

# A Representação Social dos Aspectos Comportamentais e Legais na Aviação Geral

Nathália Manso Cintra<sup>1</sup>, Humberto César Machado<sup>2</sup>

1 Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC-GO

2 Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC-GO

**RESUMO:** O presente trabalho visa analisar a Representação Social dos pilotos da aviação geral frente aos possíveis comportamentos indesejáveis de sua chefia. Para o desenvolvimento utilizaram-se análises bibliográficas, documentais e aplicação de questionários de evocações livres com o termo indutor “Pressão Psicológica” a cento e dois (102) pilotos. Os dados foram tratados pelo software EVOC, buscando identificar as palavras mais salientes e sua hierarquização na representação, o posicionamento deste grupo quanto à ameaça e seu preparo face à pressão patronal, levando-se em consideração a formação, experiência de voo e idade. Apresentou-se também um quantitativo de pilotos “conhecidos” pelos participantes que cederam a essa pressão. Os resultados apontam que nesta aviação há uma predominância de profissionais novos em relação à idade e ao tempo de atuação na área, inexperientes em razão da quantidade de horas de voo, e comprovam que no mundo capitalista moderno o lucro se sobrepõe à segurança da operação. Isso tem levado os empregadores a explorar sua autoridade para coagir seus funcionários a realizarem voos fora das normas aeronáuticas, e muitos deles cedem a essa pressão e voam em condições desfavoráveis, seja de manutenção da aeronave, de condições meteorológicas adversas ou sob estado de estresse e/ou cansaço. A pesquisa discute as responsabilidades jurídicas do aviador e também as Representações Sociais reveladas por eles como forma de conhecimento às práticas vivenciadas, propiciando identificar a maneira como os pilotos compreendem este comportamento e os elementos que eles utilizam para orientar e justificar suas ações. Tendo como possível resultado as edificações sociais aceitas como verdadeiras e fundamentadas não em evidências, mas obtidas por meio de convenções sociais. Com isso, busca-se contribuir para a conscientização da comunidade aeronáutica sobre a importância da autoridade do aviador prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica, uma vez que pilotos da aviação geral possuem uma relação mais direta com o patrão ou supervisão imediata.

**Palavras Chave:** Aspectos Comportamentais, Aviação Geral, Representação Social, Segurança de Voo.

## Social Representation of Behavioral and Legal Aspects in General Aviation

**ABSTRACT:** This work aims at analyzing the general aviation pilots’ Social Representation in view of the possible undesirable behaviors of their chiefs. For its development, the authors utilized bibliographical and documental analyses, as well as application of free-evocation questionnaires with the inductor term “Psychological Pressure” to a hundred-and-two (102) pilots. The data were treated by the EVOC software for the identification of the most prominent words and their hierarchy in the representation, the position of this group in relation to the threat and its preparedness in view of the pressure from their bosses, taking into consideration their professional formation, flight experience, and age. A number of pilots known to the participants to have given in to boss pressure were also presented. The results indicate that there is a predominance of young professionals with little experience (few flight hours) in this type of aviation, showing that, in the modern capitalist world, profit prevails over safety of operation. This has led employers to using their authority to coerce their workers into operating flights against aeronautical rules, and a large number of pilots submit to the pressure, flying in unfavorable conditions in terms of aircraft maintenance, adverse meteorology, stress and/or fatigue. The study discusses the aviators’ legal responsibilities, and also the Social Representations revealed by them as a kind of knowledge of the practices experienced, allowing to identify how pilots understand such behavior, and the elements used by them for guiding and justifying their actions. A possible result is the social edifications accepted as true, whose foundations are not on pieces of evidence, but obtained by means of social conventions. Thus, the work aims at contributing to strengthening the awareness of the aeronautical community on the importance of the aviator’s authority prescribed in the Brazilian Code of Aeronautics, since general aviation pilots have a more direct relationship with their bosses and immediate supervision.

**Key words:** Behavioral Aspects, General Aviation, Social Representation, Flight Safety.

**Citação:** Cintra, NM, Machado, HC. (2016) A Representação Social dos Aspectos Comportamentais e Legais na Aviação Geral. *Revista Conexão Sipaer*, Vol. 7, No. 1, pp. 4-12.

### 1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, a globalização tem sido fator relevante para o crescimento exponencial das atividades do meio aéreo. A cada ano, novas rotas são exploradas ao redor do mundo e novas empresas aéreas são implantadas. Estas modificações momentâneas podem afetar diretamente o clima organizacional das empresas, provocando uma competitividade nesse meio e alterando o comportamento dos

indivíduos envolvidos. No intuito de vencer essas situações, algumas empresas vêm forçando seus empregados a aumentar o seu ritmo de trabalho, impondo cargas, jornadas e responsabilidades excessivas na luta pelas metas financeiras.

Neste cenário, é possível encontrar empregadores que adotam comportamentos indesejáveis como uma ferramenta a favor dos interesses organizacionais e que desfrutem de sua autoridade para coagir pilotos a realizarem voos fora das

normas aeronáuticas. Da mesma forma, podem-se encontrar pilotos que, por receio de perder o emprego devido à instabilidade econômica, inexperiência ou competitividade do mercado, acabam cedendo à pressão patronal e voando em quaisquer condições, seja de manutenção da aeronave, de condições meteorológicas adversas ou sob estado de estresse e/ou cansaço.

A fim de avaliar este suposto comportamento, foram utilizadas análises bibliográficas, documentais e um questionário previamente aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, contendo além das demais questões, duas de evocações livres com o termo indutor “Pressão Psicológica”, que foi aplicado a cento e dois (102) pilotos da aviação geral. Para estudo das respostas, levou-se em consideração o posicionamento deste grupo quanto à ameaça e o preparo face à pressão patronal, sua formação, experiência de voo, idade, bem como o quantitativo de pilotos “conhecidos” pelos participantes que cederam a essa pressão. E para a análise da primeira questão de evocação livre, a qual será estudada, utilizou-se o software *Ensemble de programmes permettant l'analyse des evocations* (EVOG), buscando identificar as palavras mais salientes e sua hierarquização na representação.

