

O Fator Humano no EsqdVF-1: um breve estudo dos aspectos psicológicos dos pilotos de caça da Marinha do Brasil

POR CAPITÃO-TENENTE (T) SIMONE MARANHÃO DINELY

“A avaliação produziu então um relatório bem detalhado com pontos fortes e pontos de atenção em diversas competências comportamentais de cada piloto.”



1. Introdução

Segundo Dejours (1992), a ideologia da profissão de piloto de caça carrega o orgulho e as atitudes insólitas indispensáveis para enfrentar as severas condições de trabalho, às quais são submetidos pela sua própria máquina. A relação que estes pilotos têm com seu trabalho parece ser muito intensa, a qual exige graus elevados de agressividade e dinamismo.

Na Marinha do Brasil (MB), não somente o orgulho, mas também, a responsabilidade pela pilotagem de caça é do 1º Esquadrão de Aviação de Intercepção e Ataque (EsqdVF-1). Mas afinal, quais os aspectos psicológicos que permeiam essa atividade

de risco na única Organização Militar (OM) a operar aeronaves de asa fixa na MB? Como trabalhar estas particularidades em prol da Cultura de Segurança de Aviação? A busca de respostas para estes questionamentos foram o ponto de partida para uma análise do Fator Humano junto aos pilotos na prevenção de acidentes aeronáuticos por parte da Psicóloga de Aviação (PsiAv).

2. Intervenção Psicológica

A fim de responder os questionamentos iniciais deste artigo, foi realizada a chamada “Operação Fator Humano” no EsqdVF-1, que consistiu em um trabalho de entrevista com os pilotos, onde uma



oportunidade de escuta importante era criada, além da possibilidade de desenvolvimento de empatia e de *rapport*, técnica utilizada para criar uma relação de sintonia com outra pessoa.

O momento das entrevistas era apropriado para o aviador falar um pouco de si e sobre as suas condições de trabalho, questões de saúde e de relacionamentos. A atuação psicológica investigativa foi muito útil para se construir um conjunto de aspectos psicológicos presentes nos pilotos de caça da MB, sendo possível estruturar uma estratégia de prevenção de acidentes aeronáuticos.

Como auxílio nesta tarefa de produção de material psicológico, foi utilizado um instrumento chamado Método de Avaliação de Pessoas (MAPA). Trata-se de um teste aprovado pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP) e pelo Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (SATEPSI). O MAPA foi enviado através de um *link* para o *e-mail* de preferência dos pilotos, os quais foram capazes de realizar o teste com facilidade após a leitura de algumas instruções.

Dentre os resultados obtidos, foi possível verificar nos Aviadores Navais como estavam seus níveis de proatividade, resiliência, competição, passividade, estresse ou cansaço, habilidade para resolução de conflito, gosto pelo trabalho em equipe, relação com autoridade, comunicabilidade, dentre outros aspectos do Fator Humano.

A avaliação produziu então um relatório bem detalhado com pontos fortes e pontos de atenção em diversas competências comportamentais de cada piloto. Além do relatório individual, foi possível gerar um relatório de grupo e um relatório radar - no qual cada aviador, individualmente, pôde ser comparado com um grupo de referência. Imaginemos, portanto, que é possível comparar as características de personalidade de um Aviador Naval em qualificação com um grupo de pilotos instrutores, estudar a partir destes dados possíveis intervenções para facilitar a adaptação do qualificando, e enriquecer o processo de instrutoria.

De posse dos relatórios, os resultados foram apresentados como *feedback*, individualmente, a cada piloto pela PsiAv, contribuindo diretamente para a melhoria da capacidade de receber críticas e de,

“A construção
dessa base de
informações
pode aperfeiçoar
o processo de
tomada de
decisão na OM”



também, se autoavaliar. A construção dessa base de informações pode aperfeiçoar o processo de tomada de decisão na OM; aprimorar a assertividade - especialmente no que tange à prevenção de acidentes; além de contribuir com o aumento progressivo da reflexão crítica sobre os aspectos do Fator Humano.

