
Transporte de órgãos vitais: missão gratificante e desafiadora

Diego Ribeiro Marques¹, Diana Soledade do Lago Camera², Lúcia Emmanoel Novaes Malagris³

1 Mestre em Psicologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRG) - diego.r.marques@hotmail.com

2 Mestra em Psicologia da Saúde pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRG) - soledade.diana@gmail.com

3 Prof^a Dr^a da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRG) e do Instituto de Psicologia e Controle do Stress do Rio de Janeiro - lucianoavaes@terra.com.br

RESUMO: Em 2016, o Jornal O GLOBO fez uma reportagem divulgando a perda de 982 órgãos vitais saudáveis para transplantes no Brasil, devido à falta de transporte aéreo, de 2011 a 2015. Em resposta a esses dados, o presidente Michel Temer assinou um decreto disponibilizando uma aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB) para sanar tal carência. Desde então, a FAB passou a realizar missões de Transporte de Órgãos Vitais (TROV) com uma frequência mais elevada. A partir dos dados disponíveis sobre essa atividade, pode-se supor que os pilotos militares se sentem motivados em realizar tais missões. Embora isso possa ser verdade, é possível que esses voos se constituam em fonte de estresse, gerando fadiga nas tripulações, pois muitas vezes ocorrem durante a madrugada e podem durar extensos períodos. Tal fato pode afetar a segurança dessas importantes missões, já que o estresse e longos períodos sem descanso estão relacionados à ocorrência de incidentes e acidentes aeronáuticos. Este artigo se propõe a levantar aspectos que apontam para o “espírito” aguerrido dos militares da FAB no cumprimento de missões TROV, pontuar a possível existência de estressores que podem impactar os tripulantes e seu desempenho, e, com isso, contribuir para maior segurança da atividade aérea.

Palavras Chave: 1. Estresse. 2. Estressor. 3. Tripulação. 4. TROV.

Transport of vital organs: rewarding and challenging mission

ABSTRACT: In 2016, O GLOBO newspaper published an article disclosing the loss of 982 healthy vital organs for transplant in Brazil, due to the lack of air transportation from 2011 to 2015. In response to this incident, the president Michel Temer signed a decree that provides an aircraft from the Brazilian Air Force (FAB) as a solution for the shortage. Since then, FAB started missions of Vital Organs Transportation (TROV) in a higher frequency. From the data available of this activity, the pilots seem to be motivated by these missions. Although it can be real, it is possible that those flights may turn into a stressful source of weariness, since they are mostly performed at night and through long periods of time. This fact can affect the safety of these important missions, once stress and restless long journeys are related to numerous aeronautics accidents. The purpose of this article is to point out some aspects concerning the brawny spirit of the military men from FAB during the accomplishment of TROV missions, highlighting the potential existence of stressors that may influence the crew's outcome, and so, contribute to the increase of the safety in aerial activities.

Key words: 1. Stress, stressor, crew, and TROV.

Citação: Marques, DRM, Camera, DSLC, Malagris, LENM. (2023) Transporte de órgãos vitais: missão gratificante e desafiadora. *Revista Conexão Sipaer*, Vol. 13, N^o. 1, pp. 36-41.

1 INTRODUÇÃO

As cirurgias de captação e transplante de órgãos sempre envolvem grande complexidade em virtude de demandarem condições primordiais tais como ser necessário que o doador esteja em condições médicas específicas para realizar a doação; em caso de doador falecido, é preciso autorização dos familiares; o órgão doado necessita ser compatível com a pessoa carente de transplante. Um aspecto de grande importância trata-se do transporte do órgão, pois inviabiliza todo o processo de doação, caso seja feito de forma inadequada. Não raras vezes, a distância do doador ao receptor do órgão pode inviabilizar o transporte por meios terrestres. Com isso, torna-se imperativo, para o sucesso do transplante, a utilização de meios aéreos para captar e entregar o órgão.