A pesquisa apresenta as responsabilidades jurídicas do aviador e também as Representações Sociais reveladas por eles como forma de conhecimento às práticas vivenciadas. Propiciando identificar a forma como os pilotos compreendem este comportamento e os elementos que eles utilizam para orientar e justificar suas ações, tendo como possível resultado as edificações sociais aceitas como verdadeiras e fundamentadas não em evidências, mas obtidas por meio de convenções sociais. Assim, busca-se analisar a Representação Social deste grupo frente aos possíveis comportamentos indesejáveis de sua chefia.

Este estudo tem como propósito servir de subsídio à comunidade aeronáutica, alertando sobre a importância da autoridade do aviador. Uma vez que os profissionais da aviação geral tendem a possuir uma relação mais direta com o patrão ou supervisão imediata, o que contribui para uma interferência, seja direta ou indireta, na operação do voo. E atentar aos riscos que este conflito potencial pode vir a acarretar na segurança de voo, buscando propor uma ação mitigadora.

## 2 AVIAÇÃO GERAL E AS RESPONSABILIDADES DO PILOTO

De acordo com a *International Civil Aviation Organization* - ICAO (2009), a aviação geral abrange todas as operações da aviação civil, exceto serviços aéreos regulares e não regulares, que operam mediante remuneração ou locação. Compreende a aviação executiva, serviços aéreos, instrução, lazer e outros voos. Esse tipo de aviação ganha importância como modal de transporte, principalmente em países territorialmente extensos e de economias em

desenvolvimento, da mesma maneira que áreas remotas e com poucas vias de acesso demandam esse meio de transporte para o desempenho de atividades tais como as operações empresariais, serviços aeromédicos, entre outros.

A Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves (APPA, 2016) destaca que as vantagens da aviação geral consistem especialmente na sua facilidade de ir e vir para qualquer lugar e em qualquer horário, ou seja, não depende das rotas e horários fixos das linhas aéreas comerciais. Além disso, são destacadas outras qualidades como rapidez, eficiência, privacidade e segurança. O resultado é uma maior flexibilidade do transporte e sua produtividade.

Esta facilidade operacional levou aos estudos dos aspectos comportamentais nesta aviação, devido, especialmente, à subordinação direta do piloto em relação ao patrão ou supervisor imediato e à tendência destes em estabelecer uma relação pessoal e de longo prazo (AEROMAGAZINE, 2014). Esse fato pode vir a interferir negativamente na operação quando os interesses organizacionais se tornarem mais importantes que a segurança do voo, fazendo com que o piloto em comando entre em conflito quanto às ordens entregues e às normas aeronáuticas. Porém, esse profissional, mesmo sendo subordinado ao empregador, possui suas responsabilidades relacionadas à segurança da missão.

De acordo com as leis brasileiras, o comandante além das habilidades técnicas de pilotagem, detém muitas responsabilidades. É considerado autoridade máxima desde o momento de sua apresentação ao voo até a entrega da aeronave, quando concluída a viagem. Durante este período será responsável pela boa ordem, disciplina, integridade e segurança das pessoas e bens a bordo, podendo tomar as medidas necessárias à sua proteção, dentre elas, adiar ou suspender a partida da aeronave quando julgar indispensável à segurança do voo (BRASIL, 1986). Ademais, é responsável pelo cumprimento das regras do ar, podendo delas se desviar em caso de necessidade extrema para atendimento de exigências de segurança (BRASIL, 2013). Considerando que a responsabilidade está relacionada a responder legalmente pelos atos praticados, ou seja, uma obrigação, dever, compromisso decorrente de algum fato ou ato, ela traz consigo consequências em algumas áreas do direito, quando não obedecida.

## 3 AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

Todo indivíduo deseja compreender e dar sentido a comportamentos, eventos, ideias e também compartilhá-los a fim de torná-los previsíveis e controláveis. Na sociedade, ao longo das interações cotidianas, é exigido do sujeito a tomada de decisões, dar opiniões a uma multiplicidade de assuntos, avaliar comportamentos, buscar informações, conhecimentos e, além disso, deve-se lidar sabiamente com todas essas informações (RATEAU *et al.*, 2012).

Uma maneira de compreender este mundo é tornando familiar algo não familiar, uma vez que a memória prevalece sobre a dedução (MOSCOVICI, 2004). Em outras palavras, tem-se que reconstruir uma realidade elaborada de acordo com as características sociais do indivíduo e compartilhada por outros grupos que possuam as mesmas características. Este modo de compreensão da realidade social nas relações intergrupais através de opiniões, comportamentos e crenças é denominado de Teoria das Representações Sociais - TRS (RATEAU *et al.*, 2012).

O primeiro estudo da Representação Social foi realizado na Europa em 1961 pelo psicólogo social romeno radicado na França Serge Moscovici, voltado para a maneira de como a psicanálise era entendida e definida fora do meio universitário. Posteriormente, passou a ser utilizada em todas as áreas do conhecimento. A Representação Social refere-se às expressões dos sujeitos sobre um determinado objeto que desempenham o papel de interpretação da realidade e orientação do comportamento (WACHELKE; CAMARGO, 2007).

A TRS é um estudo científico do senso comum, pelo qual se constrói a realidade dos grupos, refletindo a forma como esses compreendem o mundo e veem a vida (MORAES *et al.*, 2014). Tem por função explicar aspectos relevantes da realidade, definir a identidade grupal, orientar práticas sociais e justificar ações e tomadas de posição depois que elas são realizadas. Isso possibilita compreender o grau desta interação de pensamentos, levando a uma reflexão sobre determinado assunto e, conseqüentemente, à análise dos dados com a finalidade de programar uma ação diante dos resultados encontrados em uma determinada pesquisa (MACHADO, 2014; MONTEIRO, 2007).

