
Avaliação de habilidades sociais em estudantes do curso de ciências aeronáuticas

Bruna Nery Rosa¹, Thaissa Neves Rezende Pontes²

1 Graduanda em Psicologia pela PUC-GO e bolsista de iniciação científica. Monitora das disciplinas de Psicologia Geral e Experimental I e II e Personalidade I desde 2015/1 e fez estágio voluntário em projeto de inclusão social.

2 Graduação em Psicologia pela PUC-GO (2008), mestrado em Ciências do Comportamento pela UnB (2010), doutorado sanduíche pelo Wofford College (2012/2) e doutorado em Ciências do Comportamento pela UnB (2014). Participou da elaboração do Projeto Político Pedagógico do Curso de Psicologia da Faculdade Alfredo Nasser (Unifan) em 2016, como membro do Núcleo Docente Estruturante. Foi membro do Comitê de Ética em Pesquisa com seres humanos (2015/1 à 2016/2) da PUC-GO e atualmente é professora efetiva do Curso de Psicologia (PUC-GO/Unifan) e coordenadora do grupo de pesquisa sobre Psicologia da Aviação (PUC-GO).

RESUMO: Habilidades Sociais são aprendidas e envolvem fatores filogenéticos, ontogenéticos e socioculturais, definindo-se como diferentes classes de respostas no repertório do indivíduo, o que pode favorecer a emissão de comportamentos mais adequados para determinado contexto sociocultural. O estudo tomou, como referência, resultados de outras pesquisas, os quais mostraram que fatores humanos, presentes no campo das habilidades sociais, apresentam-se como um fator de risco para a ocorrência de acidentes e incidentes graves. Assim, o objetivo do presente estudo consistiu em avaliar o repertório de Habilidades Sociais em estudantes do Curso de Ciências Aeronáuticas da Pontifícia Universidade Católica de Goiás [PUC-GO]. Quinze estudantes responderam o Inventário de Habilidades Sociais de Del Prette e, embora os resultados tenham apontado que a maioria dos participantes apresentou um repertório de Habilidades Sociais bem elaborado, não foi descartada a viabilidade de que os alunos se submetam a um Treinamento em Habilidades Sociais [THS], uma vez que as experiências do dia a dia podem não ser suficientes para desenvolverem habilidades deste tipo, necessárias ao desempenho apropriado no trabalho.

Palavras Chave: Aviação 1. Habilidades Sociais 2. Psicologia 3. Segurança de Voo 4.

Evaluation of social skills in students of the aeronautical sciences course

ABSTRACT: Social skills are learned and involve phylogenetic, ontogenetic and sociocultural factors, which are defined as different classes of responses in individual's repertoire, favouring the emission of behavior more appropriate to a particular sociocultural context. The study took, as reference, other researches results, indicating that human factors present in the field of social skills are presented as a risk factor for the occurrence of accidents and serious incidents. Therefore, the goal of the present study is to evaluate the social skills of students of the Aeronautical Sciences Course of PUC-GO. Fifteen students answered the Del Prette's Social Skills Inventory, and the results showed that most participants had a well-drafted social skills repertoire. However, the possibility of students being exposed to a Social Skills Training (Treinamento de Habilidades Sociais - THS) was not discarded, since daily experiences may not be enough to develop this kind of skills, necessary to improve adequate performance at work.

Key words: Aviation 1. Social Skills 2. Psychology 3. Flight Safety 4.

Citação: Rosa, BN, Pontes, TNR. (2019) Avaliação de habilidades sociais em estudantes do curso de ciências aeronáuticas. *Revista Conexão Sipaer*, Vol. 10, N^o. 3, pp. 10-17.

1 INTRODUÇÃO

A Psicologia influenciou, de forma significativa, o progresso da aviação e, como citado por Ribeiro (2009), esta é a área da atividade humana que mais se desenvolveu no último século. O interlace entre a Psicologia e a aviação é algo contemporâneo e seus primeiros sinais se deram em torno dos anos 40 (quarenta), a partir do contexto da Segunda Guerra Mundial. Nessa ocasião, exames clínicos identificaram padrões de neuroses derivados de estresse decorrente, não só das missões, mas de vivências domésticas e conjugais. Dessa forma, buscou-se, com o auxílio da Psicologia, identificar sujeitos mais vulneráveis à tal sintomatologia, minimizando riscos (RIBEIRO, 2009; DELGADO 2017). Em acréscimo a essa sintomatologia inicial que inaugurou a união dessas duas áreas, surgiram, no decorrer da história, novas necessidades. Na década de 70 (setenta), houve o desenvolvimento da automação de aeronaves, a fim de minimizar os riscos de acidentes aeronáuticos, porém, como aponta Barreto (2008), mesmo assim, ocorreram inúmeros acidentes catastróficos, envolvendo tripulações experientes. Pertencem ao conjunto de causas atribuídas à maioria desses acidentes, entre outras, o gerenciamento inadequado da divisão de tarefas, a ausência de liderança e falha na comunicação entre tripulantes.