O intervalo de tempo entre a retirada do órgão do doador e a realização do transplante no indivíduo que vai recebê-lo deve respeitar um limite para que o procedimento seja realizado com sucesso. Esse intervalo de tempo é chamado de Tempo de Isquemia Fria (TIF), tempo em que o órgão pode ficar sem circulação sanguínea (PORTAL BRASIL, 2018). Para ilustrar, pode-se citar o exemplo dos rins e do coração. No caso dos rins, o limite pode chegar a 24 horas, no entanto, no caso do coração, o TIF é de apenas 4 horas, de acordo com dados da Associação Brasileira de Transplante de órgãos (PORTAL BRASIL, 2018). Dessa forma, a agilidade do transporte é fundamental.

Desde 2022 existia um acordo (PORTAL BRASIL, 2018a) entre as empresas de aviação civil (GOL, LATAM, PASSAREDO, AZUL e AVIANCA), Ministério da Saúde, da Aeronáutica, entre outras instituições, em que, caso necessário, seria realizado o transporte emergencial de órgãos, tecidos e pacientes para a realização das cirurgias de transplante de órgãos

em voos regulares dessas empresas, sendo a FAB o último meio a ser solicitado. No entanto, as empresas aéreas operam em uma quantidade específica de aeroportos os quais muitas vezes se situam em grandes cidades. Em consequência disso, muitas pessoas que residiam em locais distantes dos aeroportos acabavam por falecer devido à impossibilidade de o órgão chegar em tempo hábil para a cirurgia.

A reportagem de 05 de junho de 2016 no jornal O GLOBO (O GLOBO, 2018) retratou a perda de 982 órgãos de 2011 a 2015 devido à falta desse transporte aéreo. No dia 06 de junho de 2016, um dia após a reportagem, o Presidente Michel Temer assinou o decreto 8.783 (VECHIA, 2018) que determinava que a FAB cumprisse estas missões quando fosse solicitada, disponibilizando uma aeronave que ficasse de prontidão para atender estas demandas. Com isso, aumentou em 1600% (PORTAL BRASIL, 2018b) a quantidade de missões TROV realizadas pela Aeronáutica em um período de um ano após o decreto (Figura 1). A FAB fechou um acordo com o Ministério da Saúde para financiar estas missões. Foi assinado um Termo de Execução Descentralizada (TED) no valor de R\$ 5 milhões entre esses dois órgãos, através do Ministério da Defesa (VECHIA, 2018). Vale ressaltar que hoje as missões TROV são consideradas missões subsidiárias da Aeronáutica, pois a missão primordial é manter a soberania do espaço aéreo brasileiro, com vistas à defesa da Pátria (VECHIA, 2018).

Diante do exposto, acredita-se que o “espírito” aguerrido e operacional destes militares tem feito estas missões serem cumpridas com êxito. Contudo convém lembrar que o corpo humano apresenta limites cognitivos e fisiológicos, os quais, se ultrapassados, podem colocar em risco a vida da tripulação, a vida da equipe médica e a integridade do órgão que está a bordo da aeronave. Tal possibilidade leva à necessidade de que se dê atenção às peculiaridades dessas missões e que sejam realizados estudos que investiguem as repercussões da atividade nos militares envolvidos. Assim, é possível, futuramente, o planejamento e implementação de ações de prevenção.

