado por Cury (2001), DCD (duvidar, criticar e determinar) é uma técnica sugerida pelo escritor apresentando vantagens comunicativas e pessoais, essas competências se mostram de grande valor em

tomadas de decisões importantes, e garante uma boa interação com seus colegas corporativos. Enfrentar climas desfavoráveis, turbulência severa ou até uma emergência requer do piloto autocontrole, um indivíduo que se encontra em uma possível SB não tem a capacidade para operar nessas condições.

4.2 PREVENÇÃO PARA O COMBATE A SB NA AVIAÇÃO

Torna a doença reconhecível aos pilotos, comissários de bordos e outros que participam diretamente do modal aéreo é de extrema necessidade, a fim de que seja possível o sujeito identificar sinais de fadiga e estresse ocasionados pelo encargo que exerce. Práticas padrões que salientem a exigência de entender o quão é importante o hábito de se preocupar com a vida além do trabalho, uma vez que companhias aéreas vem exigindo cada vez mais de seus encarregados, Fontes (2020).

Existem várias consequências que pesam no desempenho e comportamento dos pilotos, mas pode-se recorrer a estratégias e métodos preventivos que têm intuito de combater a síndrome. Treinamento cognitivo comportamental (TCC), modificações operacionais, exercícios de relaxamento físico e mental são algumas intervenções levantadas por Latorraca (2019). O treinamento cognitivo comportamental não é um dos meios mais eficazes, mas sua ausência de medicamento faz com que se torne a primeira opção para sanar os agentes estressores, propondo exercícios mentais que auxiliam o cérebro a se desenvolver cognitivamente, possibilitando maior atenção e foco, rápido raciocínio, solução para problemas criativamente dentre outros benefícios.

Consolidar uma inteligência emocional é recomendado por Carvalho (2013), analisar e autocriticar pensamentos depreciativos é a chave para sanar emoções que têm potência para progredir a SB. Ir contra ideias de inferioridade com base em comparações e afrontar a incapacidade é uma luta diária que o autor destaca a quem busca uma vida tranquila. É importante salientar a cultura de organização da companhia, que afeta diretamente o desempenho do trabalhador, e constituir normas que cultivem um ambiente de respeito mútuo e interação saudável, conforme a constituição da República Federativa do Brasil no artigo 170.

É importante lembrar que os gestores da qualidade de saúde no trabalho são responsáveis por supervisionar os seus subordinados, a fim de ter conhecimento do

nível de estresse e fadiga que esses são expostos, aponta Carmo (2021). Programas de monitoramento contínuo, respostas a questionários e avaliações psicológicas são modos de monitorar a saúde mental dos profissionais, caso haja alguma desavença cabe ao gestor tomar medidas preventivas minimizando o dano a saúde do sujeito, se preciso o afastamento laborativo por determinado período (Frantz, 2018). A aviação falha no quesito carga horária, com uma rotina abusiva, é um dos principais contribuintes para o *burnout*. Estabelecer uma escala que respeita as leis do aeronauta é extremamente importante para garantir a saúde.

Pereira (2008) aponta que estar em busca constante do equilíbrio entre labuta e lazer é uma ótima maneira de precaver a *SB*, saber respeitar seus limites e ter tempo para diversão é de grande relevância. Gastar sua vida na sua crença, na família, amar e ser amado, se distrair com coisas atuas, ler livros e outros afazeres ligado a entretenimento é uma necessidade estudada pelo autor. Compreender os gatilhos que dão brecha ao estresse é fundamental. Visto isso, Pereira (2008) aponta que é essencial que o enfermo busque ajuda profissional e meios que o ajude a entender qual melhor decisão a ser tomada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como tema principal desse trabalho: a síndrome de *burnout*, foi mostrado ser um problema que carece de atenção. Buscou se entender como a fadiga e o estresse, meios ao qual os pilotos estão sempre inseridos, aceleram o desenvolvimento da doença. Os dados identificam as causas e consequências desse mal, e os meios preventivos são a resposta para o problema em questão. Os objetivos foram alcançados com sucesso, abortar esse tema se mostrou eficaz, uma vez que, além de colocar a qualidade de vida do piloto em risco, também compromete um ambiente laboral deprimente, assim afetando a operação.

