
Relato de experiência de suporte psicológico pós-acidente aeronáutico em aviação de caça

Daniela de Carvalho Cordeiro^{1,2}, Juliana Guimarães de Oliveira^{3,4}

1 Psicóloga, Mestranda em Psicanálise e Políticas Públicas - Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ, Especialista em Psicologia em Oncologia - Instituto Nacional de Câncer - INCA. Atua no Instituto de Psicologia da Aeronáutica - IPA.

2 danieladcc1@fab.mil.br

3 Psicóloga, atuou no Instituto de Psicologia da Aeronáutica - IPA e serve atualmente no Hospital de Aeronáutica de Brasília HFAB.

4 julianajgo@fab.mil.br

RESUMO: O presente artigo objetivou relatar experiência da psicologia aplicada ao contexto da aviação no tocante ao suporte pós-acidente aéreo. Após procedimento de ejeção em um avião de caça F-5M, dois pilotos da Força Aérea Brasileira ficaram gravemente feridos. Foi realizado suporte psicológico, por meio de grupos, baseado no modelo Critical Incident Stress Debriefing [CISD] com pilotos e mecânicos de voo e atendimentos individuais aos pilotos acidentados. A escuta técnica ao 1º Grupo de Aviação de Caça [1ºGAvCa] teve por objetivo possibilitar espaço de trabalho da experiência vivenciada e repercussões psíquicas apresentadas no âmbito coletivo e individual.

Palavras Chave: Suporte psicológico, *Critical Incident Stress Debriefing*. Aviação de caça. Psicologia da Aviação

Report of experience of psychological support post aviation accident in hunting aviation

ABSTRACT: The present article aimed at reporting on the experience of psychology applied to the aviation context regarding psychological support after an aircraft accident. After an ejection procedure on an F-5M fighter plane, two Brazilian Air Force pilots were seriously injured. Psychological support was provided, through groups, based on the Critical Incident Stress Debriefing [CISD] model with pilots and flight mechanics and individual attendance to injured pilots. Technical listening to the 1º Brazilian Fighter Group components was aimed at making possible the work space of lived experience and psychic repercussions presented in the collective and individual scope.

Key words: 1º Brazilian Fighter Group, Critical Incident Stress Debriefing, Psychological support.

Citação: Cordeiro, DC, Oliveira, JG. (2019) Relato de experiência de suporte psicológico pós-acidente aeronáutico em aviação de caça. *Revista Conexão Sipaer*, Vol. 10, N°. 2, pp. 6-14.

1 INTRODUÇÃO

O interesse em estudar mais profundamente a relação do homem com o trabalho e os processos psíquicos envolvidos nesta dinâmica há tempos faz parte de correntes de análise científica, mais precisamente no início do século XX, com Taylor. O final do século XX e o início do século XXI se caracterizaram pela busca de maiores estudos do ponto de vista da psicopatologia e psicodinâmica do trabalho. (Arantes; Vieira, 2010)

A Psicologia da Aviação tem se revelado como um campo bastante fértil para a produção de saber e intervenções no âmbito da prevenção de incidentes e acidentes, manutenção do ambiente controlado e também de intervenções pós-acidentes aeronáuticos.

A aviação se configura como uma atividade complexa, com especificidades, protocolos, procedimentos padrões, *checklists* e imprevistos que exigem dos pilotos consciência situacional e tomada de decisão assertiva em curto espaço de tempo. Notoriamente o preparo instrumental e a tecnologia se mostram essenciais nesse meio. De acordo com Ribeiro (2009), mesmo com todo aparato tecnológico moderno, o estudo do fator humano apresenta grande relevância no campo da aviação, pois representa fundamental protagonismo no funcionamento dessa grandiosa engrenagem.

Analisar o desenvolvimento dos processos psíquicos presentes nos sujeitos que atuam nesse contexto e consequências traumáticas de situações de desastres, crises e emergências constitui campo de trabalho importante para o psicólogo que atua nessa cultura. Tais situações são mobilizadoras de grande carga afetiva e demandam elaboração psíquica por parte dos envolvidos.

As emergências, como destaca Cogo et al. (2015, p.31), podem ser definidas como "*situações inesperadas que comprometem a vida e a integridade física de uma ou várias pessoas, refletindo em perdas materiais, econômicas e da própria vida, causando impacto emocional nos afetados*".

Dessa forma, este artigo se propõe a relatar a experiência de suporte psicológico pós-ocorrência de acidente envolvendo aeronave F-5M em que houve a necessidade dos pilotos, após pane no motor, acionarem o mecanismo de ejeção. Essa ação

felizmente resultou na preservação da vida de ambos. Para que o relato dessa experiência fosse publicada, foi concedida a devida autorização dos envolvidos e do respectivo Comando.

No referido caso, a intervenção teve por objetivo produzir efeitos de descompressão e possibilitar que, por meio da linguagem e narrativa, fossem encontradas formas individuais e grupais de lidar com o momento crítico.

2 PSICOLOGIA DA AVIAÇÃO

De acordo com o Conselho Federal de Psicologia (2014), a prática dos psicólogos no âmbito da aviação tem se pautado na compreensão dos fatores e limites humanos ligados a acidentes aeronáuticos e condições inseguras para o voo, influenciando na saúde das pessoas envolvidas no meio. A atuação pode se pautar tanto em relação às reações individuais causadas pelos diferentes ambientes da aviação, como sobre os efeitos que tais reações geram nesses ambientes.

Para que o profissional de psicologia possa ser inserido nesse meio, além do conhecimento teórico e técnico sobre a Psicologia, deve ter conhecimento sobre as características que envolvem desenvolvimento da atividade aérea, incluindo as tarefas do piloto, habilidades de tomada de decisão, memória, seleção, projetos de cabines, interação homem-computador, projetos de fatores humanos, desenvolvimento de sistemas de treinamento, gerenciamento de programas e pesquisa em desempenho humano. (WEST CHESTER UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA, 2009, *apud* Ribeiro, 2009, p.130)

A origem da Psicologia da Aviação, segundo Maurino (1994, *apud* RIBEIRO 2009), provém do campo da psicologia experimental durante a II Guerra Mundial, quando psicólogos reuniam esforços na seleção de pilotos, navegadores e bombeiros. O ambiente militar e operacional desde os primórdios contribuiu para o desenvolvimento dessa área e continua contribuindo nos dias atuais.