3. Aspectos Psicológicos do Fator Humano

[...]. Representemos um piloto de caça na sua cabine: sua situação não tem nada de invejável. [...] o funcionamento homem-máquina exige a perfeição. A menor falha nesse mecanismo complexo pode, em uma fração de segundo, significar a morte. (DEJOURS, 1992, págs 81-82)

Este estudo não pretende apontar tópicos específicos e individuais necessários e indispensáveis a um piloto de asa fixa de caça, e sim destacar a importância de se conhecer o padrão de comportamento predominante no grupo de pilotos do EsqdVF-1 para o desenvolvimento de uma estratégia de prevenção de acidentes. As informações foram compiladas durante todo o processo de entrevista e aplicação do MAPA e este trabalho não esgota o assunto, ao contrário, trata-se do início de um programa de prevenção no Fator Humano, enfatizando a análise sobre aspectos comportamentais e atitudes habituais que estes profissionais possuem no ambiente de trabalho.

Dessarte, as entrevistas apontaram para alguns aspectos individuais que se destacaram entre os aviadores, quais sejam: a) São extremamente motivados pela missão do EsqdVF-1 e pelos desafios impostos ao voar a aeronave denominada na MB de AF-1; b) Destacam-se em situações que implicam competição, ponto relevante no que diz respeito à “caçar” uma aeronave inimiga; c) Possuem coragem para enfrentar obstáculos inerentes às diversas circunstâncias, sendo importante ressaltar as condições impostas pela própria máquina que voam, como o espaço reduzido e a absoluta falta de conforto no cumprimento da missão; e d) Mostram-se combativos quando são desafiados em seus limites, além de bastante estimulados na busca de solução de problemas, citando-se, por exemplo, a necessidade de compilar sozinhos diversos dados mostrados nos variados painéis e indicadores de sua aeronave.

Outros pontos bem marcantes na personalidade destes profissionais são a praticidade e a objetividade, sobressaindo-se por serem firmes no processo decisório. Em geral, não sofrem tensão a ponto de serem levados a adiar soluções por indecisão e são focados, conseguindo sustentar a atenção em tarefas que necessitam de concentração, mesmo quando estão trabalhando em ambientes agitados ou com muitos estímulos distratores.

Destacam-se, ainda, a presença de muita agilidade e proatividade em seus comportamentos e atitudes. Estes aspectos são necessários dada a complexidade da tarefa, e as qualidades psicomotoras e psicossensoriais requeridas na interação com a aeronave.

Uma vez que na aviação de caça o piloto deve reagir mais rápido do que sua aeronave, que voa em alta velocidade, é imperativo o estudo frequente dos manuais, o conhecimento dos dados técnicos das aeronaves, das suas possibilidades e limitações e a execução perfeita dos procedimentos a serem seguidos durante uma emergência. Este tipo de preparo deve estar presente na vida de todos os Aviadores Navais e de forma ainda mais sobrepujante na do piloto do EsqdVF-1.

É notória a motivação para o cumprimento da missão nos pilotos do Esquadrão. Para DEJOURS (1992) a motivação no piloto de caça deve estar presente a todo instante, pois a falta dela em confronto com o perigo, pode se formar um contribuinte para o acidente. Hesitação, desânimo e queda de motivação devem ser minuciosamente observados, prevenidos e levados em consideração.

Em contrapartida, como oportunidade de intervenção do profissional de Fator Humano, este deve estar atento ao dia a dia operacional dos pilotos e aos níveis de motivação elevada para o cumprimento da missão, identificando se há um aumento do risco de acidente. Para BAUER (2020), “missão dada, missão cumprida” é uma expressão peculiar ao ambiente militar que encontra na atividade aérea algumas singularidades que exigem mais da atenção do psicólogo. Entretanto, a certeza do cumprimento da missão requer que todas as condições operacionais estejam presentes, incluindo as condicionantes de segurança de voo.