Segundo Barreto (2008), tais falhas apresentam conteúdo significativo, de modo que entre 70% (setenta por cento) e 80% (oitenta por cento) dos acidentes aéreos sejam decorrentes de erro humano. A partir desses apontamentos, foram desenvolvidos

treinamentos não técnicos, em complementação aos técnicos, a fim de melhorar a performance em voo, contribuir para o avanço da aviação e minimizar danos. Dentre esses treinamentos, destaca-se o denominado Treinamento em Gerenciamento de Recursos de Cabine (*Cockpit Resource Management - CRM*), inicialmente, direcionado, apenas, para a tripulação técnica, voltado para o desenvolvimento de habilidades comportamentais de equipe. Posteriormente, esse Treinamento passou a usar o termo Treinamento em Gerenciamento de Recursos de Equipes (*Crew Resource Management - CRM*), extensivo a toda a tripulação de voo. Depois, ainda, ele evoluiu para Treinamento em Gerenciamento de Recursos da Corporação (*Corporate Resource Management - CRM*), passando a envolver, também, toda a equipe, direta ou indiretamente, afeta à execução do voo, seja em terra ou durante o voo (BRAGA, 2002; BRASIL, 2005). O CRM foca a melhoria das habilidades comportamentais de equipe na rotina normal de trabalho, diante de estímulos aversivos, frente a aspectos correlacionados a sono, fadiga e percepção visual, perante processamento de informações, tomada de decisão, percepção acerca da cognição humana, processo de aprendizagem e, em especial, comunicação (RIBEIRO, 2009).

Entretanto, no Brasil, a dedicação a estudos nessa área é, ainda, escassa, tendo em vista que há pouca divulgação do interlace entre Psicologia e Aviação, e face à inexistência de especializações formais acerca dessa temática. A Psicologia, ainda, há muito a contribuir no campo da aviação (RIBEIRO, 2009). Nesse sentido, a autora defende a possibilidade de usar instrumentos da psicologia para colaborar, desenvolver e potencializar as habilidades sociais e comportamentais que são de extrema importância em Fatores Humanos, na área de segurança de voo, a partir de pesquisas sobre novos princípios, modelos, treinamentos, a fim de que estes auxiliem os investigadores de acidentes e incidentes aeronáuticos a analisarem o contexto da ocorrência e identificarem seus fatores contribuintes (BARRETO, 2008).

Diante dessas considerações, visando contribuir para o desenvolvimento da efetividade da segurança no contexto aeronáutico, e para a Psicologia Aplicada à Aviação, o objetivo do presente estudo é focalizar as Habilidades Sociais que interferem na ação do piloto. Tais habilidades são aprendidas e envolvem fatores filogenéticos, ontogenéticos e, especialmente, socioculturais, compreendidas em função da cultura na qual o indivíduo está inserido (DEL PRETTE & DEL PRETTE, 2001; DEL PRETTE & DEL PRETTE, 2017), definindo-se como diferentes classes de respostas, ou, conforme denominado pelos autores, como comportamentos sociais no repertório do indivíduo, que auxiliam a maneira mais adequada de se comportar em determinado contexto sociocultural. Como exemplos, seguem algumas destas habilidades, dentre outras: comunicação; posturas assertivas; iniciação, manutenção e encerramento de episódios verbais; empatia; defesa dos próprios direitos; reconhecimento de comportamentos não assertivos e agressivos; pedido de desculpas (CABALLO, 1996).

As Habilidades Sociais podem ser adquiridas de maneira informal, à medida que o indivíduo se expõe às condições do ambiente natural. No entanto nem sempre o ambiente natural facilitará a aquisição de comportamentos, socialmente, habilidosos, sendo necessária a realização de um treinamento formal (DEL PRETTE, DEL PRETTE, 2010). Del Prette et al (2004) avaliaram o repertório de Habilidades Sociais em 564 (quinhentos e sessenta e quatro) estudantes de Psicologia dos Estados de São Paulo (SP), Bahia (BA), Minas Gerais (MG) e Rio de Janeiro (RJ). Os participantes responderam o Inventário de Autorrelato, denominado como Inventário de Habilidades Sociais (IHS-Del-Prette) (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001), o qual se divide em cinco Escores Fatoriais [EF]: Fator “1”) Enfrentamento e Autoafirmação; Fator, o qual a capacidade de lidar com situações interpessoais que demandam afirmação e defesa de direitos e autoestima, com possível rejeição social, atuando como indicador de assertividade e controle de ansiedade (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001); Fator “2”) Expressão de Afeto Positivo; Fator “3”) Conversação e Desenvoltura Social; Fator “4”) Auto exposição a Desconhecidos e Situações Novas; e Fator “5”) Autocontrole da Agressividade. Com base no Escore Geral [EG] e nestes Escores Fatoriais [EF] – “F1”, “F2”, “F3”, “F4” e “F5”, notou-se incidência mediana para os Escores Fatoriais [EF] “F1”, “F3” e “F4” e incidência baixa para os Escores Fatoriais [EF] “F2” e “F5”. Mas isso será apresentado em Metodologia e Resultados, posteriormente.