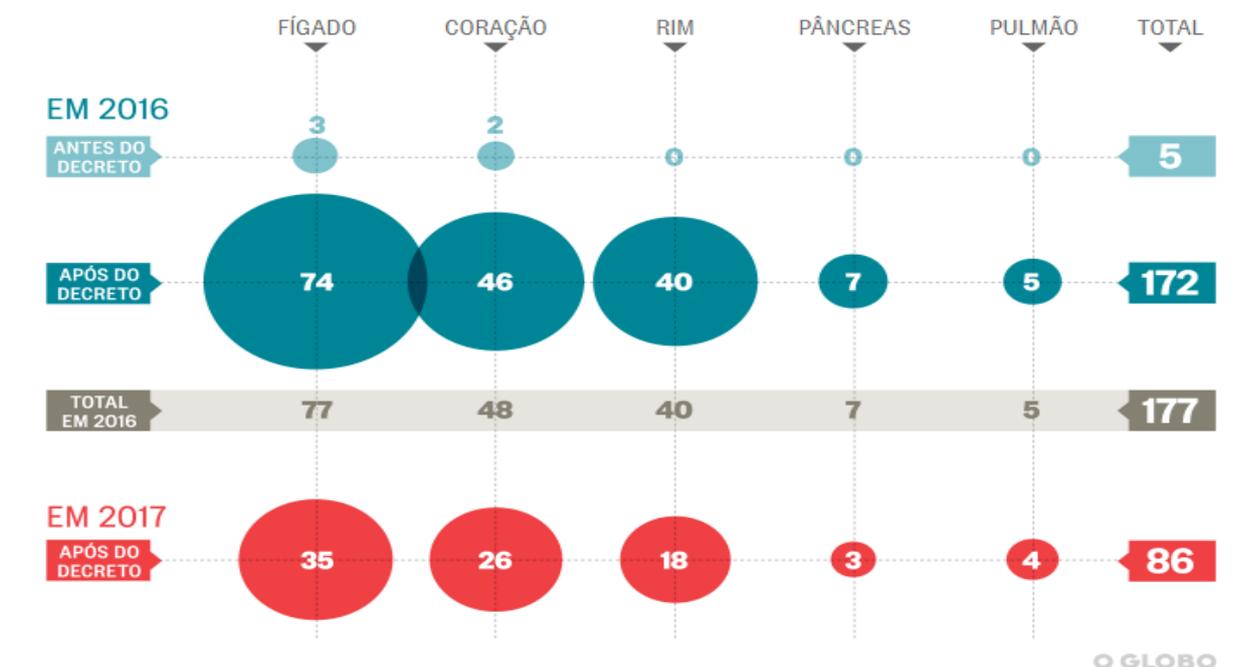


Figura 1 - Quantidade de órgãos transportados pela FAB (PORTAL BRASIL, 2018b)

2 MÉTODO

Foi utilizada a base de dados Web of Science na seleção de artigos científicos que abordassem a temática relacionada ao estresse. Para análise do Transporte de Órgãos Vitais e de Tecidos, foi necessária a utilização de notícias vinculadas na mídia para obtenção da percepção dos tripulantes que participam da referida missão.

3 A MOTIVAÇÃO DOS MILITARES EM REALIZAR MISSÕES TROV

Dada a importância requerida pelas missões TROV, pode-se supor que, mesmo com estressores em jogo, os militares apresentam alto grau de motivação para realizar estes voos, como pode ser observado em alguns depoimentos de tripulantes que realizaram essas missões:

–“Essa não é minha primeira e espero que não seja a última missão de transporte de órgãos, mas a alegria e o orgulho em contribuir são sempre os mesmos” (TIMPONI, 2018).

- "Transportar um órgão é saber que estou contribuindo com o propósito de levar esperança e oportunidade de uma nova vida para aqueles que aguardam, ansiosamente, na fila para receber um transplante. É muito gratificante saber que o trabalho que estou realizando pode salvar a vida de alguém". (MARIA, 2018)

- "Eu vibrei muito vendo que nossa tripulação fez seu melhor para que a equipe médica e o órgão chegassem o mais rápido possível a seu destino, deixando sempre a aeronave pronta para o embarque dessa equipe e tendo atenção ao conforto dela. É gratificante fazer a diferença para salvar uma pessoa". (MARIA, 2018)

- "É sempre uma grande honra e emoção participar de uma missão tão nobre como a de transporte de órgãos. É muito gratificante contribuir para salvar ou melhorar a qualidade de vida de um cidadão brasileiro". (FORÇA AÉREA BRASILEIRA, 2018)

Fica demonstrado por meio desses relatos, retirados de diferentes fontes (TIMPONI, 2018) (MARIA, 2018) (FORÇA AÉREA BRASILEIRA, 2018), como os tripulantes se sentem em relação a este tipo de missão. Está expresso, nesses quatro exemplos, o sentimento de contribuir para a continuidade da vida de outro ser humano.