É sabido que o piloto de caça possui confiança em si suficiente para a exposição ao risco e para o possível enfrentamento de um inimigo na missão de interceptação e ataque. A confiança na sua interação com a aeronave e na sua capacidade técnica e comportamental pode ser aprimorada por meio de estudo, preparo, treinamentos em simuladores, entre outras técnicas, como a do “voo mental”. Contudo, assim como a motivação elevada, a autoconfiança excessiva merece atenção do profissional de Fator Humano, uma vez que pode degradar o desempenho do piloto, dificultando sua capacidade de autocritica e podendo ocasionar erros de julgamento.

Os aviadores do Esquadrão são frequentemente seguros e desinibidos para se expressarem e realizarem exposições em público. Sobressai entre eles um estilo de liderança que, em geral, afasta-se de atitudes de controle ou autoritarismo. Os pilotos do EsqdVF-1 apresentam elevada autonomia e esperam isto de todos com quem trabalham. Assim como a autonomia, a iniciativa também se faz muito presente, por serem características essenciais na operação eficiente de uma aeronave monopilotada de alta performance.

Os aviadores desta OM formam um grupo com forte vínculo, em que se ressalta o relacionamento interpessoal estabelecido entre eles. Então, convém apontar que tendem a ter pouca desenvoltura para se aproximar de pessoas que não fazem parte dos seus grupos primários de identificação. Os testes apontam para uma adequada ligação afetiva ao grupo familiar e, também, ao grupo de Oficiais do próprio Esquadrão. Neste último, há uma relação forte de pertencimento, apresentando, desse modo, um círculo de convivência bastante restrito.

Por fim, vale considerar a capacidade de autogestão destes militares, os quais em sua grande maioria não apresentam ansiedade ou depressão. Estes indicadores são valiosos e essenciais na competência para agir em situações sob estresse. Além disso, o clima organizacional percebido reforça a capacidade de autogestão, pois se cultiva entre os integrantes da Praça D'Armas uma confiança mútua. Para BAUER (2020), o clima organizacional reage ao modelo de liderança, automaticamente. Os níveis de motivação dos integrantes se elevam porque percebem que podem confiar e exercer suas funções com autonomia.

“Assim, por meio da “Operação Fator Humano”, pretendeu-se alcançar resultados que impactem na condução segura da aeronave AF-1 e na cultura de prevenção de Acidentes Aeronáuticos através do estudo dos aspectos psicológicos dos pilotos.”

4. Conclusão

O objetivo principal deste estudo foi apontar a importância de conhecer quais os aspectos psicológicos que permeiam essa atividade de risco, além de trabalhá-los em prol da Cultura de Segurança de Aviação.

Assim, por meio da “Operação Fator Humano”, pretendeu-se alcançar resultados que impactem na condução segura da aeronave AF-1 e na cultura de prevenção de Acidentes Aeronáuticos através do estudo dos aspectos psicológicos dos pilotos. Tomando-se por base o conhecimento adquirido acerca destes aviadores navais, pode-se elaborar novas intervenções que os façam melhorar ainda mais, fazendo-os treinar novas habilidades e adquirir novos comportamentos mais adaptáveis às suas exigências operativas e relacionais.

Os resultados do trabalho com os pilotos foram apresentados nas reuniões de Conselho de Fator Humano (CFH) e, com o apoio do Comando, têm sido um importante veículo de incremento da cultura de segurança de voo no Esquadrão, uma vez que identificam e mitigam possíveis condições latentes; oferecem melhoria no processo de comunicação pela abertura dos pilotos; aperfeiçoam a capacidade de receptividade de críticas; e fortalecem a atuação do Departamento de Segurança de Aviação do EsqdVF-1 na prevenção de acidentes.

“À la chasse!”