

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2015/2016**



TII

TESTE APERCETIVO TEMÁTICO AERONÁUTICO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.

**Marianne Claire Quintens Fronteira e Silva Cordeiro
CAP/PSI**



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
TESTE APERCETIVO TEMÁTICO AERONÁUTICO

CAP/PSI Marianne Claire Quintens Fronteira e Silva Cordeiro

Trabalho de Investigação Individual do CPOS FA 2015/2016

Pedrouços 2016



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

TESTE APERCETIVO TEMÁTICO AERONÁUTICO

CAP/PSI Marianne Claire Quintens Fronteira e Silva Cordeiro

Trabalho de Investigação Individual do CPOS FA 2015/2016

Orientadora: MAJ/PSI Cristina Paula de Almeida Fachada

Pedrouços 2016



Declaração de compromisso antiplágio

Eu, Marianne Claire Quintens Fronteira e Silva Cordeiro, declaro por minha honra que o documento intitulado Teste Aperceptivo Temático Aeronáutico corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditor do CPOS FA 2015/2016 no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, 12 de julho de 2016

CAP/PSI Marianne Claire Quintens Fronteira e Silva Cordeiro



Agradecimentos

Um agradecimento especial a todos os participantes neste estudo pela disponibilidade que demonstraram, sem os quais não seria possível a realização do presente trabalho.

À minha orientadora um agradecimento particular pelo estímulo, colaboração, disponibilidade e conselhos que me forneceu.

Por fim, um agradecimento muito especial aos que privei da minha presença ao longo deste percurso.



Índice

Introdução	1
1. Enquadramento teórico	4
1.1. Testes projetivos e o papel do clínico	4
1.2. O Teste Aperceptivo Temático Aeronáutico (TAT-AERO).....	6
1.3. Duas investigações realizadas com o TAT-AERO no <i>Centre Médical de Psychologie Clinique de L' Armée de L' Air</i>	7
1.3.1. Investigação de Gaudriault	7
1.3.2. Investigação de Galle-Tessoneau	8
1.4. Conceitos estruturantes	9
2. Objeto e objetivos da investigação	11
3. Apresentação do estudo	12
3.1. Método: Participantes e procedimento	12
3.2. Instrumento de medida.....	12
3.3. Análise dos dados	15
3.4. Discussão dos resultados e resposta à pergunta de partida	18
Conclusão	22
Bibliografia	27

Índice de Apêndices

Apêndice A — Mapa conceptual	Apd A-1
------------------------------------	---------

Índice de Quadros

Quadro 1 - Conceito da morte	15
Quadro 2- Conflito familiar.....	17
Quadro 3- Distanciamento.....	18



Resumo

O Teste Aperceptivo Temático Aeronáutico (TAT-AERO) é um teste projetivo utilizado na Força Aérea Portuguesa (FA) na avaliação psicológica prévia ao Programa de Dessensibilização do Enjoo Aeronáutico (PDEA).

A presente investigação, norteadada para o estudo do TAT-AERO aplicado ao PDEA, foi desenvolvida com recurso à metodologia de investigação qualitativa assente num método hipotético-dedutivo e num desenho de pesquisa comparativo. Tendo como pergunta de partida (PP) “Que aspetos do funcionamento emocional salientam as respostas dos protocolos TAT-AERO dos alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e dos alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?”, passou pela aplicação do TAT-AERO a dois grupos de alunos de pilotagem. Em concreto, a um grupo que não apresentou sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico e a um outro grupo que, por ter apresentado esta sintomatologia, havia realizado o PDEA. Os dados obtidos da comparação dos protocolos destes dois grupos, revelaram a existência de diferenças entre os dois grupos de alunos de pilotagem (sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico e que haviam realizado o PDEA), em concreto na forma como lidam com a temática da morte, o conflito familiar e o seu distanciamento em relação à história que relatam.

Palavras-chave

Conflito familiar, distanciamento, enjoo aeronáutico, morte, TAT-AERO



Abstract

The Thematic Apperception Aeronautical Test (TAT- AERO) is a projective test used in Portuguese Air Force in the previous psychological evaluation to Desensitization Program for Airsickness (PDEA).