Maurino (1994, *apud* RIBEIRO, 2009) nos elucida que, desde os anos 40 até os anos 70, a psicologia contribuía para aviação objetivando exclusivamente a segurança de voo. Gradativamente psicólogos clínicos foram desenvolvendo procedimentos de seleção de pessoal, projetos de equipamentos, métodos de treinamento entre outros dispositivos que o contexto da aviação contempla. Pilotos, mecânicos, despachantes, controladores de tráfego aéreo, ditos a “ponta da flecha” desse sistema, eram priorizados em atendimento e pesquisa. Entretanto o âmbito organizacional e condições de trabalho envolvidas nesse cenário eram desconsideradas.

Após os anos 80, esse panorama começa a mudar devido a contribuições da Psicologia Social ressaltando a dinâmica da Organização como processos de comunicação interna, formas de liderança e estratégias de resolução de problemas para a ocorrência dos erros humanos. A investigação do acidente da Air Ontário, em 1989, foi tida como marco histórico para a participação da Psicologia no contexto da aviação mundial.

A área da Psicologia da Aviação não se restringe apenas à segurança de voo, uma vez que contribui para elaborar estratégias que possam conferir qualidade de vida ao trabalho.

Considerando que catástrofes naturais, acidentes pontuais em meios de transporte marítimo, terrestre ou aéreo, acidentes de trabalho e outros eventos traumáticos podem causar intenso impacto psíquico aos sobreviventes, é muito importante que traumas e sofrimento psíquico possam ser verbalizados e trabalhados tecnicamente.

Para tanto deve ser proporcionado aos seus membros espaço garantido para falar, escutar, poder dispor de recursos internos de enfrentamento, além da possibilidade de perceber sinais físicos e reações emocionais que tenham influência direta em sua vida, tanto dentro quanto fora do ambiente de trabalho.

Sendo assim, há um campo muito vasto de estudo e intervenções para o psicólogo que pretende se debruçar nessa área a qual de fato não é só crucial para os pilotos, mas também para todos os profissionais envolvidos com a tarefa de voar.

3 SUPORTE PSICOLÓGICO PÓS-ACIDENTE

A história do nascimento da Psicologia da Aviação se entrelaça e pode até ser confundida com a Psicologia de Emergências e Crises, pois desde quando o homem começou a voar ocorrem acidentes.

Segundo Cogo et al (2015), não é possível precisar quando a Psicologia deu início ao trabalho de intervenções em crise. Porém, estudos apontam que a estruturação teórica da Psicologia de Emergência e Desastres data do início do século XX, assim como os primórdios da Psicologia da Aviação. O próprio contexto das Grandes Guerras Mundiais teve efeitos de produzir inúmeros eventos violentos e traumáticos trazendo como consequência as famosas neuroses de guerra e também a necessidade de intervenção psicológica.

Como refere, Noy (2004 *apud* COGO et al. 2015, p.38) Salmon já na Primeira Guerra desenvolveu um modelo de tratamento de suporte psicológico aos combatentes nos campos de batalhas fundamentado nas suas observações dos exércitos britânico e francês. Com base no material clínico coletado, Kardiner e Spiegel destacaram-se após a Segunda Guerra Mundial, quando puderam postular o trauma como sendo uma mudança abrupta no processo adaptativo com comprometimento da capacidade de funcionamento do indivíduo em decorrência de um evento externo.

De acordo com Guimarães et al. (2007), existem dados de que na Segunda Guerra as primeiras sessões catárticas de "desabafo" foram realizadas nos campos de batalha. Essa experiência precedeu o que depois foi desenvolvido como técnica de *Debriefing* Psicológico.

Antes de uma atividade, determinado esquadrão ou grupo de militares envolvidos na missão era reunido inicialmente para uma instrução de como ela deveria proceder. Passar objetivos, características específicas, organização, procedimentos de segurança e protocolos de emergências recebeu a denominação de *Briefing*.

O *Debriefing* é um termo originário das Forças Armadas, mais precisamente da Força Aérea. Após um determinado voo, todos os tripulantes eram reunidos novamente e analisava-se a missão, apontando dificuldades encontradas e particularidades da ação. Esse procedimento se estendeu para aviação civil e, ao final dos anos 70, passou a integrar *Defriefings* Psicológicos.

A técnica de *Defriefing* ou sessão de relato psicológico consistem atualmente em entrevistas (de 5 a 7 sessões) realizadas de 24 a 72 horas após ocorrência de evento traumático. Deve ser realizado em grupo homogêneo, tendo como facilitadores um profissional de saúde mental capacitado e um ou dois voluntários treinados. (MITCHELL; EVERLY, 1995)

Nesses grupos, reações emocionais são tratadas levando-se em consideração sentimentos, defesas psíquicas e toda a gama de conteúdos que podem aparecer diante de uma situação crítica. Os participantes têm a oportunidade de verbalizar e escutar os relatos dos outros componentes e demais envolvidos na ocorrência. A postura do psicólogo deve se constituir de forma neutra, empática, sem julgamentos ou críticas, com foco no movimento de suporte para que o participante possa se expressar e ouvir os demais, sempre respeitando singularidades e a disposição de cada um para falar ou não. É importante reforçar em grupo a importância do respeito à atuação em caráter sigiloso e ético-profissional.

Segundo Barreto e Fonseca (2010), um modelo de *Debriefing* ainda bastante utilizado em conflitos armados, acidente aeronáutico e incidente de tráfego aéreo é a técnica de *Critical Incident Stress Debriefing* [CISD] criada por Jeffrey Mitchell e George Everly em 1989. Tendo-se como referência o modelo da psiquiatria militar utilizada no suporte aos combatentes da Segunda Guerra, o modelo CISD fundamenta-se na hipótese de que sequelas emocionais de eventos traumáticos podem ser minimizadas por meio da narrativa e de informações sobre o gerenciamento das emoções.