A urgência apresentada pela missão, o grande empenho, dedicação e envolvimento necessário para o cumprimento da missão, fatores que também estão envolvidos neste contexto, podem ser observados nas situações a seguir:

- "A tripulação decolou às 23h30 (...) O Esquadrão Pastor retornou para a capital pernambucana, onde seria realizado o transplante, pousando às 05h20 do dia seguinte". (MARIA, 2018)

- "Os militares foram acionados às 12h50, horário de Brasília (DF), do dia 19 de abril. A aeronave SC-105 Amazonas SAR estava disponível no momento do acionamento e decolou de Campo Grande com destino a Brasília para dar apoio à equipe médica. Da capital federal, a tripulação seguiu para Dourados (MS), onde foi realizada a retirada do órgão. O transplante aconteceu em Brasília, após a chegada do órgão, por volta das 05h35. A missão durou mais de 15 horas". (MARIA, 2018)

- "Era 19 de junho e o Capitão (...), piloto do Esquadrão Guará, de Brasília (DF), passeava com a família no shopping. Uma ligação, porém, mudou os planos do militar para aquela noite: em duas horas, a contar daquele momento, ele precisaria estar decolando a aeronave Learjet, da Força Aérea Brasileira, rumo à Uberlândia, em Minas Gerais. A missão era buscar um novo coração para Ana Júlia Aleixo, uma garotinha de oito anos". (VECHIA, 2018)

- "Fomos acionados às 00:30h do dia 15 de julho e às 01:20h a tripulação já estava pronta para decolar. A missão foi cumprida com sucesso devido ao trabalho em conjunto realizado pela equipe médica, tripulação e controladores, que deram prioridade à nossa aeronave para que pudéssemos pousar o mais rápido possível. (...) O objetivo da missão foi transportar um fígado e dois rins da cidade de Campo Grande (MS) para a cidade de São Paulo (SP)". (LIMA, 2018)

Apesar de todos os sentimentos positivos que podem estar presentes nos militares que participam de missões de TROV, o estresse excessivo, se presente, pode oferecer riscos à eficácia desta nobre missão.

4 ESTRESSE

O médico canadense Hans Selye (SELYE, 1956) baseou-se na engenharia quando definiu o conceito de estresse. Fez uma analogia com o que ocorre quando um determinado material perde suas propriedades ao ser colocado em condições desgastantes. Nesse sentido, Figueiras (FIGUEIRAS; HIPPERT, 2002) afirma que, quando o organismo é exposto a um esforço ou um estímulo percebido como ameaçador ao seu equilíbrio, seja ele um agente físico, químico, biológico ou psicossocial, o corpo se organizará para responder sob a forma de adaptação.

Myers (1999) afirma que, quando o organismo é exposto ao frio extremo, situações adversas ou a incidentes emocionantes, libera através do sistema nervoso simpático os hormônios adrenalina e noradrenalina, os quais aceleram o batimento cardíaco e a respiração, com consequente aumento no fluxo de sangue para os músculos e liberação de gorduras, ou seja, o organismo fica pronto para lutar ou fugir. Margis (MARGIS, 2003) afirma ser o estresse uma resposta natural e necessária para a sobrevivência, observada nos seres vivos, que pode se tornar patológica ou prejudicial para a saúde e qualidade de vida dos seres humanos quando excessivo.

Lipp (LIPP, 2003), expandindo o conceito de estresse, define como uma reação natural do corpo, que reage de forma física, mental e hormonal, para lidar com ameaças à estabilidade do organismo.