In present investigation, guided for the study of the TAT- AERO applied to PDEA, the research was developed using the qualitative research methodology based on a hypothetical-deductive method, the research design was comparative.

The investigation had the departure question (PP) " What aspects of emotional functioning stress responses of TAT- AERO protocols of pilotage students who performed the PDEA and pilot students without symptoms linked to airsickness? "

The TAT-AERO was applied to a group of pilot students have shown no symptoms linked to airsickness, and the respective protocols such as the protocols of pilotage students who performed the PDEA were compared in order to assess any specific each of the groups.

The data revealed that there are differences between the two groups of students (without symptoms linked to airsickness and performed the PDEA) in the way they deal with the theme of death, family conflict and distancing itself from the story reported.

Keywords

Airsickness, death, detachment, family conflict, TAT-AERO



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

CAP - Capitão

CMA - Centro de Medicina Aeronáutica

CPOS - Curso de Promoção a Oficial Superior

CPSIFA - Centro de Psicologia da Força Aérea

ED - Excessivo Distanciamento

EP - Excessiva Proximidade

FA - Força Aérea Portuguesa

H - Hipótese

IESM - Instituto de Estudos Superiores Militares

IUM - Instituto Universitário Militar

MAJ - Major

NE - Negação/ Evitamento

NVRP - Número de Vezes Referências Pessoais

PDEA - Programa de Dessensibilização do Enjoo Aeronáutico

PD - Pergunta Derivada

PP - Pergunta de Partida

PSI - Psicólogo

RACC - Não-Referência Vivências Pessoais e/ou Não Referência Conteúdos Aeronáuticos

RE - Realismo

T.A.T. - Teste Aperceptivo Temático

TAT-AERO - Teste Aperceptivo Temático Aeronáutico

TII - Trabalho de Investigação Individual



Introdução

O enjoo aeronáutico tem um forte impacto na autoestima do piloto e coloca entraves ao prosseguimento e conclusão do seu curso em pilotagem.

O enjoo de movimento (no qual se inclui o enjoo aeronáutico), como referiram Coelho et al. (2007, p.37), “é o termo frequentemente utilizado para designar a síndrome provocada por muitas formas de viajar, e por várias formas inusuais de movimento”, e caracteriza-se por suores frios e mal-estar geral, náusea e vertigem, frequentemente acompanhado de vômito (Schiffman, 1990 cit. por Coelho et al. 2007).

Bezerra et al. (2014) referiram que os sintomas de enjoo aeronáutico afetam, com bastante frequência, os cadetes de pilotagem da Força Aérea Brasileira, o que gera um elevado desperdício de tempo e dinheiro, visto que os voos são interrompidos e têm de ser repetidos.

Na Força Aérea Portuguesa (FA) existe o Programa de Dessensibilização do Enjoo Aeronáutico (PDEA), que é da responsabilidade do Centro de Medicina Aeronáutica (CMA), e é realizado com a colaboração do Centro de Psicologia da Força Aérea (CPSIFA). O PDEA tem sido aplicado a alunos de pilotagem que apresentam sintomatologia de enjoo aeronáutico e baseia-se em técnicas cognitivo-comportamentais¹, para reduzir o enjoo, nomeadamente o relaxamento muscular e a respiração diafragmática.

O Teste Aperceptivo Temático Aeronáutico (TAT-AERO) tem sido utilizado na avaliação psicológica realizada antes do início do PDEA.

O TAT-AERO foi construído no *Centre Médical de Psychologie Clinique de L'Armée de L'Air*, no quadro das investigações acerca da adaptação à pilotagem, tratando-se de uma prova psicológica especificamente destinada aos pilotos.

O presente trabalho de investigação individual (TII) tem como objetivo averiguar eventuais características discriminatórias nos protocolos² de dois grupos de alunos de pilotagem: um grupo de alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico e um grupo de alunos de pilotagem que realizou o PDEA.