O método CISD, segundo Mitchell (1995 *apud* Guimarães 2007), consiste em uma discussão estruturada, organizada em seis fases:

- 1) **Introdução/regras** – rapport;
- 2) **Fatos** – descrição da experiência crítica;
- 3) **Pensamentos** – expressão dos primeiros pensamentos pós evento;
- 4) **Sintomas** – discussão de reações emocionais, sensações vivenciadas no momento crítico e atual;
- 5) **Informação/Ensino** – informações de sintomas de resposta ao evento traumático; e
- 6) **Reentrada** – trabalho de integração de questões pendentes e soltas, esclarecimento de possíveis dúvidas e encaminhamentos.

No trabalho de grupo, é possível o surgimento de inúmeros conteúdos e emoções distintas. De acordo com Guimarães et al. (2007), cada sujeito pode emitir uma gama variada de reações ao mesmo evento, dependendo de sua experiência, cultura, capacidade interpretativa, suporte familiar e social, idade, grau de exposição e envolvimento pessoal no evento traumático.

A técnica do CISD objetiva promover a recuperação normal do indivíduo, sua resiliência e crescimento pessoal a partir da experiência e também promover meios para aumentar a coesão e compreensão do grupo inserido no contexto institucional ou da sociedade. Seus idealizadores ressaltam que esse modelo de *Debriefing* é preventivo do Transtorno de Estresse Pós Traumático – TEPT, classificado como um dos transtornos de ansiedade.

Segundo Gregio et al. (2015), reações ao estresse podem manifestar-se logo após o impacto emocional (estresse agudo) ou, permanecendo por um período que exceda 30 dias, pode se configurar TEPT. Fatores traumáticos podem ocorrer ao indivíduo atingido diretamente ou a membros da família e pessoas de estreita relação. Os autores acrescentam, ainda, dados de pesquisas os quais apontam que dentre indivíduos que passam por uma experiência traumática, há probabilidade de desenvolver TEPT em cerca de 9% a 25% dos casos.

De acordo com o DSM-V Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais (AMERICAN PSYCHIATRY ASSOCIATION, 2013) o TEPT é caracterizado por quatro tipos de sintomas: 1) intrusões (flashbacks, imagens intrusivas e impressões sensoriais, sonhos/pesadelos); 2) evitação (evitar pessoas, situações ou circunstâncias semelhantes ou associadas ao evento); 3) alterações negativas no humor e cognição (afastamento social, embotamento afetivo, interesse diminuído em atividades significativas, crenças negativas e distorcidas sobre si mesmo ou sobre o mundo, incapacidade de acessar lembranças importantes do evento traumático); e 4) alterações no despertar ou reatividade (hiperexcitabilidade para ameaças, resposta de sobresalto exagerada, irritabilidade, dificuldade na concentração e dificuldades para dormir).

Gregio et al. (2015, p. 277) afirma que “o TEPT possui alto nível de comorbidade psiquiátrica, sendo fator de risco para quadros depressivos, ansiosos e de suicídio”.

Em nível controlável, o estresse pode servir para deixar o indivíduo produtivo, em condição de alerta, (condição favorável ao perfil militar), porém o estresse elevado pode interferir na tomada de decisão. Segundo Sousa e Nevado (1993 *apud* PENTEADO; DAOU, 2013), a análise dos elementos e de alternativas relevantes para o processo decisório do piloto de caça

pode ficar comprometida em decorrência de elevado nível de estresse com risco de emissão de um comportamento operacional inadequado.

Considerando que o desempenho humano tem associação com seus condicionantes psíquicos e emocionais, um trabalho de reflexão e escuta a um esquadrão de voo pós-acidente aéreo se apresenta de extrema relevância prática, facilitando o retorno a rotina.

4 BREVE HISTÓRICO DO 1º GRUPO DE CAÇA

Conforme histórico disponibilizado na página Intraer da Unidade Aérea, há relatos de que, após iniciada a Segunda Guerra Mundial em 1939, a criação da Força Aérea Brasileira (FAB), em 20 de janeiro de 1941, veio à luz por meio da junção dos elementos da Aviação Militar (do Exército Brasileiro) e da Aviação Naval (da Marinha do Brasil). Em agosto de 1942, o Brasil se posiciona diante dos acontecimentos em relação a bombardeios em nossa costa, declarando guerra ao Eixo somando-se aos Aliados na luta contra os horrores do nazifascismo.

A entrada da Instituição na guerra culminou na criação do Primeiro Grupo de Aviação de Caça [1º GAvCa]. Nascido em 18 de dezembro de 1943, o Grupo tinha por finalidade defender o Brasil, a Humanidade, a Liberdade e a Democracia junto com a Força Expedicionária Brasileira (FEB), ao lado dos Aliados. O Maj. Av. Nero Moura foi escolhido como primeiro comandante e, posteriormente, ele se tornaria o primeiro Patrono da Aviação de Caça da FAB. O Grupo realizou um treinamento preliminar de sete meses nos Estados Unidos. Os pilotos e equipe de mantenedores desembarcaram na Itália, em outubro de 1944 e começaram a combater no mês seguinte. Foram mais de 440 missões de guerra, cujos militares eram todos voluntários.

O dia 22 de abril marcou o maior número de missões realizadas em solo italiano por pilotos brasileiros no conflito. Foram 44 missões só neste dia e, por isso, é lembrado até hoje como o Dia da Aviação de Caça, com apenas 22 pilotos que cumpriram, corajosa e eficientemente a Ofensiva da Primavera.

O comandante do 350th *Fighter Group*, considerando exagero que o 1º Grupo realizasse tal escala, julgava melhor a retirada de seus membros do *Front*, mas foi convencido pelos caçadores que se mantiveram em combate e obtiveram êxito. Os feitos desse dia foram os responsáveis pela Citação Presidencial dos Estados Unidos da América, honraria que o 1º Grupo recebeu em 1986. Esses pilotos voaram duas, até três vezes, em intervalos de poucas horas, sob fogo inimigo e enfrentando grande desgaste físico.

