

Sintomas depressivos, de ansiedade, de estresse e de isolamento afetivo em comissários(as) de voo

*Cícero Mota Oliveira**

*Camila Rosa de Oliveira***

*Márcia Fortes Wagner****

*Luis Henrique Paloski*****

Resumo

A rotina de trabalho de um(a) comissário(a) de voo pode desencadear alterações nos estados de sono e vigília, afastamento de vínculos significativos, bem como outros prejuízos à saúde mental. Assim, este estudo buscou investigar a presença de sintomas depressivos, de ansiedade, de estresse e indicadores de isolamento afetivo em comissários(as) de voo e também a correlação destas variáveis na amostra. Realizou-se um estudo transversal, correlacional e de cunho quantitativo. Participaram da pesquisa 146 indivíduos com idades entre 20 e 52 anos ($M = 30,62$; $DP = 6,23$), que trabalhavam em voos nacionais e internacionais. Aproximadamente 31% de participantes apresentaram sintomas de depressão classificados entre moderado e severo, enquanto para os sintomas de ansiedade e de estresse esses valores foram, respectivamente, 38% e 30%. Em relação aos sintomas de solidão, cerca de 11% dos participantes apresentaram escores referente a intensidades moderadas a intensas. Também pode-se observar que, quanto maior o tempo de atuação como comissário/a de voo, maiores são os escores de sintomas depressivos e os sinais de isolamento afetivo. Por fim, os resultados encontrados apontam para a importância de implementação de práticas que promovam cuidados da saúde mental dos comissários(as) de voo.

Palavras-chave: Medicina Aeroespacial; Depressão; Ansiedade; Estresse ocupacional; Solidão.

Depressive symptoms, anxiety, stress, and emotional isolation in flight attendants

Abstract

The work routine of a flight attendant can trigger changes in the sleep-wake states, removal of significant bonds, as well as other damage to mental health. Thus, this study sought to investigate the presence of depressive symptoms, anxiety, stress and indicators of affective isolation in flight attendants and also the correlation of these variables in the sample. A cross-sectional, correlational, and quantitative study was conducted. Participated in the research 146 individuals aged between 20 and 52 years ($M = 30.62$; $SD = 6.23$) who worked on national and international flights. Approximately 31% of participants presented symptoms of depression classified between moderate and severe, while symptoms of anxiety and stress values were 38% and 30%, respectively. Regarding the symptoms of loneliness, about 11% of the participants had moderate to intense scores. Therefore, the longer the time working as a flight attendant, the higher the scores for depressive symptoms and the signs of emotional isolation. Finally, the results indicate the importance of implementing practices that promote mental health care for flight attendants.

Keywords: Aerospace Medicine; Depression; Anxiety; Occupational Stress; Loneliness.

* ORCID iD <https://orcid.org/0000-0002-0343-7676> . Faculdade Meridional - IMED. Psicólogo. ciceroliveira11@gmail.com .

** ORCID iD <https://orcid.org/0000-0003-2115-604X> . Faculdade Meridional - IMED. Professora do curso de Psicologia e coordenadora do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia (PPGP) da Faculdade Meridional IMED. camila.oliveira@imed.edu.br .

*** ORCID iD <https://orcid.org/0000-0003-0457-3773> . Faculdade Meridional - IMED. Docente do Programa de Pós-Graduação em Psicologia e do Curso de Psicologia da Faculdade Meridional - IMED. marcia.wagner@imed.edu.br .

**** ORCID iD <https://orcid.org/0000-0001-6965-3139> . Faculdade Meridional - IMED. Professor do curso de Psicologia da IMED. Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. luishenriquepaloski@gmail.com .

Introdução

A carreira de comissário(a) de voo (CV) surgiu após a Segunda Guerra Mundial, em meados dos anos de 1950. Uma das pioneiras na profissão, a enfermeira Ellen Church, tinha brevê de piloto; porém, após se candidatar a uma vaga em uma companhia aérea, foi impedida de pilotar, por ser uma mulher em um cargo ocupado exclusivamente por homens, devido ao machismo estrutural da época (Algieri, 2016). A proposta inicial de sua atividade era auxiliar os viajantes no interior da aeronave com suas bagagens de mão e nos serviços de alimentação ou em casos de algum mal-estar de passageiro durante os voos, além dos procedimentos de aterrissagens (Rozario, 2017).