Segundo Lipp e Malagris (LIPP; MALAGRIS, 2011), são chamados de estressores os estímulos ou eventos, ou ainda, a interpretação sobre tais estímulos e eventos que geram a reação de estresse. Lipp (LIPP, 2003) propõe a existência de 4 fases do estresse, as quais variam de acordo com a funcionalidade, mudanças e impactos observados. São elas o alerta, a resistência, a quase-exaustão e a exaustão, chamadas por ela de "modelo quadrfásico do estresse". A fase do alerta é considerada positiva e necessária. Nesse estágio, o corpo humano recebe energia pela adrenalina, a sobrevivência é mantida e uma sensação de plenitude é, quase sempre, alcançada. Na resistência, o indivíduo lida com os seus estressores para manter sua homeostase interna e, se os fatores estressantes persistirem em frequência ou intensidade, há uma quebra na resistência da pessoa e ela passa a fase de quase-exaustão. Então se inicia o processo de adoecimento e os órgãos que possuem uma maior vulnerabilidade genética, ou adquirida, passam a mostrar sinais de deterioração. No caso de o nível de estresse não cessar de forma alguma, chega-se, então, à exaustão, quando se manifestam diversas doenças graves nos órgãos mais vulneráveis do organismo humano, das quais se podem citar o enfarte, úlceras, dentre outras.

Lipp (LIPP, 2005) afirma que o estresse também pode acarretar queda de produtividade, desmotivação, falta de concentração e infelicidade na esfera pessoal, gerando altos custos para a pessoa e para a instituição em que trabalha. Tais custos não são desejados pelos indivíduos nem mesmo pelas empresas envolvidas, pois elevam a possibilidade de afastamento do serviço, queda na produtividade e, em casos extremos, acidentes de trabalho. É possível estender esse contexto para empresas aéreas, tripulações de voo, equipes de manutenção de aeronaves e até mesmo uma Força Armada que opere aeronaves.

Percebe-se nos últimos anos um elevado aumento no número de pesquisas sobre este tema, pois o estresse influencia diretamente a qualidade de vida das pessoas e até mesmo a produtividade no trabalho. Sendo assim, o desenvolvimento de estudos nesta área é muito relevante, pois, além de propor métodos de redução de agentes estressores na vida dos indivíduos, a produtividade e segurança no trabalho tende a melhorar.

De acordo com as considerações de Lipp e Malagris (LIPP; MALAGRIS, 2011), Cavalcanti *et al* (2021) e Anunciação *et al* (2022), é possível dividir as fontes de estresse em internas ou externas. As internas estão relacionadas a características individuais, incluindo a forma como um acontecimento é interpretado. Já as externas se referem aos eventos em si, que podem ser naturalmente estressantes de acordo com sua natureza e intensidade. Straub (STRAUB, 2014) afirma que a interpretação e avaliação pessoal, referentes a uma experiência estressante, são fundamentais para dizer o quanto a pessoa consegue lidar com esta experiência.

5 POR QUE ESTA MISSÃO PODE CAUSAR ESTRESSE?

Os aspectos que motivam os militares para as missões TROV também podem ser fontes de estresse. Tamayo (TAMAYO, 2001) (TAMAYO et al, 2001) afirma que parte da motivação das pessoas no trabalho decorre da consonância entre os valores pessoais e os da organização ou instituição. Esses valores guiam o que será estabelecido individual ou coletivamente em termos de comportamento, metas e prioridades (TAMAYO et al, 2001).

É possível que os trabalhadores os quais possuam valores diferentes dos que a sua organização ou instituição possui estejam vulneráveis a diversos estressores que os vulnerabilizem a ter menor qualidade de vida, pior desempenho e pior relação com a chefia e com o local de trabalho (MENDES; TAMAYO, 2001). No entanto é possível que a concordância entre esses valores também possa suscitar estressores ligados à importância e gravidade da tarefa de acordo com a percepção de quem a executa, dos colegas de trabalho, da chefia, da organização ou instituição e da sociedade em geral (MENDES; TAMAYO, 2001).