Ao mesmo tempo em que conquistavam resultados expressivos, o Grupo de Caça perdia em média três pilotos por mês, média igual à da Força Aérea Americana (USAF), incluindo pilotos abatidos e mortos, desaparecidos e capturados. Em 02 de maio de 1945, terminada a Guerra, as operações na Itália foram encerradas.

Em julho de 1945, regressa o 1º Grupo ao Rio de Janeiro -RJ, unindo-se aos companheiros do 2º Grupo de Aviação de Caça sediado inicialmente em Natal-RN. Após algumas mudanças na estrutura, incorporação e na designação desses Grupos por suas participações históricas na Guerra, sediou-se, então, na atual Ala 12, antiga Base Aérea de Santa Cruz, o esquadrão berço da aviação de caça no país.

Pautado na heroica atuação no teatro de operações, o 1º GAvCa perpetua, em seus militares, sua sólida cultura e a missão de alcançar a excelência operacional no cumprimento de missões de Interceptação, Escolta e Patrulha Aérea de Combate, a fim de capacitar a Unidade Aérea para agir em pronta resposta e durar na ação.

Na década de 70, o Esquadrão recebeu as primeiras aeronaves F-5 da FAB, que proporcionaram significativo avanço operacional, sendo a primeira unidade brasileira a ter a capacidade e realizar missões de reabastecimento em voo, fato este que aumentou a capacidade de mobilidade e raio de ação.

No ano de 2006, o Grupo de Caça entrou para uma nova era, com a chegada dos primeiros F-5EM. Tais aeronaves passaram por um processo de modernização e estão equipadas com alta tecnologia em termos de aviônica e armamento, permitindo que a FAB participe em iguais condições dos mais diversos exercícios conjuntos internacionais. O ano de 2020 será de avanço ainda mais significativo, pois chegará ao Brasil o Gripen, modelo sueco de caça de última geração. Dessa forma, a Força Aérea Brasileira continuará atuando na manutenção da soberania do Espaço Aéreo Nacional.

5 CONTEXTO ATUAL

O piloto de aviação de caça, sem equívoco, exerce uma profissão arriscada e as dificuldades na atuação se apresentam de várias formas. Por se tratar de uma máquina com espaço de *cockpit* reduzido, que atinge velocidade supersônica, o seu funcionamento exige do operador, condições fisiológicas adaptativas que se alteram a cada mudança nas variáveis envolvidas em voo, tais como temperatura, altitude, clima, velocidade, gravidade, direção, pressão, dentre outras.

O fato é que nenhuma aeronave pode decolar, sem que haja ciência da rede de controle do espaço aéreo e, uma vez que algo fora do comum ocorra, segue-se uma cadeia de ações que envolvem monitoramentos, tentativas de contato e diversas outras respostas possíveis. Numa dessas ações, a situação pode se resolver rapidamente ou não, o que exige do piloto destreza e consciência situacional assertiva rápida.

A maioria dos riscos inerentes à atividade é gerenciável. Por conseguinte, a capacidade do piloto de identificar e avaliar corretamente tais riscos é fundamental para o processo de tomada de decisão, aumentando consideravelmente o nível de segurança de voo. O fator humano é de especial relevância no ambiente operacional.

A atividade fim da Força Aérea Brasileira é a responsabilidade pela soberania do espaço aéreo e integração do território nacional. Para isso, a aviação de caça se mostra o principal veículo de defesa aérea. Há imprevisibilidades que fazem parte dos treinamentos e de missões reais nas quais piloto e sua máquina devem estar em condições aptas para decolar rapidamente em prol da defesa aérea nacional. Após iniciada a atividade, não é possível prever o que vem pela frente. Intercepções de aeronaves suspeitas, socorro aéreo, abatimento de aeronave em atitude de ameaça, realização de ataque ao solo, lançamento de bomba em caso de guerra, dentre outras particularidades elevam à aviação de caça a dignidade de primeira linha da aviação militar.

Os pilotos de caça passam por exaustivo treinamento e simulação para saberem como proceder em caso de um ataque ou terem que se ejetar do avião devido a uma situação incontrolável. Geralmente são utilizados no mínimo dez anos para preparação de um piloto de caça, período no qual alcançam elevado nível de estudo e proficiência, com emprego intensivo e disciplinado de táticas.

O F-5M trata-se de um supersônico que atinge velocidades capazes de romper a barreira do som (1.255 km/h). Com esse avião, os pilotos de caça podem chegar a aproximadamente 40 mil pés de altitude, cerca de 11.000 metros. Todos os pilotos de caça vestem um traje anti-G, que suporta os elevados níveis de força de aceleração a que estão submetidos. Esses trajes inflam principalmente nas pernas, impedindo que o sangue se acumule na parte inferior do corpo do piloto, pois, caso isso ocorra, há possibilidade de desmaio ou perda de consciência. Existem também chances de desmaios durante as manobras devido à falta de oxigenação no cérebro (hipóxia).

Visando à sobrevivência em situações de emergência, pilotos dispõem de um sistema que provê a ejeção segura nas mais variadas combinações de altitude, velocidade e inclinação da aeronave. O acionamento desse sistema é comandado pelo piloto e a execução procede de forma automática. O piloto conta com um colete para flutuação no mar e kit sobrevivência localizado no assento da cadeira ejetora da aeronave que inclui comida e medicações para que em uma necessidade de pouso em água (ou qualquer outro lugar inóspito) possam auxiliá-lo na manutenção da vida por pelo menos 48 horas.

Para exercer a profissão de piloto em aviação de caça, o preparo emocional deve ser intenso. Desde o início dos estudos, surgem desafios como muitas horas de instrução teórica e prática, além da necessidade de se adequar ao alto nível de rigidez e cobrança que a instituição exige para a formação, o que leva esse militar a abdicar de atividades de lazer, repouso e convívio familiar. Geralmente, os pilotos são motivados e idealizam a atividade desse tipo de aviação, suportando, na maioria das vezes, renunciar situações de vida que requerem uma dinâmica mais trivial e rotineira para poder exercer a profissão.