Esse profissional está diretamente em contato com o público e sua atuação influencia na satisfação dos clientes das companhias aéreas (Souza, 2017). Além do mais, sua prática dentro da aeronave vai muito além do serviço prestado a bordo; está ligada à segurança de voo, intuito principal do surgimento da profissão (Vidotti, 2017). Assim, com o aparecimento das CV, no ano de 1929, surgia a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), com a finalidade de introduzir diretrizes norteadoras à segurança de voo na aviação, com o objetivo da proteção e do bem-estar da tripulação, da técnica de cabine e dos passageiros (Gomes, 2018).

Compreender os aspectos que proporcionam maior qualidade de vida para a execução da atuação profissional na aviação é de fundamental importância (Paloski, Junior, Oliveira, Gonzatti, Chardosim & Irigaray, 2021). A qualidade de vida no trabalho, está relacionada às condições de um ambiente que propiciem saúde física e mental, como locais agradáveis, equipamentos necessários, desenvolvimento e treinamento constante voltados ao aprimoramento da função (Santos & Estender, 2018). A não satisfação no ambiente de trabalho, aliada à distância constante dos familiares e amigos, podem acarretar indícios de tristeza profunda, isolamento social, negligência com cuidados pessoais da aparência, falta de higiene e estresse. Um dos fatores que produzem o estresse, é a quebra do ritmo circadiano, responsável pelo fluxo hormonal que controla a sistematização dos estados de sono e vigília (Júnior, 2018). O estresse é um reflexo intrínseco mental ou físico causado por imposições originadas do próprio indivíduo, ambiente ou por terceiros (Izeppi, 2018).

Dentre as diferentes atividades ocupacionais relacionadas à aviação, o estresse é vivenciado de forma constante. Os trabalhadores estão ligados a múltiplos fatores estressores acarretados pela intensa rotina, atividades repetitivas, fadiga, distúrbios temporários de

sono (*jet lag*), isolamento afetivo, ansiedade e sintomas depressivos (Barboza, 2017). No caso dos sintomas depressivos, podem abranger humor deprimido, vazio ou irritável, perda de prazer ou interesse, perda de energia mental ou física e até pensamentos recorrentes de morte, a prevalência de transtornos depressivos pode chegar aos 7% (American Psychiatric Association, 2022). Quanto à ansiedade, inclui sintomas de medo, evitação, angústia e sintomas físicos de ansiedade (tremor das mãos, taquicardia), a prevalência de transtornos de ansiedade pode chegar aos 4% (APA, 2022). Na aviação, por vezes, está correlacionada à desorientação espacial, na qual o sujeito pode sentir os sintomas de ansiedade de maneira mais persistente (Leão, Pontes, Rocha, Rosa, Silva, Assis & Simão, 2018). Nesta perspectiva, o objetivo principal do estudo foi verificar a prevalência de sintomas depressivos, de ansiedade, de estresse e de isolamento afetivo de comissários(as) de voo, bem como verificar possíveis relações entre essas variáveis e os dados sociodemográficos e profissionais. Vale ressaltar que os sintomas podem sugerir a presença de transtornos psicológicos, mas somente a sua presença não é suficiente para construir um diagnóstico (APA, 2022), nesse estudo são investigados os sintomas descritos acima e não a presença ou ausência dos transtornos mentais.

Método

Delineamento

Consiste em um estudo transversal, correlacional e de cunho quantitativo.

Participantes

Participaram da pesquisa 148 adultos. Sendo o critério de inclusão a necessidade de ter realizado formação no curso de comissário(a) de voo de escolas regulamentadas pela Agência Nacional de Aviação Civil ou demais cursos de formação proporcionadas pelas próprias empresas de aviação. A amostra foi não probabilística (Shaughnessy, Zechmeister & Zechmeister, 2012). Foram excluídos dois participantes, pois não realizaram o preenchimento completo dos instrumentos da pesquisa. A amostra final foi composta por 146 participantes com idades entre 20 e 52 anos ($M = 30,62$; $DP = 6,23$).