Segundo Jodelet (1985), as representações são modalidades de conhecimento prático orientadas para a comunicação e para a compreensão do contexto social, material e ideativo em que se vive. São, conseqüentemente, formas de conhecimento que se manifestam como elementos cognitivos, imagens, conceitos, categorias, teorias, mas que não se reduzem jamais aos componentes cognitivos. Sendo socialmente elaboradas e compartilhadas, contribuem para a construção de uma realidade comum, que possibilita a comunicação, formando um conjunto de elementos organizados e estruturados (CAMPOS, 2012). O desenvolvimento de uma representação advém de dois processos principais, o de pensamento baseado na memória e em conclusões passadas, ou seja, a objetivação e a ancoragem (MOSCOVICI, 2004).

### 3.1 Objetivação e Ancoragem

Moscovici (2004) utiliza esse duplo mecanismo, de natureza psicológica e social, para transformar o não familiar em familiar, a fim de destacar uma figura e dar sentido a ela de acordo com o universo vivido pelo indivíduo. Assim, a objetivação caracteriza o processo de transformação de um conceito ou noção abstrata em uma imagem ou ideia concreta, compondo a realidade coletiva da sociedade

(JODELET, 2001), onde este mecanismo corre por três fases distintas. A primeira é a seleção e contextualização, uma forma de conhecimento obtida através de cultura, vivência e experiência, no qual deve-se levar em consideração que alguns indivíduos não possuem acesso a informações e ainda podem se diferenciar quanto à compreensão delas. A segunda é a formação de um núcleo figurativo e refere-se à compreensão daquilo que é novo através de informações já contidas. A terceira é a naturalização dos elementos do núcleo figurativo; o conceito é concretizado e tido como elemento da própria realidade (MORAES *et al.*, 2014).

Já a ancoragem é o processo de classificar informações sobre um objeto social embasado de significados linguísticos em relação às estruturas de conhecimento anteriormente existentes, consolidando a identidade coletiva, social e individual (JODELET, 2001). É um processo de familiarização do novo a partir de nomeação do que não tinha nome, transformando-o em conhecimento e revelado como uma verdade para determinado grupo (MORAES *et al.*, 2014).

### 3.2 Núcleo Central

Fundamentado no processo de objetivação de Moscovici; Abric e Flament propuseram a teoria do núcleo central (RATEAU *et al.*, 2012). A teoria baseia-se na história do grupo e por isso é mais firme às mudanças ou interferências, assegurando a consistência, significação e a permanência da representação. E para que haja alteração do núcleo central é necessária uma evolução que provocará uma transformação completa da representação. Ao redor deste, organizam-se os elementos periféricos, que constituem as representações individualizadas, por isso são mais flexíveis e passíveis de alteração. A agregação desses elementos propicia a ancoragem da realidade (ABRIC, 2000 *apud* MORAES *et al.*, 2014).

Dessa forma, utiliza-se a TRS como uma opção para descrição e explicação dos fenômenos sociais, pois é capaz de reproduzir pensamentos e comportamentos comuns do grupo de pilotos da aviação geral, no qual o sistema central determinará a organização e uma identidade para esse grupo, ao passo que o sistema periférico possibilitará a adaptação da realidade concreta.

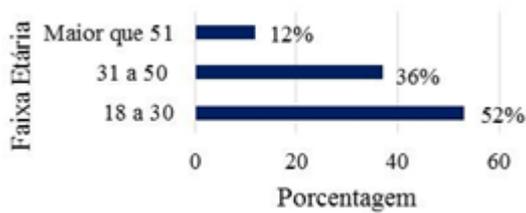
## 4 O ESTUDO EMPÍRICO COM OS PILOTOS DA AVIAÇÃO GERAL

Para o estudo da Representação Social dos aspectos comportamentais e legais na aviação geral, foi utilizado como instrumento de coleta de dados um questionário previamente aprovado pelo CEP, contendo dentre outras questões, duas de evocações livres, com o termo indutor “Pressão Psicológica”, aplicado a cento e dois (102) pilotos da aviação geral. Para análise das respostas utilizou-se o método “análise das evocações”, uma técnica de coleta e análise de dados que visa apresentar as primeiras hipóteses a respeito do que é, em uma determinada Representação Social, seu sistema central e/ou sistema periférico, com o auxílio do software EVOC.

Para análise dos dados levou-se em consideração a idade, experiência profissional, formação, o grupo social que se sente mais ameaçado e despreparado face à pressão patronal e, por fim, as expressões evocadas pelos entrevistados.

Quanto à idade:

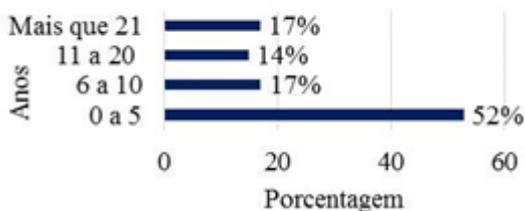
**Gráfico 1: Idade dos pilotos – Fonte: (Os autores)**



**Gráfico 1: Idade dos pilotos – Fonte: (Os autores)**

O Gráfico 1 apresenta as idades dos pilotos divididas por faixa etária: de dezoito a trinta anos (18 a 30 anos), de trinta a cinquenta anos (30 a 50 anos) e acima de cinquenta e um anos (51 ou mais). A amostragem demonstra que a aviação geral, hoje, está sendo operada por cinquenta e dois por cento (52%) de jovens entre dezoito e trinta anos, trinta e seis por cento (36%) entre trinta e um e cinquenta anos e somente outros doze por cento (12%) apresentam idade de cinquenta e um anos ou mais.

Quanto ao tempo de experiência:



**Gráfico 2: Anos de profissão – Fonte: (Os autores)**

O tempo de experiência destes profissionais é apresentado no Gráfico 2: cinquenta e dois por cento (52%) deles têm de zero (0) a cinco (5) anos de profissão; de seis (6) a dez (10) anos são representados por dezessete por cento (17%); outros quatorze por cento (14%) desses profissionais apresentam experiência que fica entre onze (11) e vinte (20) anos e os outros dezessete por cento (17%) apresentam uma experiência superior a vinte e um (21) anos.