6 ASPECTOS PSICOLÓGICOS DO PILOTO DE CAÇA

Freud (1996, p. 299), em *Reflexões para Tempos de Guerra e Morte*, formula que, inconscientemente, cada um de nós está convencido de sua imortalidade e que nosso hábito é nos esforçar para dar ênfase à causalidade fortuita da morte, como acidente, doença e idade avançada. Dessa forma, reduziríamos ao infortuno do inusitado um destino que atinge todas as criaturas vivas. Talvez, por essa razão, acidentes mobilizem tantas questões individuais e coletivas quando se trata de um ou mais membros de um grupo.

Como num jogo de xadrez, Freud metaforicamente nos lembra que um movimento em falso pode nos retirar definitivamente do jogo, sem chances de nova partida ou revanche. Freud se interessa sobre o que difere o psiquismo dos homens de dois grupos distintos: os combatentes que arriscam sua própria vida nos campos de batalha e os que ficam em casa aguardando a guerra acabar. O autor nos sugere a ideia de que no psiquismo dos combatentes repousam os fundamentos ideológicos do heroísmo (levando em consideração toda profundidade de conteúdos inconscientes atrelados), “repousam num juízo, segundo o qual a própria vida do indivíduo não pode ser tão preciosa quanto certos bens abstratos e gerais.” (FREUD, 1996 p. 301.)

Dejours (1987), em relação aos pilotos da aviação de caça, atenta para a exigência de elevado padrão de responsabilidade e avaliação situacional. O autor reconhece como estratégia defensiva inconsciente dos pilotos a negação do medo. Porém esse mecanismo não os imuniza do sofrimento e de enfermidades. Entende a negação do medo como forma de sobrevivência psíquica, diante do risco inerente à profissão.

No trabalho do piloto de Caça, verifica-se um considerável risco de ser invadido por medo e ansiedade face às situações de vida e morte com que se depara. Eles vivenciam um considerável custo pessoal, de saúde e de desgaste de energia somatopsíquica. A responsabilidade converte em um cotidiano marcado por pressões e cobranças, internas e externas (instituição, segurança, família).

...pilotos de caça convivem diariamente com o perigo e situações muito mais tensas do que os pilotos de avião de transporte comercial ou militar. Tudo em avião de caça é desconfortante, por exemplo, sua cabine é reduzida, capacete muito justo, para evitar que em caso de ejeção do assento em acidente, ele saia da cabeça, muitos tubos de oxigênio, muitas luvas nas mãos em virtude de altas temperaturas. Todos esses desconfortos causam dores de ouvido, perturbações neuro-vegetativas, náuseas, dores abdominais, hiperssialorréias, cefaléias e outras perturbações. Poucas profissões requerem tamanha

habilidade teórico-prática e poucas situações pedem tantas capacidades de um só indivíduo. (DEJOURS, 1987, p. 82)

Portanto, o piloto desse tipo de aviação é exigido física e psiquicamente para se manter em atividade operacional. A agressividade representa um fator importante para o piloto.

Segundo Dejours (1987), inserido no seletivo grupo da aviação de caça, o piloto ocupa um lugar idealizado, no qual a necessidade de “um sistema defensivo específico” ocupa espaço no psiquismo de seus membros, de forma a evitar discussões que tragam sensações desagradáveis como a desconstrução de imagem heroica, sensação de impotência ou mortalidade.

Lacan (1975) postula que o aparelho psíquico funciona em três eixos: Real, Simbólico e Imaginário. Para se aproximar do Real, não adianta ir pela lógica do racional, pois não são as mesmas leis que o regem, nem sempre é possível recorrer ao simbólico, pois o Real é sem lei. O Real irrompe fora de uma linearidade espaço-temporal e pode emergir de diferentes maneiras. Podemos privilegiar as situações de acidente, doenças, traumas e violência, situações difíceis para o psiquismo processar, adicionada a condição do imprevisto que pode levar a um colapso imaginário, uma queda narcísica.

Ao lidar com essa demanda, o profissional deve levar em conta que quem sofre o trauma ou seus efeitos tende a ter um encontro com esse Real impactante, em que o sujeito é tomado pela angústia e, dessa forma, é comum que as construções simbólicas se desmontem.

Desse encontro contingente é gerado um excesso psíquico, da ordem do traumático, no qual o sujeito pode ficar em choque, chorar, dispor de mecanismos de defesa como negação, racionalização, projeção, na tentativa de apaziguar o insuportável. Contudo é por meio da linguagem, da busca de representações simbólicas que o excedente psíquico deve ser trabalhado de maneira cautelosa, respeitando o tempo de cada um para, assim, contribuir para uma recuperação mais breve e eficaz.

7 ASPECTOS DA CULTURA EM AVIAÇÃO

A cultura também tem papel preponderante para a sensação de unidade, pertencimento, identificações e estabelecimento de valores compartilhados, especialmente no que concerne ao meio da aviação. No 1º Grupo de Caça, o fator cultural se apresenta de maneira intensa, visto o histórico de participação do combate em Guerra e todos os desdobramentos que esse fato suscitou.

Segundo Ribeiro (2009), a atuação do psicólogo no ambiente da aviação se apresenta de forma ampla com possibilidades de atuações diversas, tanto em questões individuais promovidas pelo trabalho, quanto em repercussões da vida pessoal em relação ao trabalho na atividade aérea. A autora nos lembra que não basta possuir conhecimento técnico da área da psicologia, é fundamental o conhecimento das diversas especificidades e cultura do meio operacional para uma prática mais efetiva.

De acordo com Helmreich (1999), três tipos de culturas se fazem presentes no ambiente operacional. A primeira é a cultura nacional, que inclui valores culturais, atitudes, símbolos e normas comportamentais. A segunda, cultura profissional, está associada ao fato de ser piloto profissional e a aspectos como orgulho da profissão, motivação elevada, senso de responsabilidade e negação da vulnerabilidade pessoal, distanciamento emocional, pertencentes desse universo. A terceira é a cultura organizacional. Esta se relaciona ao ambiente, que é determinante na operação atuando em conjunto com a cultura nacional e profissional, e é determinante no comportamento.