Instrumentos

Ficha de dados sociodemográficos: elaborada para o estudo a fim de caracterizar os participantes quanto às variáveis idade, gênero, escolaridade, estado civil, filhos,

formação profissional, país de base, horas de voo/média mensal, destinos de voos, e o tempo de atuação.

Depression, Anxiety and Stress Scale (DASS-21): escala composta por 21 itens (tipo Likert) para mensurar sintomas de depressão, ansiedade e estresse (Vignola & Tucci, 2014). Cada item recebe pontuações que variam de 0 a 3 e o escore final é obtido a partir da soma dos itens de cada subescala e multiplicada por dois. A intensidade dos sintomas foi classificada como mínima (≤ 13 pontos para depressão, ≤ 9 pontos para ansiedade e ≤ 18 pontos para estresse), moderada (14-20 pontos para depressão, 10-14 pontos para ansiedade e 19-25 pontos para estresse) e severo (≥ 21 pontos para depressão, ≥ 15 pontos para ansiedade e ≥ 26 pontos para estresse). Nesse estudo, o instrumento apresentou adequados índices de consistência interna com valores de alfa de Cronbach equivalente a 0,88 para a subescala de depressão, 0,84 para a subescala de ansiedade e 0,90 para a subescala de estresse.

Escala Brasileira de Solidão UCLA (UCLA-BR): A escala investiga a percepção subjetiva de solidão (Fonsêca, Couto, Melo, Amorim & Pessoa, 2018), sendo composta por 20 questões do tipo Likert (0 a 3 pontos). O escore máximo é 60 pontos, cujos pontos de corte adotados foram ≤ 35 para solidão leve, 36-47 para solidão moderada e ≥ 48 para solidão intensa (Barroso, Andrade & Oliveira, 2016). Nesse estudo, o alfa de Cronbach obtido foi equivalente a 0.95.

Procedimentos éticos e de coletas de dados

O estudo respeitou as diretrizes para pesquisas com seres humanos e foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Atitus Educação sob o CAAE 30209620.9.0000.5319. Todos os dados coletados foram armazenados sem identificação dos participantes para preservar o sigilo dos envolvidos. Os indivíduos foram convidados a participar da pesquisa e, após a concordância e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, preencheram os instrumentos. A coleta de dados foi realizada por meio da ferramenta *Google forms*, e respondida em *tablet*, computador ou *smartfone*.

Procedimento de análise de dados

Os dados foram organizados no *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS) para *Windows*, versão 23. Foram realizadas análises descritivas de médias, percentual e desvio padrão. As associações entre os escores brutos de solidão (UCLA-BR), os dados sociodemográficos e profissionais (idade, horas de voo e tempo de atuação) e os sintomas depressivos, de ansiedade e de estresse (DASS-21) ocorreram a partir da correlação de Pearson. Reforça-se

que o trabalho investigou a presença de sintomatologia e não de diagnósticos psicológicos. A interpretação adotada para o tamanho de efeito dos coeficientes de correlação foi $\pm 0,10$ para pequeno, $\pm 0,30$ para moderado e $\pm 0,50$ para grande (Field, 2009). Consideraram-se resultados significativos se $p \leq 0,05$.

Resultados

A Tabela 1, apresenta os dados sociodemográficos e profissionais dos participantes. Observou-se maior prevalência do gênero feminino, solteiros, e com nível superior completo. Quanto aos dados profissionais, a maioria realizava voos nacionais, tinham entre 41-80 horas de voo ($M = 73,39$; $DP = 13,06$) e tinham até 64 meses de atuação ($M = 60,65$; $DP = 61,46$).

Tabela 1 – Dados Sociodemográficos

	Frequência	Percentual
Grupo Clínico		
Masculino	48	33
Feminino	97	66
Transexual	1	1
Estado Civil		
Solteiro(a)	96	66
Casado(a) ou em união estável	40	27
Separado(a)	10	7
Escolaridade		
Ensino médio ou técnico	29	20
Superior incompleto	43	29
Superior completo	60	41
Pós-Graduação	14	10
Voos		
Nacional	76	52
Internacional	13	9
Ambos	57	39
Horas de Voos*		
0 – 40	5	3
41 – 80	118	81
81 – 110	23	16
Tempo de Atuação**		
0 – 60	95	65
61 – 120	32	22
121 ou mais	19	13

Nota *As horas de voos foram divididas em grupos de 40h e o **Tempo de atuação está organizado em meses.