A utilização da pesquisa qualitativa foi essencial para a realização deste trabalho, e foi totalmente direcionada para o tema em questão. Através do estudo de artigos, revistas e livros digitais foi feito o levantamento hitórico da fadiga e do estresse junto a síndrome de *burnout*, o que por sua vez ajudou a entender a complexidade da mesma. Com o aprofundamento deste estudo foi possível visualizar que o comandante é constantemente exposto a situações desagradáveis, comprovando que o

distúrbio em questão não aparece isoladamente.

Os resultados levantados salientam que a síndrome de *Burnout* afeta profundamente a vida profissional e pessoal dos pilotos, comprometendo sua saúde mental, desempenho e até mesmo a segurança de voo. Aliás, as consequências dessa condição sobrecarregam o indivíduo, impactando diretamente as organizações e o setor como um todo. O estudo apontou que, ao descuidar dos sinais de fadiga e estresse, possibilita um ambiente organizacional precário, fator que pode ser evitado.

A conscientização e a execução de estratégias preventivas são primordiais para combater os fatores que contribuem para o *Burnout*. Medidas como gestão adequada da carga de trabalho, constante suporte psicológico e intervalos de descanso foram apontadas como ações essenciais para cuidar dos profissionais e manter um ambiente de trabalho mais saudável e seguro. Assim, gerando um ambiente de trabalho mais seguro e uma política laboral mais respeitável.

Em suma, o estudo sobre o *burnout* na aviação mostrou-se justificada e relevante, trazendo conhecimentos consideráveis para a compreensão e prevenção dessa síndrome. O tema abordado foi bem aprofundado, e os objetivos traçados no início foram cumpridos. A pesquisa finaliza com a certeza de que, ao dar a devida atenção a fatores como fadiga e estresse, é possível reduzir os impactos do *burnout*, garantindo não apenas a saúde dos profissionais, mas também a segurança e a operação padronizada no setor aeronáutico.

ISSN 2763-7697

REFERÊNCIAS

AREIAS, M. E. Q.; COMANDULE, A. Q. **Qualidade de Vida, Estresse no Trabalho e Síndrome de *Burnout***. Faculdade de Educação Física [s.n.], cap. 13, p. 183 – 202, 2006. Disponível em: [miolo_fadiga.pmd](#). Acesso em: 17 out. 2024.

ASTRAND, et al. **Tratado de Fisiologia do Trabalho**. 4, ed. Porto Alegre: Artmed, 2006. [s.n.]

BENFICA, M.; SILVA, T. A. Aviação Particular No Brasil: Proposta De Checklist Para Monitorar A Fadiga e Reduzir Fatores Humanos Correlatos. Revista **Brasileira de Aviação Civil & Ciências Aeronáuticas**, ISSN: 2763-7697, v. 1, n. 5, p. 68 – 93, Goiânia, 2021. Disponível em: [Vista do AVIAÇÃO PARTICULAR NO BRASIL: PROPOSTA DE CHECKLIST PARA MONITORAR A FADIGA E REDUZIR FATORES HUMANOS CORRELATOS](#). Acesso em: 6 nov. 2024.

CABRAL, A. P. T. *et al.* **O estresse e as Doenças Psicossomáticas**. Revista de Psicofisiologia [s.n.], Minas Gerais, 1997.

Disponível em: <https://labs.icb.ufmg.br/lpf/mono1.pdf>. Acesso em: 30 set. 2024.

CARMO, G. L.; COSTA, N. H. S. Mapeamento da síndrome de *Burnout* em pilotos de asas fixas e asas rotativas no Brasil. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**. Ano 06, Ed. 04, Vol. 03, pp. 71-90. 2021. ISSN: 2448-0959, DOI: 10.32749/nucleodoconhecimento.com.br/ciencias-aeronauticas/asas-fixas.

Disponível em: [Mapeamento da síndrome de Burnout em pilotos de asas fixas e asas...](#) Acesso em: 11 ago. 2024.