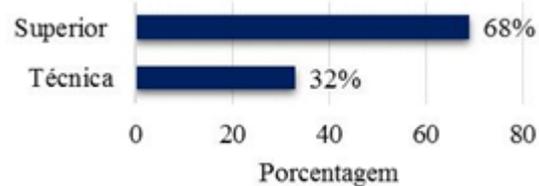
Quanto à experiência de voo:



**Gráfico 3: Experiência de voo – Fonte: (Os autores)**

A experiência de voo foi classificada de acordo com a quantidade de horas voadas. Dessa forma, o Gráfico 3 apresenta que quarenta e seis por cento (46%) desses profissionais possui de 200 a 999 horas voadas. Vinte e sete por cento (27%) possui de 1.000 a 2.999 horas voadas, oito por cento (8%) possui de 3.000 a 4.999 horas voadas e apenas dezoito por cento (19%) possui mais de 5.000 horas voadas.

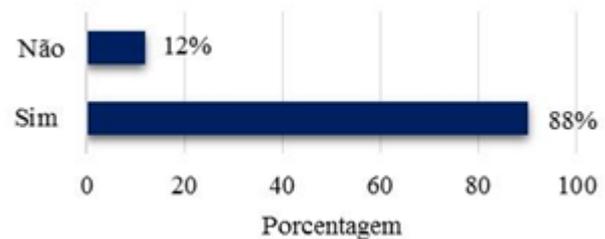
Quanto à formação:



**Gráfico 4: Formação – Fonte: (Os autores)**

Quanto à formação, o Gráfico 4 apresenta que trinta e dois por cento (32%) dos entrevistados possuem nível técnico e sessenta e oito por cento (68%) possuem nível superior. Vale salientar que essa formação superior pode não ser especificamente na área da aviação.

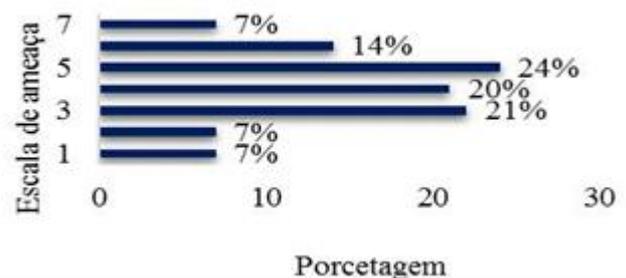
Quanto à pressão patronal:



**Gráfico 5: Pilotos que cederam à pressão do patrão – Fonte: (Os autores)**

A fim de identificar se o patrão/supervisor interfere na tomada de decisão dos pilotos e o quanto isso ocorre, no questionário aplicado foi indagado se o entrevistado conhecia algum caso em que o empregador fez pressão e o piloto cedeu contra sua vontade, por se sentir ameaçado. Os resultados apresentados no Gráfico 5, apontam oitenta e oito (88%) de confirmação e somente doze por cento (12%) de negação.

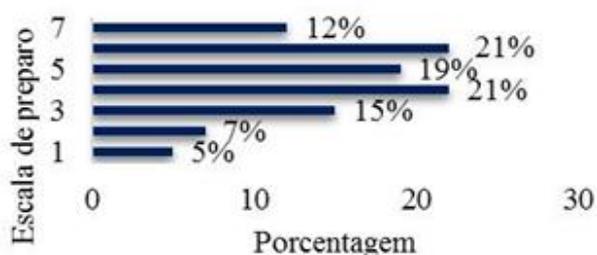
Quanto à ameaça da pressão psicológica exercida pelo patrão:



**Gráfico 6: Ameaça da pressão psicológica exercida pelo patrão – Fonte: (Os autores)**

Com o intuito de encontrar uma melhor representatividade dos pilotos em relação ao comportamento do padrão, buscou-se identificar se o piloto entrevistado sente-se ameaçado ou seguro exercendo sua atividade profissional face à pressão psicológica exercida pelo padrão, contratante ou superior imediato. Para isso, foi disponibilizada uma régua de escala simples indo de um (1) a sete (7), em que um significa "muito ameaçado" e sete significa "muito seguro". Assim, o Gráfico 6 apresenta os resultados obtidos nesta questão, em que a média das respostas corresponde a quatro vírgula um (4,1) na escala apresentada.

Quanto ao preparo do piloto para enfrentar uma situação de conflito potencial com seu padrão:



**Gráfico 7: Preparo do piloto para enfrentar uma situação de conflito potencial com seu padrão – Fonte: (Os autores)**

Seguindo a mesma linha de raciocínio, buscou-se identificar o preparo que o piloto apresenta face a uma situação de conflito potencial com seu padrão. Para isso, foi disponibilizada uma régua de escala simples indo de um (1) a sete (7), em que um significa "nem um pouco preparado" e sete significa "muito preparado". O Gráfico 7 apresenta os resultados desta questão, em que a média das respostas corresponde a quatro e meio (4,5) na escala apresentada.

#### 4.1 Análise das evocações

O estudo das Representações Sociais e o princípio de associação livre fundamentam-se em uma palavra ou expressão indutora, que corresponde às pesquisas do tipo *top of mind* ou *top of list*, ou seja, aquilo que é prontamente lembrado ou evocado como mais importante do objeto a ser analisado (MONTEIRO, 2007).

Abric (2003) pauta que esse estudo deve perpassar por quatro fases. A primeira é a identificação dos elementos que apresentam algum significado, de forma a definir. A segunda é a demonstração das relações entre os princípios de criação das hipóteses em relação ao posicionamento dos elementos encontrados e às possibilidades do que podem vir a ser os elementos centrais e periféricos. A terceira é a avaliação de uma possível centralidade, e a quarta fase volta-se aos sujeitos com a finalidade de descrever o contexto dos resultados encontrados (MACHADO, 2014).

Para esta análise de evocações, o questionário iniciou-se com uma questão do tipo de associação livre: "Quando você escuta a expressão **Pressão Psicológica sobre Piloto**, quais são as cinco palavras ou expressões que vêm imediatamente à sua mente?" Para as respostas, foi oferecido apenas um campo de texto composto por cinco (5) linhas, uma

abordagem diferente da que foi proposta por Abric (2003) em que, além das cinco linhas, utiliza-se uma questão de hierarquização, na qual se solicita dos sujeitos a classificação de suas respostas em ordem de importância, indo do mais importante para o menos importante.