Foram definidos como objetivos específicos da investigação, avaliar se existem diferenças entre os dois grupos na forma como lidam com a temática da morte, com o conflito familiar e o distanciamento em relação à história relatada.

¹ As técnicas cognitivo-comportamentais, segundo Bahls e Navolar (2004), integram técnicas vindas de duas abordagens: a cognitiva, que se centra nos fatores cognitivos da psicopatologia, e a comportamental, que se foca no conhecimento a respeito das leis gerais do comportamento tornando-o mais previsível.

² Um protocolo corresponde ao conjunto de respostas que uma pessoa dá num teste.



Neste enquadramento, o presente TII tem como pergunta de partida (PP):

Que aspetos do funcionamento emocional salientam as respostas dos protocolos TAT-AERO dos alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e dos alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

Desta PP surgem as seguintes perguntas derivadas (PD) e respetivas hipóteses (H):

PD1: Será que, nas respostas às pranchas, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

H1: Nas respostas às pranchas, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico.

PD2: Será que a forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

H2: A forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico.

PD3: Será que existem diferenças no distanciamento em relação à história relatada, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

H3: Existem diferenças, no distanciamento em relação à história relatada, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico.

A investigação foi desenvolvida recorrendo à metodologia de investigação qualitativa assente num método hipotético-dedutivo e o desenho de pesquisa foi comparativo.

O percurso metodológico constitui-se em três fases: a exploratória, a analítica e a conclusiva. O mapa conceptual que serviu de suporte à presente investigação encontra-se no Apêndice A.

O TAT-AERO, na presente investigação, foi aplicado a um grupo de alunos de pilotagem, ainda em curso, que até à data desta recolha de informação, não apresentavam episódios de enjoo. Estes protocolos foram em seguida comparados com os protocolos de alunos de pilotagem aplicados no âmbito do PDEA.



Por último, e em termos de estrutura, este TII está organizado em três grandes capítulos. Um primeiro capítulo destinado ao enquadramento teórico. Um segundo capítulo dedicado à apresentação do objeto e objetivos da investigação, com a descrição da metodologia e fases da investigação. O terceiro capítulo centrado na apresentação do estudo, propriamente dito.

No final, é apresentada a conclusão com a síntese dos principais vetores encontrados durante a investigação e elencar algumas limitações e recomendações.



1. Enquadramento teórico

O enquadramento teórico será dividido em quatro subcapítulos: um primeiro sobre os testes projetivos e o papel do clínico nestes testes, um segundo sobre o TAT-AERO, um terceiro que apresentará duas investigações realizadas com o TAT-AERO no *Centre Médical de Psychologie Clinique de L'Armée de L'Air* e um quarto subcapítulo sobre os conceitos estruturantes que serviram de base conceptual.

1.1. Testes projetivos e o papel do clínico

Os testes psicológicos (Davidoff, 2001, p. 26) são “projetados para medir todo o tipo de conceito que não possa ser observado diretamente: saúde mental, inteligência, melancolia, traços de personalidade, crenças, sentimentos, necessidades, opiniões, habilidades, conhecimento e similares”.

Formiga e Mello (2000, p.1) referiram que os testes psicológicos “têm um importante e longo caminho percorrido, no que se refere ao contexto da psicologia como ciência”.

Os testes psicológicos podem dividir-se em dois grupos: os psicométricos³ e os projetivos.

O teste TAT-AERO é considerado um teste projetivo.

Em 1939, Frank utiliza pela primeira vez o conceito método projetivo “para designar o estudo da personalidade baseando-se no teste de associação de palavras de Jung (1904), [...] e T.A.T. de Murray, em 1935” (Formiga e Mello, 2000, p. 3).

Os testes projetivos, segundo Anzieu e Chabert (1997, p. 15), tornaram-se uma das aplicações práticas “mais fecundas das conceções teóricas da psicologia dinâmica e nomeadamente da psicanálise”.

As técnicas projetivas caracterizam-se pela ambiguidade do material, apresentado ao sujeito e pela liberdade de resposta que é dada (Anzieu e Chabert, 1997).