CARVALHO, C. G.; MAGALHÃES, S. R. Inteligência Emocional Como Estratégia De Prevenção Contra A Síndrome De *Burnout*. **e Três Corações**, v. 11, n. 2, p. 540 – 550, 2013. Disponível em: [INTELIGENCIA EMOCIONAL COMO ESTRATÉGIA DE PREVENÇÃO CONTRA A SINDROME DE BURNOUT Doi: http://dx.doi.org/10.5892/ruvrd.v11i2.540550 | CARVALHO | Revista da Universidade Vale do Rio Verde](#). DOI: <http://dx.doi.org/10.5892/ruvrd.v11i2.1193>. Acesso em 3 nov. 2024.

CHAGAS, D. **Fadiga no Trabalho: Fatores e Consequências**. Lisboa: Instituto Superior de Educação e Ciências, Lisboa, 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/309619463_Fadiga_no_trabalho_fatores_e_consequencias. Acesso em: 19 out. 2024.

COOPER, C. L.; BAGLIONI JR, A. J. *A structural model approach toward the development of a theory of the link between stress and mental health*. **British Journal of Medical Psychology**, v. 61, n. 1, p. 87-102, 1988. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.2044-8341.1988.tb02767.x>. Disponível em: [A structural model approach toward the development of a theory of the link between stress and mental health - PubMed](#). Acesso em: 15 set. 2024.

CURY, A. **Treinando a emoção para ser feliz: nunca a autoestima foi tão cultivada no solo da vida**. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2001, p. 26-28, 38-41, 146. Disponível em: <http://www.docstoc.com/docs/1045752/Augu-sto-Cury-Treinando-a-Emo%C3%A7%C3%A3o-para-Ser-Feliz>. Acesso em: 3 out. 2024

FONTES, F. F. *Herbert J. Freudenberger and the making of burnout as a psychopathological syndrome*. Memorandum ISSN: 1676-1669, Belo Horizonte, 2020. Disponível em [\(PDF\) Herbert J. Freudenberger and the making of burnout as a psychopathological syndrome](#). DOI: <http://dx.doi.org/10.35699/1676-1669.2020.19144>. Acesso em: 7 ago. 2024.

FRANTZ, E. K. **Qualidade De Vida No Trabalho – A Síndrome De *Burnout* Na Aviação Civil**. Repositório Institucional da UNIJUI, Rio Grande do Sul, 2018. Disponível em: [content](#). Acesso em: 10 out. 2024.

GERALDIS, E. A.; REZENDE, R. A. M.; SILVA, R. R. **Gerenciamento do Estresse em Incidente Crítico: sua importância para a navegação aérea e aeroportos**.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 5, n. 2, p. 109-125, mar/mai. 2025.

Revista Conexão SIPAER ISSN: 2176-7777, v. 1, n. 3, p. 111 – 129, Brasília, 2010. Disponível em: [Gerenciamento do estresse em incidente crítico: sua importância para a navegação aérea e aeroportos | Geraldis | Revista Conexão SIPAER](#). Acesso em: 30 set. 2024.

HOPKINS G. E. *Flying the Line. The Air Line Pilots Association, International Standard Book Number*: -9609708-1-9, Washington, DC, 1982. Disponível em: <https://www.alpa.org/-/media/ALPA/Files/eLibraries/Communications/publications-other/flying-the-line-vol-1.pdf?la=en>. Acesso em: 27 ago. 2024.

KUBE, L. C. Fisiologia Da Fadiga, Suas Implicações Na Saúde Do Aviador E Na Segurança Na Aviação. **Revista Conexão SIPAER** ISSN: 2176-777, v. 2, n. 2 p. 35 – 57, Brasília, 2010. Disponível em: [Fisiologia da fadiga, suas implicações na saúde do avião e na segurança na aviação | Kube | Revista Conexão SIPAER](#). Acesso em: 21 set. 2024.

LABARBA, O. P. **A Influência da Fadiga nas Tripulações Brasileiras de Longo Curso e sua Representação Social**. Goiânia [s.n.]