O Treinamento de Habilidades Sociais [THS] se traduz como a maneira de aquisição formal de Habilidades Sociais. A sua efetividade se dá por meio de medidas passíveis de verificação. Os benefícios do THS e sua efetividade foram apontados pela Associação Americana de Psicologia (*American Psychological Association - APA*), que construiu, a partir de uma “força-tarefa”, indicadores que apontam a efetividade do THS como ferramenta para a aquisição de Habilidades Sociais. Esses indicadores são: manejo para treinamentos específicos, conforme as demandas dos clientes; atendimento a diversas clientelas e diferentes problemas interpessoais; possibilidade de se tornar um programa principal da atividade clínica ou atuar em conformidade com outras intervenções; generalização das Habilidades Sociais aprendidas durante o programa, não restringindo, apenas, ao *setting*; durabilidade temporal das aquisições; e, por fim, apresentação de um tempo de treinamento ideal de intervenção (APA, 2006; DEL PRETTE & DEL PRETTE, 2018).

A abrangência e a efetividade do Treinamento de Habilidades Sociais [THS] podem ser exemplificadas por um estudo clássico feito na década de 70 (setenta), que se tornou referência. Bellack, Hersen, e Turner (1976) utilizaram três participantes com diagnóstico de esquizofrenia crônica, sendo duas mulheres e um homem. Foram realizadas 25 (vinte e cinco), 26 (vinte e seis) e 31 (trinta e uma) sessões para cada participante, respectivamente. Um delineamento de linha base múltipla entre participantes foi feito, sendo que a intervenção consistiu de instruções, *feedbacks* e modelagem. Os autores observaram que o THS foi bem-sucedido para todos os participantes, sobretudo para as mulheres. Além disso, nas sessões de *follow-up*, o efeito

do THS persistiu após um período de 8 (oito) a 10 (dez) semanas depois da intervenção, comprovando a eficácia deste Treinamento.

Nesse sentido, o presente estudo pretende ampliar a contribuição da Psicologia para a aviação ao avaliar o repertório de Habilidades Sociais em estudantes do Curso de Ciências Aeronáuticas da Pontifícia Universidade Católica de Goiás [PUC-GO]. Diante do exposto, tal estudo apresenta as seguintes características: caráter exploratório; contribuição recente de dados relacionados a estudantes de Psicologia; e validação do instrumento.

2 METODOLOGIA

O método caracterizou-se pelo uso da abordagem quantitativa, de cunho exploratório, e se deu por meio da aplicação do IHS-Del-Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001), visando à obtenção de dados e análises estatísticas para sua avaliação.

2.1 Participantes

A amostra utilizada nesta pesquisa foi composta por 15 (quinze) estudantes, do primeiro ao sétimo período do Curso de Ciências Aeronáuticas da PUC-GO, sendo um estudante do sexo feminino e 14 (catorze) do sexo masculino. A idade média dos alunos foi igual a 21 (vinte e um) anos e nenhum aluno prestou serviço de monitoria no referido Curso até a data da presente pesquisa.