A Tabela 2 apresenta os dados descritivos da DASS-21 e da UCLA, além da classificação da intensidade dos sintomas. Verificou-se aproximadamente 31% de participantes com sintomas de depressão classificados entre moderado e severo, enquanto para os sintomas de depressão e de estresse esses valores foram, respectivamente, 38% e 30%. Em relação aos sintomas de solidão, cerca de 11% dos participantes apresentaram escores referente a intensidades moderadas a intensas.

Tabela 2 - Médias, Desvios-Padrão e Classificação dos Escores das Subescalas da DASS-21 e da UCLA

	M±DP	Mínimo - Máximo	Frequência	Per-centual
DASS-21 – Depressão	9,74±9,29	0 - 38		
Mínimo			101	69
Moderado			26	18
Severo			19	13
DASS-21 – Ansiedade	8,27±8,18	0 - 34		
Mínimo			91	62
Moderado			26	18
Severo			29	20
DASS-21 – Estresse	14,58±10,23	0 - 40		
Mínimo			103	70
Moderado			23	16
Severo			20	14
UCLA – Solidão	16,36±13,38	0 - 57		
Leve			129	89
Moderada			15	10
Intensa			2	1

A Tabela 3 apresenta os resultados referente à correlação de Pearson entre os escores da DASS-21 e da UCLA com as variáveis idade em anos, média de horas mensais de voo e tempo em meses de atuação profissional. Os sintomas depressivos (DASS-21) associaram-se positivamente com a idade e com o tempo de atuação, ambos com intensidade fraca. Já quanto à solidão, os escores da UCLA associaram-se positivamente com o tempo de atuação. Assim, observou-se que, quanto maior a idade e o tempo no cargo de comissário de voo, mais intensos são os sintomas depressivos e os indicadores de isolamento social.

Discussão

O objetivo principal do estudo foi investigar a prevalência de sintomas depressivos, de ansiedade, de estresse e isolamento afetivo de comissários(as) de voo, bem como verificar a associação dessas variáveis com dados sociodemográficos e profissionais dessa população. Em relação ao primeiro objetivo, a maior prevalência de sintomas classificados como severos foi para sintomas de ansiedade (20%), seguido por estresse (14%) e depressão (13%). Já aproximadamente 11% dos participantes referiram sentimentos moderados a intensos de solidão. Ao considerar o segundo objetivo, identificaram associações positivas entre sintomas depressivos com idade e tempo de atuação profissional, bem como sintomas de solidão e tempo de atuação profissional.

Ao se considerarem os elevados índices de sintomas na amostra desse estudo, a literatura refere que a frequente troca de tripulação e o controle por um serviço de qualidade podem influenciar no desenvolvimento desses sintomas (Castellitti, 2018). Ao comparar os indicadores de sintomas depressivos, de ansiedade e de estresse com outras amostras como a população geral (Vignola & Tuc-

Tabela 3 – Correlações de Pearson entre os Escores da DASS-21, UCLA, Idade, Horas de Voo e Tempo de Atuação

	1	2	3	4	5	6	7
1. DASS-21 – Depressão	-						
2. DASS-21 – Ansiedade	0,667**	-					
3. DASS-21 – Estresse	0,768**	0,742**	-				
4. UCLA – Solidão	0,527**	0,345**	0,493**	-			
5. Idade (anos)	0,171*	-0,069	-0,018	0,104	-		
6. Horas de voo (média mensal)	0,056	0,075	0,034	0,042	-0,083	-	
7. Tempo de atuação (meses)	0,280**	0,148	0,148	0,188*	0,701**	-0,017	-

Nota. * $p \leq 0.05$; $p \leq 0.001$.

ci, 2014) e de estudantes universitários (Beneton, Schmitt & Andretta, 2021), observou-se uma maior pontuação nos comissários de voo. Referente ao isolamento, encontra-se também relatos qualitativos sobre essa problemática em profissionais da aviação (Pina, Berni, Peixoto, Gonçalves & Rohde, 2022). Independente dos progressos de estratégias para a melhoria contínua da função exercida, existem muitas condições na profissão que afetam na evolução dos sintomas, como as intensas demandas na execução do horário de trabalho, trocas constantes de aeronaves e a diminuição no quadro de colaboradores (Rocha, 2019).