Além disso, de acordo com a Revista Conexão SIPAER (Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) (CENIPA, 2011), as estatísticas indicam que por volta de 80% dos acidentes e incidentes aeronáuticos são produzidos por fatores humanos. Para a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) (ICAO, 2003), o conceito de Fator Humano diz respeito ao estudo das limitações e capacidades do homem no ambiente de trabalho. Como consequência, ao se tratar o Fator Humano, a eficiência, produtividade e segurança de voo são aumentadas, o que resulta em menores custos e segurança elevada.

O desempenho eficiente do trabalhador depende, dentre outros fatores, de suas condições físicas e mentais e, de fato, algumas profissões, em função de suas características, tendem a ser mais estressantes. Zille et al (ZILLE; MORAES; MARQUES; SILVA, 2001) afirmam que os tripulantes de aeronaves se enquadram na categoria de profissões que vulnerabilizam o trabalho ao estresse, pois lidam diretamente com a probabilidade de erros e acidentes, que podem ser fatais para si e para os clientes de seus serviços. Portanto, fica evidente a importância do estudo de medidas mitigadoras do estresse no ambiente aeronáutico.

Conforme o CENIPA (CENIPA, 2011), as longas jornadas de trabalho, variações constantes nos horários de trabalho, mudanças de fuso horário, a inexistência de um tempo hábil para a alimentação ou, ainda, o estresse intenso produzido por fadiga leva a segurança de voo a uma situação de possíveis falhas. Preston (PRESTON, 1974) afirma que a profissão de tripulante de voo expõe os trabalhadores a uma enorme variedade de fatores de estresse, devido a suas especificidades de trabalho como sempre manter a segurança de pessoas e bens, auxílio aos passageiros e estar pronto para atuar em situações de emergência. O autor acrescenta que estar exposto continuamente a estes fatores estressantes afeta diretamente a qualidade de vida e a saúde dos tripulantes.

Considerando-se os conceitos expostos por Lipp (LIPP, 2003), a respeito do modelo “quadrifásico do estresse”, nota-se no ambiente aeronáutico que a profissão de tripulante é exposta, de maneira acentuada, a fatores que podem ser estressores.

Lipp e Sadir (LIPP; SADIR, 2009) fazem uma asserção muito relevante a respeito do estresse e trabalho, em que é crucial o desenvolvimento das chamadas “medidas de profilaxia do estresse organizacional”. Desse modo, para as autoras é possível tornar o trabalho mais harmônico e agradável, contribuindo para maior satisfação e realização dos funcionários. É possível, também, reduzir o estresse e a ocorrência de doenças físicas e emocionais, bem como os custos relacionados.

No caso específico das missões TROV, estão presentes fatores claramente positivos e motivadores, mas também elementos estressores que elevam o risco da missão. Esquecimento, pressão, sono e cansaço são sintomas de estresse que podem contribuir

para uma ocorrência aeronáutica, fato que não é desejado por nenhum dos envolvidos no voo nem tampouco pela FAB. Inclusive, muitos desses estressores são fatores contribuintes de ocorrências aeronáuticas.

6 CONCLUSÃO

A Força Aérea Brasileira, por meio de um decreto assinado pelo presidente Michel Temer, passou a realizar as missões TROV. A inserção dessa atividade pode trazer grande motivação e gratificação para os pilotos, uma vez que estes podem encontrar nessas tarefas a realização de seus valores pessoais frente à sociedade.

No entanto os pilotos da FAB podem ser convocados a realizar voos durante a madrugada e/ou por períodos extensos. O fato de parte dos trabalhadores compartilharem dos mesmos valores da FAB pode contribuir para um senso de importância e seriedade para as missões (MENDES; TAMAYO, 2001). Por conta desses aspectos, esses indivíduos podem ficar vulneráveis a estressores e, como resultado, suscetíveis a desenvolver consequências negativas de níveis altos e frequentes de estresse, incluindo o risco de incidentes e acidentes aéreos (CENIPA, 2011)(PRESTON, 1974).

Um acidente ou incidente aeronáutico traz prejuízos enormes, até mesmo devastadores, a qualquer empresa ou Força Armada, desde perda de vidas humanas a gastos financeiros milionários e desgaste da imagem empresarial, o que acaba levando muitas organizações à falência e ao descrédito.