2.2 Instrumentos / ambiente

A coleta de dados do presente estudo ocorreu em uma sala de aula com 60 (sessenta) carteiras, dois ventiladores, um quadro negro e uma mesa localizada no Bloco F / Área I da PUC-GO. Para os participantes, estava disponível um lápis preto e uma borracha. Para a coleta de dados, foram utilizados o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido [TCLE], o questionário sobre o perfil de operação de futuros pilotos (ANEXO I) e o IHS-Del-Prette (DEL PRETTE & DEL PRETTE, 2001), por este apresentar apontamentos de validade instrumental. O IHS-Del-Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001) possui duas partes. A primeira consiste da identificação do participante e do fornecimento de informações para o preenchimento da folha de resposta do referido Inventário; a segunda parte consiste de uma lista de 42 (quarenta e dois) itens, que apresenta uma ação ou um sentimento frente à dada situação social, que deverá ser avaliada pelo participante. A escala de mensuração das respostas dos participantes frente a cada item é do Tipo Likert, ou seja, o participante deve escolher uma de cinco alternativas, que variam de “nunca” ou “raramente” a “quase sempre”. O IHS-Del-Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001) produz um Escore Geral [EG] e cinco Escores Fatoriais [EF], em subescalas de Habilidades Sociais, a seguir: Fator “1” - Enfrentamento e Autoafirmação com Risco, que se refere à habilidade de se comportar de forma assertiva em situações interpessoais que demandam afirmação e defesa de direitos e autoestima, com possível rejeição social. (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001).; Fator “2” - Autoafirmação na Expressão de Sentimento Positivo, que indica a capacidade de lidar com situações de relações interpessoais que envolvam a expressão de afetos positivos, em situações com baixo risco de reações indesejáveis. (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001); Fator “3” - Conversação e Desenvoltura Social, que avalia a capacidade de manter e encerrar uma conversação em contato face a face, encerrar conversas ao telefone, abordar autoridades, reagir a elogios, pedir favores e recusar pedidos abusivos, em situações de risco mínimo de reações indesejáveis por parte do outro; Fator “4” - Autoexposição a Desconhecidos e Situações Novas, que apresenta indicativos de como o sujeito lida com situações novas e abordagem de pessoas desconhecidas em contextos que de alto risco de rejeição; e Fator “5” - Autocontrole da Agressividade, que indica a capacidade de reagir a estimulações negativas do interlocutor com razoável controle da raiva e da agressividade.

2.3 Procedimento

Foram necessários cinco dias de coleta de dados, sendo que, em cada dia, três participantes responderam o IHS-Del-Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001), totalizando 15 (quinze) participantes. A aplicadora, após ter recolhido os TCLE, assinados por cada participante, explicou o objetivo da pesquisa, deu as instruções necessárias para o preenchimento dos instrumentos, enfatizou o anonimato dos participantes e se disponibilizou a responder eventuais dúvidas. Depois de responderem o questionário sobre o perfil do participante, cada um foi solicitado a preencher o IHS-Del-Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001). Cada participante recebeu um caderno com os 42 (quarenta e dois) itens e uma folha de resposta. O tempo disponibilizado para os participantes responderem os instrumentos foi de duas horas.

3 RESULTADOS

Este estudo teve como objetivo avaliar o repertório de Habilidades Sociais em alunos do Curso de Ciências Aeronáuticas da PUC-GO. Para tanto, segue abaixo os dados do perfil de operação dos futuros pilotos e do repertório de Habilidades Sociais nos participantes, de acordo com o IHS-Del-Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001).

A Tabela 1 mostra os dados gerais dos participantes que cursam Ciências Aeronáuticas, tais como idade, período cursado, horas de voo e tipo do brevê. A idade mínima apresentada pelos participantes foi de 18 (dezoito) anos e a máxima foi de 25

(vinte e cinco) anos, resultando em uma média de 20,7 (vinte vírgula sete) anos. Quanto ao período cursado até o momento da coleta de dados, oito alunos estavam no início do Curso (terceiro período), seis na metade (quinto e sexto períodos) e apenas um no fim do Curso (sétimo período). Dos 15 (quinze) participantes, apenas três relataram possuírem horas de voo: os participantes “2” e “5” relataram ter, no mínimo, 40 (quarenta) horas de voo; enquanto o participante “6” relatou ter 400 (quatrocentas) horas de voo. Esses dados vão ao encontro do que esses mesmos participantes relataram quanto ao título de permissão para pilotar. Os participantes “2” e “5” relataram possuir carteira de Piloto Privado [PP], enquanto o participante “6” relatou possuir habilitação para instrução de voo. Segue a Tabela 1 para acompanhamento do perfil dos pilotos, aqui apresentada.

Tabela 1: Perfil de Operação dos Futuros Pilotos (Fonte: elaborado pelas autoras)

Participante	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Idade	19	18	25	23	18	26	19	18	18	20	21	24	20	22	20
Período	3	3	5	6	3	7	3	3	3	6	5	5	3	6	3
Horas de Voo	-	+40	-	-	40	+400	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brevê	-	PP	-	-	PP	INVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

3.1 Repertório de habilidades sociais da amostra

A Figura 1 mostra os níveis de Habilidades Sociais obtidos dos participantes expostos ao IHS-Del-Prete (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001).