LATORRACA, C. O. C.; *et al.* O que as revisões sistemáticas Cochrane Dizem sobre prevenção e tratamento da síndrome de *burnout* e estresse no trabalho. **Diagn Tratamento**, São Paulo, 2019;24(3):119-25. Disponível em: [Vista do O que as revisões sistemáticas Cochrane dizem sobre prevenção e tratamento da síndrome de burnout e estresse no trabalho](#). Acesso em: 21 set. 2024.

MASLACH C.; JACKSON S. E. *The measurement of experienced burnout*. **Journal of occupational Behaviour** ISSN: 0894-3796, v. 2, p. 99 – 113, 1981. Disponível em: [The measurement of experienced burnout](#). Acesso em: 28 set. 2024.

MASLACH, C.; GOLDBERG, J. **Prevention of burnout: New perspectives**. University of California [s.n.], Berkeley, 1998. Disponível em: [\(PDF\) Prevenção do burnout: novas perspectivas](#). Acesso em: 8 out. 2024.

MOTA, D. D. C. F; CRUZ, D. A. L. M; PIMENTA, C. A. M. Fadiga: uma análise do conceito. **Acta Paul Enferm** [s.n.], São Paulo, 2005Jul;18(3):285–93. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0103-21002005000300009>. Disponível em: [SciELO - Brasil - Fadiga: uma análise do conceito Fadiga: uma análise do conceito](#). Acesso em: 20 set. 2024.

NASCIMENTO, L. S.; **Como O Estresse Ocupacional É Percebido Pelos Profissionais Da Aviação De Segurança Pública E Defesa Civil Do Distrito Federal**. [s.n.]. Disponível em: [2019 LorranySilvaDoNascimento tcc.pdf](#). Acesso em: 23 out. 2024.

PÊGO, F. P. L.; PÊGO, D. R. Síndrome de *Burnout*. **Rev Bras Med Trab.**, Anápolis, 2015;14(2):171- 176. DOI: 10.5327/Z1679-443520162215. Disponível em: [RBMT_0002215.indd](#). Acesso em: 01 nov. 2024.

PEREIRA, A. M. T. B. **Burnout: Quando o trabalho ameaça o bem-estar do trabalhador**. Casa do Psicólogo, São Paulo, 2008 – Impressão do Brasil, 3ª edição. Disponível em: http://www.prt18.mpt.gov.br/eventos/2004/saude_mental/anais/artigos/2.pdf. Acesso em: 4 out. 2024.

RISSARDO, M. P.; GASPARINO, R. C. **Exaustão emocional em enfermeiros de um hospital público**. Esc Anna Nery, 2013. Disponível em: [SciELO - Brasil - Exaustão emocional em enfermeiros de um hospital público Exaustão emocional em enfermeiros de um hospital público](#). Acesso em: 21 ago. 2024.

SCHUSTER, M. S.; DIAS, V. V. *Oldenburg Burnout Inventory*-validação de uma nova forma de mensurar *Burnout* no Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 23, p. 553-562, Santa Maria, 2018. Disponível em: [SciELO - Brasil - Oldenburg Burnout Inventory - validação de uma nova forma de mensurar Burnout no Brasil Oldenburg Burnout Inventory - validação de uma nova forma de mensurar Burnout no Brasil](#). Acesso em: 4 nov. 2024.

Selye H. *A syndrome produced by diverse noxious agents*. **The Journal of Neuropsychiatry Clinical Neurosciences**, v. 10, n. 2, Spring, 1998;10(2):230-1. doi: 10.1176/jnp.10.2.230a. disponível em: [A Syndrome Produced by Diverse Noxious Agents | The Journal of Neuropsychiatry and Clinical Neurosciences](#). Acesso em: 27 set. 2024.

TAMAYO, A. Prioridades axiológicas, atividade física e estresse ocupacional. **Revista de Administração Contemporânea**, Brasília, v. 5, n. 3, p. 127-147, 2001. Disponível em: [SciELO - Brasil - Prioridades axiológicas, atividade física e estresse ocupacional Prioridades axiológicas, atividade física e estresse ocupacional](#). Acesso em: 13 out. 2024.

Revista Brasileira de Aviação Civil
& Ciências Aeronáuticas

ISSN 2763-7697