A existência de outros estressores, como manifestações fisiológicas provocadas pelos pousos, decolagens, pressurização e despressurização da cabine acarretam ansiedade e irritabilidade (Pereira, 2016). Assim, entende-se que diferentes etapas de voos diários, bem como a longa espera em solo, também são causadores desses estressores (Kindermann, 2019). Uma das soluções que os comissários de voo adotam, para diminuir os níveis desses sintomas, são a busca por uma vida mais regrada, uma alimentação balanceada e a prática constante de exercícios físicos, que faz com que a saúde do indivíduo, como um todo, tenha uma boa performance no âmbito organizacional (Frantz, 2019).

Em relação à associação de sintomas depressivos e o tempo de atuação na profissão é possível que a necessidade do emprego em um modelo econômico competitivo e insalubre pode levar o indivíduo a ficar exposto a relações de trabalho precárias, podendo favorecer o desenvolvimento de sintomas depressivos, com o passar do tempo (Gale, Mordukhovich, Newlan, & McNeely, 2019; Paloski et al., 2021; Mucci, Giorgi, Roncaioli, Perez & Arcangeli, 2016). As intensidades das associações significativas foram de magnitude fraca, sendo que esse resultado pode ter ocorrido em virtude da maioria da amostra estar atuando a no máximo 60 meses. Em estudo realizado com pilotos, os resultados apontam que a variável idade, associada ao excesso de tempo no trabalho, bem como estressores ocasionados pela fadiga, pelo *jet lag* e o distanciamento familiar, podem estar associados ao desenvolvimento de sintomas depressivos (O'Hagan, Issartel, Nevill, & Warrington 2017). Demais sintomas são importantes, como o cansaço atrelado ao desânimo, a desordem no metabolismo que, com o passar dos anos, interfere na saúde mental e a falta de atenção que pode prejudicar na memória (Coelho, 2016). Outro fator associado são os distúrbios do sono que influenciam no aumento dos sintomas depressivos, pois, em comparação com a população em geral, esses profissionais têm uma

jornada desgastante e, se não tratados de forma correta, podem estar associados à ideação suicida (McNeely, Mordukhovich, Tideman, Gale & Coull, 2018).

A associação entre a variável isolamento afetivo e tempo de atuação podem ser compreendidas devido a notáveis situações emocionais no ambiente de trabalho que podem reduzir o apego na vida afetiva, influenciando no afastamento degradante do meio familiar (Macedo, 2016). Dados da literatura propõem que, quanto maior o tempo em profissões relacionadas à aviação, maior é o isolamento afetivo, sendo esse, na classificação geral, a 3ª maior justificativa de afastamento do trabalho (Silva, 2019). Um dos principais aspectos comportamentais é a alternância frequente de tripulação, o que faz com que as pessoas não criem vínculos e se tornem menos sociáveis (Moreira, 2019).

A procura por melhores condições de trabalho precisa ser contínua, tanto por parte das organizações, quanto por parte dos órgãos públicos competentes. É necessário que exista um olhar mais humanizado de maneira com que os indivíduos possam criar vínculos com outras pessoas. Uma estratégia para a diminuição dos sintomas de isolamento, seria fazer com que as pessoas trabalhassem com uma determinada tripulação por mais tempo, não havendo tantas trocas diárias de equipes em uma jornada de trabalho e que o seu desenvolvimento profissional estivesse alinhando com uma melhor qualidade de vida.