Figura 1: Níveis do Repertório de Habilidades Sociais - Repertório Bem Elaborado, Bom Repertório (Acima da Média), Repertório Mediano, Bom Repertório (Abaixo da Média) e Repertório Deficiente (Fonte: elaborada pelas autoras)

Observa-se, como resultados, que 54% (cinquenta e quatro por cento), ou seja, mais da metade dos participantes, apresentou um repertório de Habilidades Sociais bem elaborado e um bom repertório (acima da média) foi obtido por 13% (treze por cento) dos participantes. O mesmo valor foi obtido para um repertório mediano em Habilidades Sociais e um bom repertório (abaixo da média) foi obtido por apenas 7% (sete por cento) dos participantes. Por fim, 13% (treze por cento) dos participantes apresentaram um repertório deficiente em Habilidades Sociais.

A Tabela 2 mostra a porcentagem de asserção em cada Escore Fatorial [EF]. Vale lembrar que os EF consideram o caráter situacional da Habilidade Social, permitindo a identificação da necessidade ou não do Treinamento de Habilidades Sociais [THS], conforme descrito anteriormente.

Tabela 2: Porcentagem de Asserção em cada Escore Fatorial [EF]
(Fonte: elaborada pelas autoras)

ESCORE FATORIAL (EF)	Déficit de Habilidades Sociais	Bom Repertório, (Abaixo da Média)	Repertório o Mediano	Bom Repertório, (Acima da Média)	Repertório Bem Elaborado em Habilidades Sociais
1	27%	13%	7%	13%	40%
2	7%	27%	13%	33%	20%
3	20%	7%	0%	0%	73%
4	7%	27%	7%	40%	20%
5	20%	33%	0%	13%	33%

Abaixo, segue a análise do resultado de cada Habilidade Social dentro dos Escores Fatoriais [EF] (DEL-PRETTE & DEL-PRETTE, 2001).

Com relação ao Fator “1” - Enfrentamento com Risco, 40% (quarenta por cento) dos participantes apresentaram um repertório bem elaborado nesta Habilidade Social e 27% (vinte e sete por cento) apresentaram deficit nesta Habilidade Social. Um bom repertório, abaixo e acima da média, foi apresentado por 13% (treze por cento) dos participantes, respectivamente; por fim, um repertório mediano foi apresentado por, apenas, 7% (sete por cento) dos participantes. Desta forma é possível perceber que parte da amostra apresenta capacidade de se comportar de forma assertiva em situações interpessoais de baixo risco, mas, em contrapartida, quase a metade da população, 47% (quarenta e sete por cento), apresenta dificuldades no manejo do controle de ansiedade e emissão de comportamentos assertivos.

Para o Fator “2” - Autoafirmação na Expressão de Afeto Positivo, o maior valor obtido, correspondente a 33% (trinta e três por cento), foi para um bom repertório (acima da média). Já o menor valor obtido, correspondente a 7% (sete por cento), foi para um deficit nesta Habilidade Social e para repertórios bem elaborados, bom (abaixo da média) e medianos, foram observados valores iguais, respectivamente, a 20% (vinte por cento), 27% (vinte e sete por cento) e 13% (treze por cento). Isso demonstra que 53% (cinquenta e três por cento) da amostra apresenta boa capacidade para estabelecer relações interpessoais que envolva a expressão de afetos positivos, em situações de baixo risco de reações indesejáveis por parte do outro.

Com relação ao Fator “3” - Conversação e Desenvoltura Social, observa-se que 73% (setenta e três por cento) dos participantes apresentaram um repertório bem elaborado, 7% (sete por cento) apresentaram um bom repertório (acima da média) nesta Habilidade Social e não foi observado valor algum para os demais repertórios.

Para o Fator “4” - Autoexposição a Desconhecidos e Situações Novas, um bom repertório (acima da média) foi apresentado por 40% (quarenta por cento) dos participantes, um bom repertório (abaixo da média) e um repertório bem elaborado foram obtidos por 27% (vinte e sete por cento) e 20% (vinte por cento) dos participantes, respectivamente. Também foi observado que 7% (sete por cento) dos participantes apresentaram um repertório mediano e o mesmo valor foi observado para um repertório deficiente nas Habilidades Sociais em questão. Assim, a amostra apresentou escores positivos a essa Habilidade Social.

Por fim, com relação ao Fator “5” - Autocontrole da Agressividade em Situações Aversivas, observa-se que 33% (trinta e três por cento) dos participantes apresentaram um repertório bem elaborado e outros 33% (trinta e três por cento) apresentaram um bom repertório (abaixo da média) em relação às Habilidades Sociais de Autocontrole da Agressividade em Situações Aversivas. O menor valor obtido para tais Habilidades Sociais foi igual a 13% (treze por cento) para um bom repertório (acima da média) e 20% (vinte por cento) dos participantes apresentaram deficit nas Habilidades Sociais em questão. Isso demonstra que 53% (cinquenta e três por cento) dos participantes apresentaram um repertório abaixo da média e indica que essa população apresenta deficit ao expressar seus sentimentos negativos, o que pode prejudicar o seu desempenho social.