No caso do referido esquadrão de voo, a tradição e o peso histórico apresentam-se permeados por questões culturais, tendo aspectos nacionais, profissionais e organizacionais bastante valorizados e organizados para que a missão se cumpra nos níveis de excelência necessários ao desempenho de alta complexidade exigido pela tarefa.

Helmreich (1999, p. 40) aborda o aspecto no nível organizacional em que a cultura de segurança é criada e valorizada. Segundo ele, “para alcançar esse objetivo é necessário o forte comprometimento da alta gerência ou *comando*, bem como políticas que incentivem a comunicação aberta e ações condizentes, ao invés da negação aos problemas e riscos descobertos.”

O autor se refere às ações específicas básicas, necessárias para construção de uma cultura de segurança em meio operacional aéreo. Elas seriam confiança, política não punitiva em relação ao erro, comprometimento para tomar medidas que reduzam equívocos, análise de dados que apontem a natureza das ameaças e prevenção de falhas e estratégias de gerenciamento de equipes (CRM) e treinamento de avaliação e valorização do gerenciamento das ameaças e dos erros para instrutores e avaliadores.

Dejours (1987) nos lembra que os aspectos relativos à divisão de trabalho, o conteúdo da tarefa, o sistema hierárquico, as modalidades de comando e as relações de poder determinam a estrutura organizacional.

Portanto, o desenvolvimento de segurança operacional em aviação de caça atravessa todos esses aspectos culturais associados ao ambiente do esquadrão e se constitui em grande desafio conseguir gerenciar o intercâmbio aberto e livre de informações vitais entre comandantes, pilotos e mecânicos de voo.

Os resultados favoráveis que mostram as experiências justificam esforços e apontam para que cada vez mais a psicologia seja inserida nesse contexto e tenha seu lugar valorizado enquanto estudo e prática referente aos fatores humanos, a qualidade de vida no trabalho e a segurança operacional.

8 SUPORTE PSICOLÓGICO NO PÓS-ACIDENTE AERONÁUTICO – 1º GA_vCa

8.1 O EVENTO

Nota oficial no site da FAB, no dia 24 de maio de 2018:

Hoje, 24/05, por volta das 07h40, uma aeronave F-5FM da Força Aérea Brasileira sofreu uma pane após a decolagem da Ala 12 no Rio de Janeiro. Os pilotos conseguiram se ejetar. A aeronave envolvida no acidente foi um F-5FM, empregada no 1º Grupo de Caça, em Santa Cruz, no Rio de Janeiro. Os dois pilotos estão vivos e recebendo cuidados médicos.

Em decorrência do acidente com uma aeronave F-5 FM do 1º Grupo de Aviação de Caça e preocupado com o abalo psicológico sofrido pelos recursos humanos da referida Unidade Aérea, o Comandante do 1ºGAVCa solicitou ao Diretor do Instituto de Psicologia da Aeronáutica [IPA] a possibilidade de disponibilizar uma equipe de psicólogos para realizar o suporte psicológico pós-ocorrência de acidente aeronáutico.

No dia 24/05/2018, a tripulação realizava um voo local de treinamento de combate *Beyond Visual Range* [BVR], quando detectou uma falha que obrigou os pilotos a se ejetarem. Os pilotos foram resgatados com vida e encaminhados para o Hospital de Força Aérea do Galeão [HFAG], onde permaneceram sob cuidados médicos. A aeronave foi ao solo, advindo perda total e felizmente não causou nenhum tipo de ferimento a terceiros por ter caído em região desabitada.

Dessa forma, o IPA designou duas psicólogas, uma delas da Divisão de Psicologia Operacional [DPOA] e outra da Divisão de Psicologia Clínica [DPCLIN] para compor equipe de suporte psicológico ao referido esquadrão.

A intervenção teve por objetivo proporcionar um espaço de expressão verbal e escuta técnica de forma a favorecer que recursos internos e grupais fossem mobilizados, visando restaurar ou aumentar capacidades adaptativas e enfrentamento do evento crítico. Consideramos como efeitos preventivos reduzir ou neutralizar a formação de sintomas e adoecimento psíquico, tanto dos pilotos, quanto dos profissionais que atuam na manutenção do projeto F-5M.

8.2 METODOLOGIA

A elaboração do planejamento do Programa de Atividades, diretamente pelas psicólogas do IPA responsáveis pelo projeto, que optaram por adaptar o modelo de intervenção o *Critical Incident Stress Debriefing* [CISD], já detalhado nesse artigo, baseado na concepção de que a oportunidade de narrar a situação e utilizar o espaço de escuta técnica, minimiza efeitos traumáticos.

Foram incluídos os mecânicos do voo do Grupo Logístico de Manutenção [G-LOG] na participação da atividade de suporte pelo fato de pertencerem ao esquadrão de voo e por desempenharem um trabalho fundamental na manutenção das aeronaves e, também, por considerá-los diretamente atingidos psiquicamente quando da ocorrência de qualquer tipo de acidente que envolva as aeronaves por eles trabalhadas. O Suporte em grupo foi realizado em quatro encontros que consistiram em:

Primeiro dia:

- Reunião com o comandante e com a médica do esquadrão;
- *Briefing* inicial com os integrantes do esquadrão – sensibilização sobre intervenção psicológica em crise e emergências: informações sobre o que é evento crítico, traumático, reconhecimento de sinais e sintomas da reação de estresse em resposta ao evento vivenciado (físicos, emocionais, sociais, cognitivos, comportamentais e espirituais); objetivos da intervenção e apresentação da técnica;
- Realização de grupo de suporte com os Oficiais do 1º GAVCa, incluindo o comandante e a médica do Esquadrão; e
- Reunião com a psicóloga do Esquadrão de Saúde da Ala 12.

Segundo dia:

- Apresentação da Equipe do IPA e *briefing* inicial; e
- Realização de grupo de suporte com os oficiais do 1º GavCa.