Os resultados foram tratados pelo software *EVOC*, que possui a capacidade de analisar os dados observando a frequência e a ordem média do aparecimento. A frequência de uma expressão é um indicador de quantos entrevistados, em sua totalidade, se referem a ela. E a ordem média de aparecimento refere-se à posição que ocupam na relação de hierarquia do seu aparecimento. Diante disso, os dados coletados são categorizados e divididos em quatro quadrantes através de uma tabela, apresentada na Tabela 1; dela surgirão os elementos que possibilitam a sinalização e possível composição do núcleo central, os elementos mais representativos, e a periferia, os elementos menos representativos (COSTA; SANAGLIO, 2014).

Nessa Tabela 1, o primeiro quadrante superior esquerdo apresenta o que Abric chama de zona do núcleo central, que contém as palavras mais evocadas, denominadas "salientes", e de uso frequente pelos participantes. No quadrante superior direito, encontra-se a primeira periferia, que se refere aos elementos que apresentam uma frequência alta aliada a uma ordem média de aparecimento baixa. No quadrante inferior esquerdo, aparece a zona dos elementos contrastantes, que têm uma baixa frequência de evocação e uma ordem média de apresentação nas primeiras posições. Por fim, no quadrante inferior direito aparece a segunda periferia, que são as palavras evocadas com baixa frequência e nas últimas posições (QUINTAL *et al*, 2015). A partir desta técnica, foi possível visualizar a ordenação dos conteúdos representacionais, evidenciando a sua estrutura subjacente ao termo indutor "Pressão Psicológica".

A formalização dos resultados de evocação relacionados aos pilotos atuantes na aviação geral brasileira será descrita através da Tabela 1 mencionada anteriormente. Nela se destacam as palavras salientes e, entre elas, provavelmente poderão ser encontrados os elementos centrais da representação. Vale ressaltar que o estudo das evocações não permite uma conclusão definitiva, ou seja, não demonstra o que é central ou não, apenas possibilita conclusões parciais e a obtenção de indicadores relacionados ao conteúdo e à estrutura (MACHADO, 2014).

Sendo assim, pode-se verificar no primeiro quadrante que "Patrão" teve uma frequência de 48 e uma ordem média de aparecimento (*rang*) de 2,1; "Meteorologia" teve uma frequência de 46 e ordem média (*rang*) de 2,7; "Horário" teve uma frequência de 23 e ordem média (*rang*) de 2,1; "Perder o emprego" teve uma frequência de 23 e ordem média (*rang*) de 3,2; "Segurança" teve uma frequência de 17 e ordem média (*rang*) de 2,5.

Na casa superior direita e inferior esquerda encontram-se os elementos que atendem de modo restrito a um dos dois critérios de análise de proposições que apresentaram forte frequência, junto a um *rang* fraco, com aparecimento médio

nas últimas posições ou, inversamente, aparecem pouco, com uma baixa frequência; contudo, aparecem em média nas primeiras posições apresentando assim um *rang* forte. Observou-se que, nessa condição de frequência elevada (*significativa*), “Pressa” teve uma frequência de 13 e ordem média (*rang*) de 3,6; “Ameaça” teve uma frequência de 12 e ordem média (*rang*) de 3,5; “Manutenção” teve uma frequência de 12 e ordem média (*rang*) de 3,6; “Outro piloto faz” teve uma frequência de 11 e ordem média (*rang*) de 3,9; “Acidente” teve uma frequência de 8 e ordem média (*rang*) de 2,8; “Estresse” teve uma frequência de 8 e ordem média (*rang*) de 2,2; “Insegurança” teve uma frequência de 8 e ordem média (*rang*) de 2,5; “Obrigação” teve uma frequência de 8 e ordem média (*rang*) de 2,2; “Necessidade” teve uma frequência de 7 e ordem média (*rang*) de 2,7; “Combustível” teve uma frequência de 7 e ordem média (*rang*) de 2,3; “Lucro” teve uma frequência de 6 e ordem média (*rang*) de 2,7; “Risco” teve uma frequência de 6 e ordem média (*rang*) de 2,5; “Ansiedade” teve uma frequência de 7 e ordem média (*rang*) de 2,2; “Forçar o piloto” teve uma frequência de 5 e ordem média (*rang*) de 2,8.

A tabela 1 é apresentada a seguir, com as respectivas informações: frequência, palavra evocada e ordem média de aparecimento (*rang*). Foi definido como frequência mínima as expressões evocadas cinco (5) vezes, como frequência intermediária as evocadas dez (10) vezes e a ordem média, que se refere à acessibilidade das palavras, três (3).

**Tabela 1 – Resultados da análise da questão de evocação da representação social dos aspectos comportamentais e legais**

F	48 Patrão (2,1)	13 Pressa (3,6)
R	46 Meteorologia (2,7)	12 Ameaça (3,5)
E	23 Horário (2,1)	12 Manutenção (3,6)
E	23 Perder o emprego (3,2)	11 Outro piloto faz (3,9)
Q	17 Segurança (2,5)	
U	8 Acidente (2,8)	8 Carga de trabalho (3,6)
Ê	8 Estresse (2,2)	6 Falta de treinamento (3,8)
N	8 Insegurança (2,5)	6 Família (3,5)
N	8 Obrigação (2,2)	6 Instabilidade econômica (3,5)
C	7 Necessidade (2,7)	6 Ordem (3,3)
C	7 Combustível (2,3)	5 Salário (3,6)
I	6 Lucro (2,7)	5 Erro (3,4)
A	6 Risco (2,5)	
A	5 Ansiedade (2,2)	
A	5 Forçar o piloto (2,8)	

Frequência Mínima: 5

Frequência Intermediária: 10

Ordem Média: 3,0

Fonte: (Os autores)

Uma característica a ser observada é a homogeneidade desse universo, haja vista que as palavras evocadas como mais significativas atribuem a pressão psicológica exercida sobre o piloto especialmente ao patrão e à meteorologia, o que leva o leitor a acreditar que o patrão realmente utiliza sua autoridade para coagir seus pilotos a voarem em quaisquer condições, em especial a condição meteorológica adversa.