3.2 Experiência de voo e repertório de habilidades sociais

Visto que um repertório bem elaborado foi apresentado por grande parte dos participantes nos Escores Fatoriais [EF] “1”, “3” e “5”, deve-se levar em conta que tal resultado pode ter sido influenciado pelos participantes que já tinham horas de voo e, portanto, maior chance de vivenciar experiências que permitissem o aprendizado de certas Habilidades Sociais. Dessa forma, a Tabela 3 mostra o percentil do Escore Geral [EG] de cada participante que relatou possuir mais de 40 (quarenta) horas de voo.

Tabela 3: Dados Descritivos do Escore Geral [EG] de Participantes com Experiência de Voo
(Fonte: elaborada pelas autoras).

Participante	“2”	“5”	“6”
Percentil	75	97	10
Horas de Voo	+40	40	+400

De acordo com a Tabela 3, acima, pode-se observar que dois (“2” e “5”) de três participantes (“2”, “5” e “6”), com horas de voo igual ou acima de 40 (quarenta) horas, apresentaram percentis igual ou acima de 75% (setenta e cinco por cento). Isso quer dizer que os Escores Gerais [EG] desses participantes se situam no grupo minoritário de maiores escores em Habilidades Sociais. No entanto o participante “6”, apesar de possuir mais de 400 (quatrocentas) horas de voo, apresentou um percentil igual a 10 (dez), sugerindo deficit de Habilidades Sociais em seu repertório. Ao submeter os dados da Tabela 3 a um teste de correlação, foi obtido um coeficiente de correlação igual a -0,96 (menos zero vírgula noventa e seis), sugerindo uma correlação forte, porém, inversamente proporcional entre duas variáveis: o percentil e as horas de voo. Em outras palavras, a relação entre escores baixos no percentil e escores altos nas horas de voo é forte.

4 DISCUSSÃO

O objetivo do trabalho foi atendido, uma vez que o nível de repertório de Habilidades Sociais nos participantes foi identificado por meio do IHS-Del Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001). De modo geral, foi possível observar que a maioria dos participantes apresentou um repertório bem elaborado em Habilidades Sociais (ver Figura 1).

A Tabela 2 mostra um resultado que vai ao encontro daquele mostrado na Figura 1, uma vez que o repertório bem elaborado foi mais frequente que os demais níveis de Habilidades Sociais. Mais especificamente, o repertório bem elaborado foi apresentado em uma porcentagem maior do que os demais níveis nos Escores Fatoriais “1”, “3” e “5”, com valores iguais a 40% (quarenta por cento), 73% (setenta e três por cento) e 33% (trinta e três por cento), respectivamente. De acordo com Del Prette e Del Prette (2010), as Habilidades Sociais podem ser aprendidas de maneira informal. Em outras palavras, para que o indivíduo apresente um repertório bem elaborado em Habilidades Sociais, ele não precisa, necessariamente, ter sido exposto a um Treinamento de Habilidades Sociais [THS]. Suas próprias experiências, vivências ou interações ambientais podem favorecer o aprendizado de comportamentos assertivos frente a determinadas situações. Por outro lado, é essa mesma interação ambiental que, também, é responsável pelo aprendizado de repertórios pouco elaborados em Habilidades Sociais. Isso pode ser observado por meio da porcentagem de participantes que apresentaram deficit no repertório de Habilidades Sociais em todos os Escores Fatoriais (Tabela 2).

Uma vez que a interação do indivíduo no ambiente natural pode facilitar ou dificultar o desenvolvimento de Habilidades Sociais, levantou-se a hipótese de que as horas de voo feitas por alguns participantes pudessem ter influenciado os resultados apresentados na Figura 1 e na Tabela 2. De fato, os participantes “2” e “5”, que fizeram, no mínimo, 40 (quarenta) horas de voo, apresentaram, respectivamente, percentis iguais a 75% (setenta e cinco por cento) e 97% (noventa e sete por cento), sugerindo a presença de um repertório bem elaborado em Habilidades Sociais. No entanto não é possível estabelecer uma relação entre as horas de voo e o aprendizado de um repertório bem elaborado em Habilidades Sociais, uma vez que o participante “6”, que havia feito mais de 400 (quatrocentas) horas de voo, apresentou deficit no repertório de Habilidades Sociais. O coeficiente de correlação obtido entre o percentil e as horas de voo evidencia que não é possível fazer tal relação, uma vez que o sinal do coeficiente é negativo, apontando para uma relação inversa entre essas duas variáveis. Dessa forma, esses resultados sugerem que outras variáveis, e não apenas a experiência em voo, foram responsáveis pelo aprendizado de um repertório bem elaborado em Habilidades Sociais. Logo, é provável que as situações às quais os alunos de Ciências Aeronáuticas são expostos durante a realização das horas de voo não sejam suficientes para facilitar o desenvolvimento de Habilidades Sociais.