Portanto, é crucial que as Unidades Aéreas da FAB aprimorem as medidas de profilaxia do estresse organizacional, e uma participação mais intensa do médico de esquadrão e treinamentos de CRM, entendendo que a missão TROV pode ser, ao mesmo tempo, gratificante e estressante. Embora possam ser significativos, gastos associados a essas medidas não correspondem a prejuízos financeiros, mas sim a um investimento que redundará numa maior satisfação em seus funcionários e na mitigação de riscos relacionados à atividade aérea, especialmente nas missões de TROV, podendo gerar um resultado bastante positivo para a FAB e seus militares.

REFERÊNCIAS

- ANUNCIACÃO, L., MARQUES, L., ANDRADE, L. D., SOARES, A. C. C., CRUZ, R. M., & LIPP, M. E. N. Psychometric Evidence for the Lipp' Adult Stress Symptoms Inventory. **Paidéia (Ribeirão Preto)**, v. 32, 2022.
- CAVALCANTI, A. L. D. S. R.; BAGAROLLO, M. F.; LIPP, M. E. N.; CONSTANTINI, A. C. Treino de controle do stress de Lipp: uma revisão integrativa de literatura. **Boletim-Academia Paulista de Psicologia**, v. 41, n. 100, p. 37-47, 2021.
- CENTRO DE INVESTIGAÇÕES E PREVENÇÕES DE ACIDENTES AERONÁUTICOS **Revista Conexão Sipaer**, 2011. Disponível em: <<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/issue/archive>>. Acesso em: 04 Maio 2018.
- FIGUEIRAS, J. C.; HIPPERT, M. I. Stress: possibilidades e limites. In: CODO, W., JACQUES, M. G., **Saúde mental e trabalho**. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 112-29.
- FORÇA AÉREA BRASILEIRA. **Esquadrão Carajá completa 60 órgãos transportados em 2017**. 2017. Disponível em: <<https://www.aereo.jor.br/2017/12/05/esquadrao-caraja-completa-60-orgaos-transportados-em-2017/>>. Acesso em: 03 maio 2018.
- HELMREICH, R. L. **Error management as organizational strategy**. In. Proceedings of the IATA Human Factors Seminar. Bangkok, Thailand, April 20-22, 1998. p. 1-7.
- INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO), **Human Factors Guidelines for Aircraft Maintenance Manual (Doc 9824)**. Montreal, Canadá, 2003. Disponível em: <https://www.faa.gov/about/initiatives/maintenance_hf/library/documents/media/support_documentation/icao_hf_guidelines_2003.pdf>. Acesso em: 04 Maio 2018.
- LIMA, N. (Org.). **Aviadora realiza transporte de órgãos em sua primeira missão como comandante**. 2017. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/30583/TRANSPORTE DE ÓRGÃOS - Aviadora realiza transporte de órgãos em sua primeira missão como comandante>>. Acesso em: 03 maio 2018.
- LIPP, M. E. N. O modelo quadrifásico do stress. In: _____. **Mecanismos neuropsicofisiológicos do stress: teoria e aplicações clínicas**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p.17-21.
- LIPP, M.E.N. Stress no trabalho: implicações para a pessoa e para a empresa. In: SOBRINHO, F.P.N. & NASSARALLA, I. **Pedagogia Institucional: fatores humanos nas organizações**. Rio de Janeiro: Zit Editora, 2005.
- LIPP, M.E.N., SADIR, M. A. **As Fontes de Stress no Trabalho**. Revista de Psicologia da IMED, vol.1, n.1, 2009. p. 114-126.
- LIPP, M.; MALAGRIS, L. E. N. Stress: aspectos históricos, teóricos e clínicos. In: RANGÉ, B. (Org.). **Psicoterapias Cognitivo-Comportamentais: Um diálogo com a psiquiatria**. Porto Alegre: Artmed, 2011. p. 617-632.
- MARGIS, Regina et al. Relação entre estressores, stress e ansiedade. **R. Psiquiatr**, Rio Grande do Sul, v. 1, n. 25, p.65-74, 18 mar. 2003. Disponível em: <<file:///C:/Users/Beatriz/Downloads/estressores, stress e qv.pdf>>. Acesso em: 04 Maio 2018.
- MARIA, E. **Esquadrões da FAB são acionados para transportar órgãos vitais**. 2018. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/31973/TRANSPORTE DE ÓRGÃOS - Esquadrões da FAB são acionados para transportar órgãos vitais>>. Acesso em: 03 maio 2018.