## 5 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O homem apresenta características biopsicossociais, ou seja, que sofre influências biológicas, psicológicas e sociais. No ambiente de trabalho, essa característica abrange todos os aspectos de seu desempenho comportamental, como a tomada de decisão em situações de desequilíbrio operacional ou pessoal, bem como outros processos cognitivos, como sua relação com os objetos disponíveis dentro desse ambiente. Uma das ferramentas utilizadas no mundo para disciplinar comportamentos humanos é a utilização de regras e princípios.

No meio aeronáutico, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) atua como um instrumento direcionador das práticas necessárias que os profissionais desse meio devem atender. Por isso, foram apontadas as responsabilidades do piloto e as características da aviação geral para que se entendam as competências e atitudes que ele deve dispor para que seja garantida a segurança da operação. Por fim, apresentam-se as Representações Sociais e a análise dos dados coletados, o que propiciou resultados interessantes e significativos, possibilitando propor medidas preventivas em relação às interações interpessoais, especialmente entre empregador e empregado, visando à redução de acidentes, de exposição aos riscos e maior efetividade nos resultados a serem alcançados através de medidas simples, porém, proativas.

Os dados coletados indicam que a aviação geral tem uma predominância de profissionais considerados novos em relação à idade, com pouco tempo de atuação nessa área e inexperientes em razão da quantidade de horas de voo. Este cenário contempla pontos negativos e positivos. Negativos no sentido de que os aviadores recém-formados buscam ansiosamente por um emprego, submetendo-se a quaisquer condições de trabalho para ingressar neste mercado exigente e competitivo, desconsideram seu julgamento técnico e tomam decisões que comprometem a responsabilidade que lhes foi delegada pelo CBA a fim de garantir sua empregabilidade. O lado positivo consiste em um profissional sem vícios nas operações, o que para um empregador é mais vantajoso, pois ele pode ser moldado de acordo com suas necessidades.

No que tange à formação desses aeronautas, é importante diferenciar os níveis de qualificação, técnica e superior. A formação técnica é oferecida em instituições como aeroclubes e escolas de aviação, tanto na categoria Piloto Privado (PP) quanto Piloto Comercial (PC). Ambas são estudadas em três áreas curriculares: básica, técnica e complementar. Já a formação superior, além de cumprir os requisitos mínimos estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), contempla outras disciplinas exigidas pelo Ministério da Educação (MEC) para a obtenção do título de bacharelado, sendo que a duração média do curso superior é de três anos. (CASAGRANDE, 2013 *apud* CARVALHO, 2013). Vale salientar que a formação superior declarada pelos

entrevistados nem sempre é no campo da aviação, podendo ser estudo de pesquisas futuras.

Assim, os dados apresentam que mais da metade dos entrevistados possuem curso superior. Isso se deve às exigências e competitividade do mercado que espera de seus profissionais cada vez mais capacitação, competências e habilidades multidisciplinares para lidar com os complexos desafios das atividades aeronáuticas, bem como conhecimento humano e gerencial, que torna o profissional mais preparado para desenvolver sua atividade adequadamente (BASILIO, 2012). E assim, tem-se uma aviação nova e inexperiente, porém qualificada para tal e em conformidade com os órgãos reguladores.

No que diz respeito ao comportamento indesejável do patrão e/ou supervisor imediato no ambiente laboral, os resultados apontam um dado preocupante: oitenta e oito por cento (88%) dos entrevistados conhecem algum caso em que o empregador fez pressão e o piloto cedeu contra sua vontade, por se sentir ameaçado. Normalmente o fato confirmado se refere a ele próprio. Este dado comprova que alguns pilotos, na figura de comandantes, não estão cumprindo as responsabilidades que lhes foram atribuídas a fim de resguardar sua empregabilidade. Isso se deve ao fato de não haver nenhuma norma que assegure o seu emprego frente a este conflito potencial.

Quanto ao posicionamento dos pilotos face à pressão patronal, observa-se que vinte e um por cento (21%) apresentam-se seguros frente a esse conflito e que quarenta e quatro por cento (44%) estão próximos ao nível mínimo esperado por um profissional, apresentando um posicionamento de indiferença e pouco seguro. A pressão sobre o indivíduo, seja ela qual for, quase sempre interfere nas decisões, consciente ou inconscientemente. A estrutura de uma escolha na tomada de decisões é conduzida pelas necessidades básicas do indivíduo e influenciada pelo contexto e pelos fatores socioculturais. Esses fatores somente influenciarão seu julgamento de acordo com a personalidade do indivíduo, que uma vez inseguro será mais susceptível às influências em suas decisões; ao contrário disso têm-se as personalidades mais seguras, que são mais resistentes (SUM, 2007).

Apesar de apenas vinte e um por cento (21%) sentirem-se seguros face à ameaça do patrão, no que diz respeito ao preparo do piloto frente a esta mesma situação, observa-se que apenas trinta e três por cento (33%) dos pilotos estão no nível desejável de preparo para enfrentar este conflito potencial, apresentando um comportamento assertivo. O que chama a atenção e acende o sinal de alerta é que quarenta por cento (40%) estão próximos ao mínimo desejável. Tem-se então uma lacuna na formação desses profissionais; o que se espera é que eles tenham índices mais positivos em relação à atividade exercida, em que os resultados ocultam uma falha, quando o profissional pessoalmente acha que está apto, mas na prática apresenta deficiência situacional.

Com o objetivo de minimizar as consequências desse comportamento, recomenda-se que seja oferecido um curso

de segurança operacional voltado especificamente para os proprietários de aviões e ministrado pelos órgãos reguladores e fiscalizadores da aviação. Tal curso deve ser considerado um pré-requisito para aquisição de aeronave e deve possuir validade, promovendo sua reciclagem. Da mesma forma, voltado para o piloto, recomenda-se que os cursos de formação trabalhem as habilidades sociais, assim como a assertividade, preparando o profissional para defender seus direitos pessoais, expressar sentimentos, pensamentos e crenças de forma honesta, apropriada e direta, sem violar os direitos do outro, propiciando uma melhoria nas relações pessoais, bem como uma realização pessoal e profissional.