Diante do exposto, é importante ressaltar que, apesar de a maioria dos participantes terem apresentado repertório bem elaborado em Habilidades Sociais, ainda assim os alunos de Ciências Aeronáuticas deveriam passar por um Treinamento em Habilidades Sociais (THS) durante o seu Curso de graduação. Esse Treinamento beneficiaria, mais ainda, os alunos, pois impediria que seus repertórios de Habilidades Sociais dependessem, exclusivamente, das experiências do dia a dia que, além de variarem de um indivíduo para o outro, não favoreceriam, necessariamente, o aprendizado de todas as Habilidades Sociais avaliadas no referido Inventário (ver Tabela 1).

Ainda assim, a abrangência do THS, a durabilidade temporal, programas específicos conforme as demandas dos clientes e, principalmente, a generalização das habilidades a diversos contextos são fatores que corroboram a perspectiva de que o Treinamento em Habilidades Sociais [THS] se faz contundente como uma ferramenta para promover segurança de voo, a partir dos passos iniciais do piloto, ou seja, sua graduação.

Além disso, ao observar os dados aqui apresentados, foi possível perceber que a amostra apresenta um bom repertório em Habilidades Sociais, principalmente no que envolve Comunicação e Desenvoltura Social, que são habilidades importantes para um piloto, sendo que a comunicação dentro da cabine possui inferência sobre o desempenho de voo. Considera-se esse dado relevante, uma vez que 70% (setenta por cento) dos acidentes aéreos reportam a comunicação ineficaz como uma influência para a ocorrência desses acidentes (DE OLIVEIRA SILVA & PONTES, 2017).

Em contrapartida, o estudo apresenta um deficit significativo no que se refere ao Autocontrole da Agressividade em Situações Adversas, indicando dificuldades no controle de ansiedade e em lidar com situações aversivas, o que pode representar um ruído no processo de comunicação (DE OLIVEIRA SILVA & PONTES, 2017), prejudicando a eficiência desta habilidade.

Por fim, vale ressaltar que o Treinamento em Habilidades Sociais (THS) possui objetivo semelhante ao Treinamento em Gerenciamento de Recursos de Equipes (*Cockpit / Crew e Corporate Resource Management - CRM*) (BRASIL, 2005), que é

minimizar erros humanos e, com isso, diminuir a ocorrência de acidentes / incidentes aeronáuticos. O presente artigo não tem como objetivo fazer uma comparação direta entre o THS e o CRM, no entanto, outro estudo com este objetivo já se encontra em andamento no grupo de pesquisa de Psicologia Aplicada à Aviação da PUC-GO, coordenado por uma das autoras deste artigo, se pretende aqui propor, em primeiro momento, o contato de alunos de Ciências Aeronáuticas com o THS para que esses possam ter a possibilidade de aprimorar e desenvolver seu repertório em Habilidades Sociais, não dependendo somente do CRM, ver-se-então como um instrumento de colaboração e evidência de correlação entre as áreas.

5 CONCLUSÃO

No presente estudo, foi avaliado o nível de Habilidades Sociais nos alunos do Curso de Ciências Aeronáuticas da PUC-GO. Quinze estudantes responderam ao IHS-Del-Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001) e os dados apontaram que a maioria dos participantes apresentou um repertório de Habilidades Sociais bem elaborado. Contudo não foi descartada a possibilidade de os alunos serem expostos a um Treinamento em Habilidades Sociais [THS], uma vez que as experiências do dia a dia podem não ser suficientes para desenvolver este tipo de habilidades, consideradas necessárias ao desempenho no trabalho.

Contudo vale lembrar que os dados do presente estudo foram obtidos a partir de registros dos participantes. Assim, embora o IHS-Del Prette (DEL-PRETTE & DEL PRETTE, 2001) tenha demonstrado constituir um instrumento adequado para avaliar o nível de Habilidades Sociais, tal instrumento depende do registro do participante que, muitas vezes, pode não ser acurado. Ou seja, muitos participantes podem responder os itens do referido Inventário em função das respostas que seriam, supostamente, aceitáveis pela sociedade, e não em função da sua própria realidade (GRIGGS, 2009). Nesse sentido, sugere-se que novos estudos utilizem, preferencialmente, medidas indiretas (relatos, registros), juntamente com medidas diretas (observação direta do comportamento), para a obtenção de dados mais acurados daqueles que trabalham, direta e indiretamente, na aviação.