Os resultados desse estudo demonstram que entre os comissários de voo há um índice significativo de sintomas depressivos, de ansiedade, de estresse e de isolamento. Destaca-se a reduzida quantidade de estudos com essa população tanto no contexto nacional quanto internacional. É importante ainda destacar algumas limitações do estudo como não ter utilizado uma amostra probabilística e os possíveis vieses na utilização de instrumentos para rastreamento de sintomas no formato de autorrelato.

Referências

- American Psychiatric Association, (2022). Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders (DSM-5-TR). American Psychiatric Association Publishing.
- Algieri, J. J. (2016). Consciência de risco e situacional, fadiga e o impacto na segurança em comissários de voo. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. Recuperado de <https://www.riuni.unisul.br/handle/12345/3080>
- Barboza, F. D. M. (2017). A mente humana entre decolagens e pousos: a psicologia da aviação e o estudo dos fatores desencadeadores dos principais transtornos psicológicos em tripulantes de voo. *Sindicato Nacional dos Aeronautas*. Recuperado de https://aeronautas.org.br/images/Introducao_trabalho_producao.pdf
- Barroso, S. M., Andrade, V. S., & Oliveira, N. R. (2016). Escala Brasileira de Solidão: Análises de Resposta ao Item e definição dos pontos de corte. *Jornal Brasileiro de Psiquiatria*, 65(1), 76-81. doi: 10.1590/0047-208500000106