Por meio da TRS, buscou-se construir a realidade comum dos pilotos da aviação geral através do método de evocação livre, o qual a partir do software EVOC resultou na tabela de quatro casas, apresentada na Tabela 1. Foram observadas no mínimo cinco (5) palavras que constituem elementos com probabilidade, ou potencial, central na representação dos aspectos comportamentais e legais do piloto: “patrão, meteorologia, horário, perder o emprego e segurança”.

A partir da análise de cada quadrante, tem-se na zona central de evocações palavras distintas que possuem o mesmo sentido, assim como meteorologia e segurança estão relacionadas à segurança de voo; e patrão, horário e perder o emprego estão baseados na pressão por resultados. Somado à frequência das palavras evocadas que se referem à segurança, tem-se que sessenta e três (63) de um total de cento e cinquenta e sete (157) palavras evocadas referem-se à segurança, indicando que os pilotos estão cientes das normas de segurança que devem ser cumpridas, e noventa e quatro (94) palavras do mesmo total estão relacionadas à pressão por resultados do patrão. Ou seja, isso revela o que foi discutido anteriormente e comprova a hipótese apresentada, na qual o piloto sabe da segurança, está ciente do dano que aquilo pode causar, mas tem medo de perder o emprego. O dano que isso pode acarretar é incomparável, pois uma decisão tomada a fim de favorecer os interesses organizacionais e deixar de lado a segurança pode ocasionar mortes, danos materiais, psicológicos e físicos.

Na primeira periferia aparecem palavras como “manutenção”, que dão a entender que há preocupação dos pilotos em relação à manutenção dos equipamentos, e que provavelmente não seguem as normas de segurança. Da mesma forma, palavras como “ameaça” e “o outro faz” demonstram um comportamento antiético neste setor, em que os padrões abusam de sua autoridade para coagir seus funcionários; da mesma forma, indica que existem pilotos que não se preocupam com a segurança, no momento em que se referem à expressão “o outro faz”. E outra palavra significativa é a “pressa”, mostrando que a maioria dos pilotos está sujeita a uma correria cotidiana.

Na zona dos elementos contrastantes, as palavras evocadas “estresse, insegurança e ansiedade” são os reflexos desse comportamento no organismo e na vida do piloto. Já “acidente, combustível e risco” referem-se à preocupação

com a prevenção. E “obrigação, necessidade, lucro e forçar o piloto” remete à pressão patronal, o que leva a acreditar que o lucro é o fator ímpar neste setor. Por fim, tem-se a segunda periferia, na qual se percebe uma justificativa de seus comportamentos quando evoca as palavras “carga de trabalho, falta de treinamento, instabilidade econômica e ordem”, ou seja, as atitudes tomadas são decorrentes da alta carga de trabalho, da instabilidade econômica, o que interfere na contratação de profissionais pelas empresas e pelo fato de o empregado acreditar que toda ordem entregue deve ser obedecida.

Diante da discussão dos resultados, observa-se que no mundo capitalista moderno o lucro se sobrepõe à segurança da operação. O sistema periférico que protege a zona do núcleo central está preocupado com a segurança da atividade, enquanto a zona do núcleo central busca por resultados com o propósito de favorecer os interesses organizacionais. O ideal seria um equilíbrio entre estes elementos, buscando atender tanto às necessidades empresariais quanto à segurança da operação.