- MENDES, A; M. TAMAYO, Á. Valores organizacionais e prazer-sofrimento no trabalho. **PsicoUSF**, Itatiba, v. 6, n. 1, p. 39-46, jun. 2001. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-82712001000100006&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 maio 2018.
- MYERS, D. **Introdução a Psicologia Geral**. Rio de Janeiro: Editora LTC, 1999, p. 533.
- O GLOBO (Brasil) (Org.). **Sistema de transplantes no Brasil sofre com falta de transporte Aéreo**. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/sistema-de-transplantes-no-brasil-sofre-com-falta-de-transporte-aereo-19444859>>. Acesso em: 03 maio 2018.
- PORTAL BRASIL (Brasil) (Org.). **Em um ano, FAB transporta 275 órgãos para transplante**. 2017. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2017/06/em-um-ano-fab-transporta-275-orgaos-para-transplante>>. Acesso em: 03 maio 2018.
- PORTAL BRASIL (Brasil) (Org.). **[Http://www.brasil.gov.br/saude/2017/06/transporte-de-orgaos-para-transplante-aumentou-35-no-primeiro-trimestre-de-2017](http://www.brasil.gov.br/saude/2017/06/transporte-de-orgaos-para-transplante-aumentou-35-no-primeiro-trimestre-de-2017)**. 2017. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2017/06/transporte-de-orgaos-para-transplante-aumentou-35-no-primeiro-trimestre-de-2017>>. Acesso em: 03 maio 2018a.
- PORTAL BRASIL. **Em um ano, FAB transporta 275 órgãos para transplante**. 2017. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2017/06/em-um-ano-fab-transporta-275-orgaos-para-transplante>>. Acesso em: 03 maio 2018b.
- PRESTON, F. (1974). **Work in the aviation environment**. Royal Society of Medicine, 67, 825-829.
- SELYE, H. **The stress of life**. New York: MacGraw-Hill, 1956.
- STRAUB, O. Introdução à Psicologia da Saúde. In: _____. **Psicologia da Saúde: uma abordagem biopsicossocial**. Trad.: Ronaldo Cataldo. 3 ed. Porto Alegre: Artmed, 2014. p. 16.
- TAMAYO, A et al . Prioridades axiológicas e comprometimento organizacional. **Psic.: Teor. e Pesq.**, Brasília , v. 17, n. 1, p. 27-35, Abril. 2001 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-37722001000100006&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 04 Maio 2018. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-37722001000100006>.
- TAMAYO, A. Prioridades axiológicas, atividade física e stress ocupacional. **Rev. adm. contemp.**, Curitiba, v. 5, n. 3, p. 127-147, Dez. 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-65552001000300007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 04 Maio 2018. <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65552001000300007>.
- TIMPONI, R. (Org.). **FAB realiza mais duas missões de transporte de órgãos em São Paulo**. 2017. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/30860/>>. Acesso em: 03 maio 2018.
- VECHIA, G; D;. (Org.). **Saiba como a FAB atua no transporte de órgãos para transplante**. 2016. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/28747/>>. Acesso em: 03 maio 2018.
- ZILLE, P. L., MORAES, L. F. R., MARQUES L. A., SILVA A. A. R. **Qualidade de vida e stress ocupacional na alturas: O caso dos aeronautas brasileiros**. Revista Ciências Humanas. São Paulo: Editora PUC-SP, 2001. p. 43-59.