Terceiro dia:

- Apresentação do trabalho e da equipe do IPA ao Oficial de Operações do Grupo Logístico de Manutenção GLOG; e
- Planejamento do cronograma das atividades de suporte psicológico junto aos mecânicos de voo do GLOG.

Quarto dia:

- Apresentação da Equipe do IPA e *briefing* inicial para o GLOG; e
- Realização de grupo de suporte com os mantenedores (mecânicos de voo) do projeto F-5M.
- Apresentação da Equipe do IPA e *briefing* inicial; e
- Realização de grupo de suporte com os mantenedores do projeto F-5 M.

Ações específicas em dias subsequentes:

- Atendimentos individuais às vítimas primárias após conclusão de tratamento de saúde e retorno ao Esquadrão.
- Elaboração de relatório das atividades realizadas.

9 RESULTADOS

Os grupos realizados obtiveram ótima adesão voluntária e movimento participativo satisfatório. Puderam ser trabalhadas as experiências individuais, questões do acidente em específico e aspectos coletivos. Foi obtido *feedback* positivo dos pilotos, mecânicos e da médica do esquadrão. Foi incluído como resultados da ação o fortalecimento de vínculos institucionais e o aumento da coesão grupal.

Os resultados da atividade de suporte psicológico não foram mensurados de maneira objetiva por meio de questionários, inventários ou testagens que pudessem trazer dados estatísticos sobre os constructos teóricos a serem avaliados.

De acordo com Samico e Jorge (2018), em práticas de intervenção qualitativas em determinados grupos deve-se acolher a impossibilidade de previsão de resultados. Manter a sensibilidade e atenção aos movimentos singulares e proporcionar um espaço potencial de narrativa e reflexão de um momento crítico, por si só, produz efeitos terapêuticos.

10 DISCUSSÃO E CONCLUSÃO

A intervenção em crise é uma estratégia indicada para auxiliar uma pessoa ou grupo no enfrentamento de um evento traumático com foco em amenizar possíveis efeitos negativos, tais como danos físicos e psíquicos, além de incrementar a possibilidade de crescimento de novas habilidades potenciais de opções e perspectivas de vida. Podemos, dessa forma, contribuir para reduzir o estresse gerado pela situação, reorganizar o funcionamento psíquico, facilitar a clareza de expressão da experiência do episódio ocorrido, trabalhar o reconhecimento de possíveis efeitos somáticos e sintomas, fortalecer os recursos pessoais e grupais de superação e colaborar para o restabelecimento dos parâmetros de segurança.

Segundo Arantes e Vieira (2010), em alguns sujeitos os recursos psíquicos prevalecem como possibilitadores para elaboração do conflito e do sofrimento sem que, para tanto, seja necessário desenvolvimento de uma neurose ou uma alteração psicossomática. A possibilidade de falar sobre os afetos facilita a nomeação dos mesmos, auxilia a simbolização e reduz a possibilidade da produção de sintomas.

A equipe de suporte proporcionou ao efetivo militar do 1ºGAvCa a oportunidade de se manifestar, compartilhar percepções, sensações e insatisfações, procurar reconhecer os sentimentos vividos, fazer uma leitura da dinâmica do esquadrão e contribuir para o manejo da reorganização individual e coletiva pós-evento crítico.

Percebeu-se que considerações sobre efeitos psíquicos e emocionais em decorrência do acidente foram relatados. Porém não se configuraram discrepantes de reações naturais para um evento traumático. Apenas os dois pilotos diretamente envolvidos no acidente dispuseram de acompanhamento psicológico individual e atualmente já retornaram as atividades de voo, não tendo havido encaminhamento de outros membros do esquadrão para acompanhamento psicoterápico.

Os indivíduos apresentam reações diferentes, frente a dificuldades no trabalho. Segundo Dejours (1987), a intensidade do sofrimento está ligada à história de vida do sujeito, quando as condições externas salientam essa cadeia, propiciam um reencontro de modelos de relações parentais infantis atualizados diante de experiências concretas. As situações de trabalho trazem a possibilidade de transformar concretamente uma realidade e benefícios para a saúde mental podem ser desenvolvidos.

Oury (2009, p. 22) considera o coletivo como uma espécie de “caixa-preta”, em que se tentam extrair impressões e seus efeitos. Para teorizar esse conceito de “caixa-preta”, que comporta a atividade no âmbito coletivo, é necessário tocar algo da ordem do significativo extraindo o que é de mais singular no sistema coletivo e, a partir daí, poder trabalhar com o que se apresenta e todos os seus desdobramentos. Não podemos entender a lógica do coletivo como sendo uma simples serialidade ou discursividade, mas uma lógica que respeita a “infinitude de fatores de cada um”.

As defesas do sujeito em momento crítico tendem a ficar mais vulneráveis com rebaixada efetividade. Portanto, o acolhimento, agenciamento de significantes e espaço de escuta do sofrimento podem desempenhar papel primordial no suporte a elaboração do evento traumático ocorrido e contribuir para a reestruturação da dinâmica psíquica e do ambiente. Atuar em crise significa intervir de maneira ativa em uma situação específica e auxiliar os sujeitos envolvidos a mobilizarem recursos internos de enfrentamento.

Felizmente, por ocasião do referido acidente que culminou em ejeção, não houve mortes. Contudo, por se tratar de um procedimento perigoso e inesperado, no qual está em risco a vida e a morte, caracteriza-se por uma situação traumática que faz emergir a angústia. Frente ao trauma, o real irrompe e é preciso responder a ele. O psicólogo, para trabalhar diante desse cenário, deve utilizar sua ferramenta mais importante, a escuta, podendo intervir, alinhar, suturar, auxiliar recursos de simbolização e acompanhar no processo de ressignificação que a experiência de crise suscita.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao 1º Grupo de Aviação de Caça pela confiança e oportunidade de desenvolvermos o trabalho Pós-acidente Aeronáutico em Aviação de Caça, contribuindo para o bem-estar de seu efetivo e consolidação da prática do psicólogo inserido no contexto da aviação.