- Beneton, E. R., Schmitt, M., & Andretta, I. (2021). Sintomas de depressão, ansiedade e estresse e uso de drogas em universitários da área da saúde. *Revista da SPAGESP*, 22(1), 145-159. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7816244>
- Castellitti, C. (2018). O naufrágio da Varig: bifurcações biográficas, desilusão e quebra do futuro. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, 3(5). Recuperado de <http://www.ceil-conicet.gov.ar/ojs/index.php/lat/article/view/400>
- Coelho, D. R. (2016). Transtornos mentais em aeronautas brasileiros e a segurança operacional. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. Recuperado de <https://www.riuni.unisul.br/handle/12345/3127>
- Field, A. (2009). *Descobrimo a estatística usando o SPSS*. Porto Alegre, RS: Artmed
- Fonsêca, P. N. D., Couto, R. N., Melo, C. C. D. V., Amorim, L. A. G., & Pessoa, V. S. A. (2018). Uso de redes sociais e solidão: evidências psicométricas de escalas. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 70(3), 198-212. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-52672018000300014&lng=pt&tlng=
- Frantz, E. K. (2019). Qualidade de vida no trabalho—a Síndrome de Burnout na aviação civil. *Unijui-Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul*, 6-11. Recuperado de <https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/handle/123456789/5926>
- Gale, S., Mordukhovich, I., Newlan, S., & McNeely, E. (2019). The impact of harassment in the workplace on health in a cohort of work. *Frontiers in psychology*, 10, 1181. doi: 10.3389/fpsyg.2019.01181
- Gomes, Á. (2018). Fatores que influenciam na segurança de voo. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. Recuperado de <https://www.riuni.unisul.br/handle/12345/5445>
- Izeppi, A. W. (2018). A segurança operacional na mitigação de acidentes aeronáuticos causados pela carga excessiva de trabalho. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. Recuperado de <https://www.riuni.unisul.br/handle/12345/6129>
- Júnior, R. N. H. (2018). Fadiga de voo: estudo comparativo da legislação acerca da jornada de trabalho do aeronauta com fatores psicológicos. *Gestão e Direito Aeronáutico-Unisul Virtual*. 27-42. Recuperado de <https://riuni.unisul.br/handle/12345/6731>
- Kindermann, C. A. (2019). Fadiga de voo e sua relação com os problemas de acidentes e incidentes aeronáuticos. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. 19-27. Recuperado de https://riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/9063/MO-NOGRAFIA_FINAL_HENRIQUE_03_12.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Leão, L. M., Pontes, T. N. R., de Souza Rocha, A., Rosa, B. N., de Sousa Silva, J. P., Assis, K. D. C. O. G., ... & Simão, V. H. L. (2018). Discriminação e Descrição de Eventos Privados no Contexto da Aviação. *Revista Conexão SIPAER*, 9(2), 33-40. Recuperado de <http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/502>
- Macedo, I. M. C. (2016). *Riscos psicossociais e fatores humanos na segurança no trabalho: um projeto no sector aeronáutico* (Doctoral dissertation). Recuperado de <http://hdl.handle.net/10071/12569>
- McNeely, E., Mordukhovich, I., Tideman, S., Gale, S., & Coull, B. (2018). Estimating the health consequences of flight attendant work: comparing flight attendant health to the general population in a cross-sectional study. *BMC public health*, 18(1), 346. <https://doi.org/10.1186/s12889-018-5221-3>
- Moreira, R. M. (2019). Os efeitos da privação de sono na segurança de voo. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. 36-35. Recuperado de <https://riuni.unisul.br/handle/12345/7613>
- Mucci, N., Giorgi, G., Roncaioli, M., Fiz Perez, J., & Arcangeli, G. (2016). The correlation between stress and economic crisis: a systematic review. *Neuropsychiatric disease and treatment*, 12, 983-993. doi: 10.2147/NDT.S98525
- O'Hagan, A. D., Issartel, J., Nevill, A., & Warrington, G. (2017). Flying Into Depression: Pilot's Sleep and Fatigue Experiences Can Explain Differences in Perceived Depression and Anxiety Associated With Duty Hours. *Workplace health & safety*, 65(3), 109-117. doi: 10.1177/2165079916659506
- Paloski, L. H., Junior, V. D. S. F., de Oliveira, C. R., Gonzatti, V., de Oliveira Chardosim, N. M., & Irigaray, T. Q. (2021). Fatores de personalidade e aspectos psicopatológicos de aspirantes a piloto. *Revista Família, Ciclos de Vida e Saúde no Contexto Social*, 9(1), 54-61. doi: 10.18554/refacs.v9i1.5203
- Pereira, L. M. D. C. (2016). *Conflito trabalho-família nos tripulantes da aviação civil: a utilização de estratégia SOC e o engajamento no trabalho* (Doctoral dissertation). Recuperado de <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/25352>
- Rocha, M. J. (2019). A incidência de fatores de risco ante ao elemento humano ao sobreceder a jornada de trabalho. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. 22-24. Recuperado de <https://riuni.unisul.br/handle/12345/9057>
- Rozario, M. V. S. (2017). Risco de fauna no Aeroporto Internacional de Porto Velho. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. 16-17. Recuperado de <https://riuni.unisul.br/handle/12345/4044>
- Santos, J. F., & Estender, A. C. (2018). Assédio moral e a qualidade de vida no trabalho. *Revista Científica on-line-Tecnologia, Gestão e Humanismo*, 8(2). Recuperado de <http://www.fatecguaratingueta.edu.br/revista/index.php/RCO-TGH/article/view/236>
- Pina, C. S., Berni, L. B., Peixoto, M. J. R., Gonçalves, C. S., & Rohde, C. L. C. (2022). Trabalho e saúde: um estudo com comissárias(os) de voo. *Trabalho (En)Cena*, 7, e022004. <https://doi.org/10.20873/2526-1487e022004>
- Shaughnessy, J. J., Zechmeister, E. B., & Zechmeister, J. S. (2012). Metodologia de pesquisa em psicologia. AMGH Editora
- Silva, J. D. N. N. (2019). Aposentadoria especial para aeronautas: a degradação da qualidade de vida e de saúde no ambiente da aviação atual e a necessidade de retorno dessa reparação. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. 42-45. Recuperado de <https://www.riuni.unisul.br/handle/12345/7717>
- Souza, D. E. K. (2017). Dificuldades na formação de pilotos de aeronaves comerciais no Brasil. *Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual*. Recuperado de <https://riuni.unisul.br/handle/12345/4210>
- Vidotti, H. G. M. (2017). Espaço de vida e trabalho: o trabalho dos comissários de bordo a partir da perspectiva da atividade. Recuperado de <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/9407>
- Vignola, R. C. B., & Tucci, A. M. (2014). Adaptation and validation of the depression, anxiety and stress scale (DASS) to Brazilian Portuguese. *Journal of affective disorders*, 155, 104-109. doi: 10.1016/j.jad.2013.10.031

Submetido em: 18-1-2022

Aceito em: 6-2-2023