REFERÊNCIAS

- APA PRESIDENTIAL TASK FORCE ON EVIDENCE-BASED PRACTICE et al. Evidence-Based Practice In Psychology. The American Psychologist, V. 61, N. 4, P. 271, 2006.
- BARRETO, Marcia. Regina. Molinari. A contribuição da psicologia para a segurança da atividade aeronáutica. XXVIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção (ENEGEP), 2008.
- BELLACK, Alan S.; HERSEN, Michel; TURNER, Samuel M. Generalization effects of social skills training in chronic schizophrenics: an experimental analysis. Behaviour research and therapy, v. 14, n. 6, p. 391-398, 1976.
- BRAGA, Sandra Fernandes. Gerenciamento dos Recursos de Tripulação (Crew Resource Management – CRM). Tese De Doutorado. Universidade Cândido Mendes, 2002.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Instrução de Aviação Civil (IAC) 060-1002A: Treinamento em Gerenciamento de Recursos de Equipes (Corporate Resource Management - CRM). ANAC, 2005.
- CABALLO, Vicent E.; CLAUDINO, Marta Donila. Manual de técnicas de terapia e modificação do comportamento. Santos, 1996.
- DE OLIVEIRA SILVA, Gustavo Rodrigues; PONTES, Thaissa Neves R. Comunicação no Contexto da Aviação: Contribuições da Psicologia. Revista Conexão SIPAER, v. 8, n. 2, p. 33-40, 2017.
- DEL PRETTE, Zilda Aparecida Pereira; DEL PRETTE, Almir. A relação entre habilidades sociais e análise do comportamento: história e atualidades. In KIENEN. N et.al (Org.) Análise do Comportamento: Conceitos e aplicações a processos educativos, clínicos e organizacionais. Londrina. CAPES, p. 39-53, 2018.
- DEL PRETTE, Zilda Aparecida Pereira; DEL PRETTE, Almir. Habilidades sociais e análise do comportamento. Perspectivas em análise do comportamento, v. 1, n. 2, p. 104-115, 2010.
- DEL PRETTE, Zilda Aparecida Pereira; DEL PRETTE, Almir. Habilidades Sociais de estudantes de Psicologia: um estudo multicêntrico. 2004
- DEL PRETTE, Zilda Aparecida Pereira; DEL PRETTE, Almir. Psicologia das relações interpessoais: vivências para o trabalho em grupo. In: Psicologia das relações interpessoais: vivências para o trabalho em grupo. 2004.
- DEL PRETTE, Zilda Aparecida Pereira; DEL PRETTE, Almir. Competência Social e Habilidades Sociais: manual teórico-prático. Editora Vozes Limitada, 2017.
- DEL PRETTE, Zilda. Aparecida. Pereira. Manual de aplicação, apuração e interpretação do Inventário de Habilidades Sociais (IHS-Del-Prette). São Paulo: Casa do Psicólogo, 2001.
- DELGADO, Ana. Suzana. Pereira de. Medeiros. A importância da Avaliação Psicológica no contexto da aviação, v. 1, n. 14, 2017. Disponível em: <<https://www.ipog.edu.br/revista-especialize-online/edicao-n14-2017/a-importancia-da-avaliacao-psicologica-no-contexto-da-aviacao/>>. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.
- GRIGGS, Richard. Psicologia: uma abordagem concisa. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- RIBEIRO, Selma Leal de Oliveira. Psicologia no contexto da aviação: breve retrospectiva. Revista conexão SIPAER, v. 1, n. 1, p. 129-152, 2009.

....

ANEXO I**Questionário sobre o perfil de operação do piloto**

O conteúdo deste questionário é estritamente confidencial e seu uso será único e exclusivo para fins de estudo, no qual a identidade do entrevistado será preservada.

DADOS PESSOAIS

Naturalidade

Sexo: Masculino Feminino

Idade:

DADOS PROFISSIONAIS

Presta serviço de monitoria junto à instituição de ensino?

 Sim. Não.

Período que está cursando Ciências Aeronáuticas?

 1º 2º 3º 4º 5º 6º 7º

Possui Brevê?

 Sim. Não.

Se sim, qual:

 PP- Piloto Privado PC- Piloto Comercial INVA- Instrutor de Voo Avião PLA- Piloto de

Linha Área.

ANEXOS

Possui horas voadas?

 Não. Sim, 0-10h Sim, 10h – 40h Sim, 41h – 140h Sim, mais de 140h.