REFERÊNCIAS

- American Psychiatry Association. Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders. (DSM-5) Washington, DC: Author. 2013
- ARANTES, M. A. C; VIEIRA, M. J. F. Estresse: Clínica Psicanalítica. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2010.

- BARRETO, M.R.M.; FONSECA S. B., Suporte psicológico após ocorrência de acidente aeronáutico: relato de uma experiência. 195-206. Revista Conexão SIPAER, v. 1, n.3, p. 195-206, jul.2010 Disponível em: <<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/49/85>>. Acesso em: 10 jan.2019.
- BRASIL. Comando da Aeronáutica. Instituto de Psicologia da Aeronáutica. História do IPA. Disponível em: <www.ipa.aer.mil.br/historico1.htm>. Acesso em: 15 out. 2018.
- CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Psicologia na aviação. Disponível em <<https://site.cfp.org.br/segurancHYPERLINK> "https://site.cfp.org.br/seguranca-operacional-e-psicologia-aplicada-a-aviacao-serao-temas-de-jornada-latino-americana/"a-operacional-e-psicologia-aplicada-a-aviacao-serao-temas-de-jornada-latino-americana"> Acesso em: 22 nov. 2018.
- COGO, A. S.; CÉSAR, A. V. L.; PRIZANTELI, C. C. ET AL. A psicologia diante de emergências e desastres. In: FRANCO, Maria Helena Pereira (org.). A intervenção psicológica em emergências: fundamentos para a prática. São Paulo: Summus, 2015.
- DEJOURS, C. A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Oboré Editorial, 1987.
- Força Aérea Brasileira. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/portalfab/sets/>> Acesso em 12 jan. 2019.
- FORÇA AÉREA BRASILEIRA. 1º GavCa. Disponível em: <<http://www.ala12.intraer/1gavca/iHYPERLINK> "http://www.ala12.intraer/1gavca/index.php/missao-visao-e-valores"ndex.php/missao-visao-HYPERLINK "http://www.ala12.intraer/1gavca/index.php/missao-visao-e-valores"e-valores">. Acesso em: 21 de dez. de 2018.
- FORÇA AEREA BRASILEIRA. Atuação da FAB na segunda Guerra é retratada em exposição na Capital Federal. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/25419/>>. Acesso em: 14 nov. 2018.
- FREUD, S., Reflexões para tempos de guerra e morte. Obras Completas, ed Standard brasileira. Vol. XIV, Rio de Janeiro: Imago Editora, 1996.
- GRECIO C., Marras C.M.O., Maso Julia S. Oliveira. R.S, Saude Mental em emergências e transtorno do estresse pós-traumático In: FRANCO, Maria Helena Pereira (org.). A intervenção psicológica em emergências: fundamentos para a prática. São Paulo: Summus, 2015.
- GUIMARÃES L. A. M. et al. A técnica de debriefing psicológico em acidentes e desastres. Revista Mudanças – Psicologia da Saúde. jan-jun 2007.
- HELMREICH, R.L. Building safety on the three cultures of aviation. IATA HUMAN FACTORS SEMINAR, August 12, 1998, Bangkok, Thailand. Proceedings of IATAHuman Factors Seminar. Bancok, Thailand, IATA, 1999. p.39-43.
- hyper science. Disponível em: <<https://hypescience.com/7-coisas-que-aprendi-como-piloto-de-caca/>>. Acesso em: 11 nov. 2018.
- LACAN, J. Seminário livro XVIII:de um discurso que não fosse semblante. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.
- MAURIÑO, D.E. et al Beyond aviation human-factor safety in high tecnologia sistem. Aldersholt: Avebury Aviation, 1995.
- MITCHELL, J.T.; EVERLY, G.S. Critical Incident Stress Debriefing: an Operations Manual. Ellicott City: Chevron Press. 1995.
- OURY, J., O Coletivo. São Paulo: Hucitec, 2009.
- PENTEADO, R.V.; DAOU M., Tomada de decisão de pilotos de caça em voos praticados em simulador. Revista Conexão SIPAER, v. 4, n. 2, p. 40-68, dez. 2013. Disponível em: <conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/viewFile/246/269>. Acesso em: 13 jan. 2019.
- PEREIRA, M.C.; RIBEIRO, S.L.O. (Orgs) Os voos da Psicologia no Brasil: estudos e práticas na aviação. Rio de Janeiro: DAC/NUICAF, 2001.
- Poder aéreo. Disponível em: <<https://www.aereo.jor.br/2018/05/24/nota-da-fab-sobre-queda-de-caca-f-5f/HYPERLINK> "https://www.aereo.jor.br/2018/05/24/nota-da-fab-sobre-queda-de-caca-f-5f/HYPERLINK%20%22https://www.aereo.jor.br/2018/05/24/nota-da-fab-sobre-queda-de-caca-f-5f/%22" >. Acesso em: 10 jan. 2019.
- Revista Força Aérea, Ano I, nº 1, Action, nov. 1995.
- RIBEIRO, S. L. de O. Psicologia no contexto da aviação: breve retrospectiva. Rev. Conexão SIPAER, v. 1, p. 129-150, nov. 2009. Edição de lançamento. Disponível em: <<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/7/12>> Acesso em: 15 out. 2018.
- SAMICO, F. C.; JORGE, M. A. COUTINHO. Do trauma à possibilidade de uma narrativa: notas sobre a psicanálise em um Batalhão de polícia Militar. Revista Latinoamericana de Psicopatologia Fundamental, São Paulo 21(3), p. 568-588, set. 2018. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/141514.2017v21n3p568.9>>. Acesso em: 05 nov. 2018.
- ReviSta eletrônica Defesa net. Disponível em: <[http://www.defesanet.com.br/aviacao/noticia/685/O-mais-longo-dos-dias-da-FAB-na](http://www.defesanet.com.br/aviacao/noticia/685/O-mais-longo-dos-dias-da-FAB-nHYPERLINK)"a Segunda-Guerra-Mundial.> Acesso em: 22 nov. 2018.

....