Os testes projetivos baseiam-se, segundo Anzieu e Chabert (1997), na conceção psicodinâmica da personalidade⁴.

³ Os testes psicométricos baseiam-se na psicometria, isto é “medida dos fenómenos psíquicos” Dicionário Priberam (2016).

⁴ A personalidade, segundo o modelo psicodinâmico (Anzieu e Chabert, 1997, p. 315), pode ser definida como “um organismo vivendo num meio físico e social, reagindo às suas necessidades internas bem como às estimulações do meio e desenvolve-se em dois pólos: o motor, da descarga e o do imaginário, do sonho e da alucinação”.



Um aspeto comum a todas as aplicações de testes projetivos, segundo Anzieu e Chabert (1997), consiste na qualidade do material proposto, ao mesmo tempo ambíguo e concreto, na solicitação de associações verbais a partir desse material e na criação de um campo relacional original entre o avaliado e o avaliador na presença de um objeto mediador representado pelo teste.

Anzieu e Chabert (1997) referiram que a noção de projeção foi integrada num tipo geral e abrangente de explicação, neste sentido tudo o que é criação de um autor, uma pintura, uma escultura, um texto literário são entendidos como projeção dos conflitos do seu criador.

O T.A.T., no qual se baseia o TAT-AERO, ocupa um lugar preponderante entre estes testes. Surgiu em 1935, na *Harvard Psychological Clinic*, sendo o seu autor Henry Murray.

Shentoub et al. (1990, p. 224) frisaram que o T.A.T. é, com o Roschach⁵, “um instrumento privilegiado para compreender as diferentes patologias na sua relação com o ato de pensar, pelo próprio facto da sua construção assentar na articulação do fantasmático e do discursivo, do visual e do linguístico”.

De acordo com a teoria projetiva do T.A.T., existe uma relação entre a história relatada e o comportamento real do sujeito.

Na sua forma original o T.A.T. é composto por trinta e uma imagens representativas de personagens com idades e sexos diferentes, “colocadas em situações relativamente determinadas, mas que deixam também lugar a interpretações, ou ainda paisagens relativamente pouco estruturadas” (Shentoub et al. 1990, p. 27).

Estas imagens podem ser divididas em séries, destinadas, respetivamente, a adultos (homens e mulheres) e a rapazes/ raparigas com idades superiores a dez anos. Algumas imagens são consideradas mais pertinentes e significativas (Shentoub et al. 1990).

Em relação a cada um dos cartões, o participante seria convidado a “imaginar uma história tão rica e dramática quanto lhe seja possível” (Shentoub et al. 1990, p. 27).

Na “história T.A.T. [...] o que nos é dado a ver são os modos particulares e sempre singulares do funcionamento do indivíduo em qualquer situação geradora de conflito” (Shentoub et al. 1990, p. 51).

O processo de elaboração do T.A.T. passa (Shentoub et al. 1990, p. 51) por quatro estádios. Num primeiro estádio, o conteúdo manifesto da imagem é percebido. No segundo estádio, as solicitações latentes da imagem e a instrução “imaginar” desencadeiam uma

⁵ Teste projetivo



regressão e representações inconscientes (traços mnésicos) acompanhadas de afetos que lhe estão ligados.

Num terceiro estágio, as representações-afetos, como tudo o que vem do processo primário, são desorganizadas poderão ou não ser apreendidas ao nível pré-consciente-consciente “para ser simbolizado através da linguagem” (Shentoub et al. 1990, p. 51).

Finalmente, no quarto estágio a história contada, testemunha “o compromisso original realizado pelo sujeito [...] entre os imperativos conscientes e inconsciente”, sendo que cada história dá conta da possibilidade, ou da impossibilidade “de resolver o conflito, através de um trabalho de ligação entre os diferentes níveis de funcionamento mental” (Shentoub et al. 1990, p. 52).

Shentoub et al. (1990, p. 53) frisaram também que construir uma história no T.A.T. não é apenas de um ato de imaginação mas sim, um ato de organização “numa situação que solicita a desorganização (regressão) e a reorganização”.