Levando em consideração os aspectos analisados, faz-se necessária uma conscientização da comunidade aeronáutica, em especial dos proprietários de aeronaves, visto que na maioria das vezes eles não possuem conhecimento técnico na área. Tal conscientização deve abordar as responsabilidades e autoridade do piloto e sua importância para a segurança do voo, as consequências da operação em condições meteorológicas adversas, os prejuízos financeiros e humanos de uma manutenção inadequada, bem como as situações cotidianas. Desse modo, busca-se reduzir o índice de pilotos que cedem à pressão patronal e, assim, contribuir para um espaço aéreo mais seguro.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRIC, J.C. Abordagem estrutural das representações sociais: desenvolvimentos recentes. In: Campos, P. H. F.; Loureiro, M. C. S. (Orgs). **Representações sociais e práticas educativas**. Goiânia: UCG, 2003. p. 36-57.
- AEROMAGAZINE. A Autoridade do Piloto. 2014. Disponível em [http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/autoridade-do-piloto\\_1703.html#ixzz3e4fxeGwQ](http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/autoridade-do-piloto_1703.html#ixzz3e4fxeGwQ). Acesso em: 26 mar. 2016.
- APPA. Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves. **Aviação Geral**. Disponível em: <http://www.appa.org.br/o-que-e-aviacao-geral/>. Acesso em: 25 mar. 2016.
- BASILIO G.B. O Curso Superior De Ciências Aeronáuticas Como Requisito Para Obtenção De Licenças De Pilotagem: Uma Medida Proativa Na Prevenção De Acidentes. 2012. 83 f. Dissertação (Mestrado Profissionalizante em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade Continuada) – Curso de Pós-Graduação em Engenharia Aeronáutica e Mecânica, Instituto Tecnológico de Aeronáutica, São José dos Campos.
- BRASIL. Decreto-lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm). Acesso em: 20 Abr. 2016.
- BRASIL. Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica, **ICA 100-12, Regras do Ar**. Brasília, DF. 2013. Disponível em: <http://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=3953>. Acesso em: 05 Mai. 2016.
- CAMPOS, P.H.F. Representações Sociais, Riscos e Vulnerabilidade. **Revista Tempus: Actas de Saúde Coletiva**. Brasília, V. 6, n.3, p.13-34, 2012.
- CARVALHO, R.F de. **A Formação Do Piloto Civil No Brasil: História, Características E Desafios**. Goiânia, 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Aeronáuticas) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia.
- COSTA, S.P; SANAGLIO, K.E. Análise das Representações Sociais dos comerciantes ambulantes e suas implicações no planejamento turístico. **Revista de Turismo y Patrimônio Cultural**. Rio Grande do Norte, V. 12, n.1, p. 123-136, 2014.
- INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Review Of The Classification And Definitions Used For Civil Aviation Activities**. Montreal, 2009. Doc. STA/10 – WP/7.
- JODELET, D. Representações sociais: um domínio em expansão. Em Jodelet, D. (Org.), **As representações Sociais**. Rio de Janeiro: UERJ, p.17-44, 2001.
- \_\_\_\_\_. La Representación Social: Fenómenos, concepto y teoría. In: MOSCOVICI, S. (Org.) **Psicología Social**. Barcelona: Paídos, 1985.
- MACHADO, H.C. **A Representação Social do risco de acidente aéreo e da segurança de voo em pilotos comerciais**. Aparecida de Goiânia: Alfredo Nasser, 2014.
- MONTEIRO, R. F. **Novas tecnologias de cabine em aviões do transporte aéreo regular e transformações na representação social dos pilotos**. 2007. 160 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia.
- MORAES, P.R. de. et al. A teoria das representações sociais. **Direito em Foco**. 2014. Disponível em: [http://unifia.edu.br/revista\\_eletronica/revistas/direito\\_foco/artigos/ano2014/teoria\\_representacoes.pdf](http://unifia.edu.br/revista_eletronica/revistas/direito_foco/artigos/ano2014/teoria_representacoes.pdf). Acesso em: 26 Abr. de 2016.
- MOSCOVICI, S. **Representações sociais: investigações em psicologia social**. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 2004.
- QUINTAL, M.A.N. de. et al. Representação social da terapia da fala nos profissionais e não profissionais de saúde portugueses. **Revista CEFAC**, São Paulo, vol.17, nº 2, mar./apr. 2015. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-18462015000200566&lng=pt&nrm=iso&tlng=en](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-18462015000200566&lng=pt&nrm=iso&tlng=en) Acesso em: 20 Mai. 2016.
- RATEAU, P., et al. **Teoria da representação social**. Tradução de Claudia Helena Alvarenga. In: Van Lange, P. A. M.; Kroglanski, A. W.; Higgins, E. T. (Org.). **Handbook of theories of social psychology**, v. 2. London: SAGE, 2012. p. 477-497.

SUM, D.E. **Decidir**. 2007. Disponível em: < <http://www.psicologia.net/psicologia/decidir.htm> >. Acesso em: 12 mai. 2016.

WACHELKE, J.F.R.; CAMARGO, B.V. Representações Sociais, Representações Individuais e Comportamento.

**Revista Interamericana de Psicologia**. Local, vol. 41, nº 3, p. 379-390, 2007.

#### APÊNDICE – Questionário direcionado aos pilotos da aviação geral

1. Quando você escuta a expressão **Pressão Psicológica sobre Piloto**, quais são as cinco palavras ou expressões que vêm imediatamente à sua mente?

- Resposta: \_\_\_\_\_  
 - Resposta: \_\_\_\_\_  
 - Resposta: \_\_\_\_\_  
 - Resposta: \_\_\_\_\_  
 - Resposta: \_\_\_\_\_

2. O que você acha que os outros pilotos responderiam quando escutam a expressão **Pressão Psicológica sobre o Piloto**? Cite cinco palavras ou expressões que vêm imediatamente a sua mente.

- Resposta: \_\_\_\_\_  
 - Resposta: \_\_\_\_\_  
 - Resposta: \_\_\_\_\_  
 - Resposta: \_\_\_\_\_  
 - Resposta: \_\_\_\_\_

3. Com relação a pressão psicológica exercida pelo patrão, contratante ou superior imediato, você se sente **ameaçado** ou **seguro** exercendo sua atividade profissional? Na escala abaixo marque o número que melhor corresponde à sua opinião:

Muito ameaçado Muito seguro  
 1 \_\_\_\_\_ 2 \_\_\_\_\_ 3 \_\_\_\_\_ 4 \_\_\_\_\_ 5 \_\_\_\_\_ 6 \_\_\_\_\_ 7 \_\_\_\_\_

4. Você está preparado para enfrentar uma situação de **conflito potencial** com seu patrão, contratante ou superior imediato? Na escala abaixo, marque o número que melhor corresponde à sua opinião:

Nem um pouco preparado Muito preparado  
 1 \_\_\_\_\_ 2 \_\_\_\_\_ 3 \_\_\_\_\_ 4 \_\_\_\_\_ 5 \_\_\_\_\_ 6 \_\_\_\_\_ 7 \_\_\_\_\_

5. Você conhece algum caso em que o explorador fez pressão e o piloto cedeu contra sua vontade, por se sentir ameaçado?

Sim ( ) Não ( ) Descreva de modo sucinta:

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

6. Você já passou por situação parecida?

( ) Sim ( ) Não

Se sim, com que frequência?

( ) Sempre

( ) Às vezes

( ) Quase nunca

Descreva de modo sucinto.

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

7. Quando você presta serviço, costuma ter um contrato formal que garanta seus direitos como profissional da aviação?

( ) Sempre ( ) Às vezes ( ) Quase nunca

( ) Nunca

8. O seu patrão, contratante ou superior imediato possui um conhecimento técnico básico da aviação? ( ) Sim ( ) Não

9. Qual a sua idade: \_\_\_\_\_ anos

10. Sua formação profissional:

( ) Técnica ( ) Superior

11. Você é piloto:

( ) Comercial - PC ( ) Linha aérea - PL

12. Quantos anos você tem de profissão: \_\_\_\_\_ anos.

13. Quantas horas de voo você possui: \_\_\_\_\_ horas.

14. Você é piloto de:

( ) Asa fixa ( ) Asa rotativa

15. Você opera na:

( ) Linha aérea

( ) Táxi aéreo

( ) Executiva

( ) Instrução

( ) Agrícola

( ) SAE