Uma vez terminada a aplicação do T.A.T., e recolhido o respetivo protocolo, o psicólogo empreende “o trabalho de decomposição, quer dizer, de análise e interpretação do protocolo. Este trabalho incide sobre o texto dos relatos, anotados na ordem de apresentação dos cartões” Shentoub et al. (1990, p. 62).

No processo T.A.T., o clínico é um dos elementos constitutivos da situação projetiva.

No que diz respeito ao papel do clínico, Shentoub et al. (1990), referiram que este deve manter uma conduta que traduza a dualidade do seu papel: estar presente de uma forma neutra, não intervir, não colocar questões, abster-se de qualquer julgamento e de qualquer relação, mas ao mesmo tempo, impor o material e a instrução e transcrever as propostas do participante.

Murray (cit. por Shentoub et al. 1990, p. 27) considerava que os encorajamentos, as questões e as apreciações por parte do clínico eram autorizadas, para que “o participante fornecesse o máximo de material significativo dos seus conflitos inconscientes”.

1.2. O Teste Aperceptivo Temático Aeronáutico (TAT-AERO)

O TAT-AERO, inspirado no Teste Aperceptivo Temático (T.A.T.) de Murray, foi construído no *Centre Médical de Psychologie Clinique de L'Armée de L'Air*, no quadro das investigações acerca da adaptação à pilotagem, tratando-se de uma prova psicológica de personalidade, especificamente, destinada aos pilotos.



O TAT-AERO compreende dez pranchas com conteúdos manifestos (9 com imagem e uma décima em branco, conforme detalhadamente elencado no subcapítulo 3.2. Instrumento de medida), relacionados com o contexto aeronáutico, sendo que associado a cada conteúdo manifesto existe um conteúdo latente.

1.3. Duas investigações realizadas com o TAT-AERO no *Centre Médical de Psychologie Clinique de L' Armée de L' Air*

1.3.1. Investigação de Gaudriault

Gaudriault (1973) na sua investigação com o TAT-AERO advogou uma perspectiva da adaptação aeronáutica e, em particular, da adaptação emocional dos pilotos em circunstâncias difíceis da sua profissão.

Neste âmbito, não era seu objetivo a seleção de alunos de pilotagem, mas a compreensão e a readaptação dos pilotos que apresentavam dificuldades psicológicas em voo ou uma diminuição da motivação profissional (Gaudriault, 1973).

A hipótese fundamental da investigação realizada foi que poderiam existir alterações importantes no conteúdo e na forma como as histórias eram contadas e que essas alterações traduziriam uma inadaptação à pilotagem.

Para tal, Gaudriault (1973) aplicou o TAT-AERO a três grupos de participantes: pilotos bem-adaptados à pilotagem; um grupo com sintomas de inadaptação (medo de voar, mal-estar de origem psicológica, perda da motivação); e participantes que não eram pilotos (grupo de controlo). O total da amostra foram 100 participantes.

As ideias principais que orientaram a análise dos protocolos, segundo Gaudriault (1973) foram avaliar a:

- a. Dependência do participante em relação às figuras parentais, dependência que pode desencadear no sujeito reações de angústia infantil;
- b. Capacidade do participante em suportar o tema da morte (nas últimas pranchas): tendência a reconhecer o risco de acidente mortal com realismo, ou a evitar, ou a negar sistematicamente;
- c. Adaptação, expressa na distância que o participante mantém, em relação à história que relata: uma distância demasiado grande pode manifestar-se por temas afastados da aeronáutica e mesmo por um bloqueio na construção da história; pelo contrário, uma excessiva proximidade em relação ao herói exprime-se por uma implicação pessoal excessiva.



Inicialmente (Gaudriault, 1973), efetuou uma decomposição das histórias numa grande quantidade de itens tentando salientar os itens mais válidos, ou seja, os que melhor permitiriam distinguir os pilotos adaptados dos inadaptados. Esta análise revelou-se infrutífera.

Os traços discriminatórios entre os grupos de participantes (Gaudriault, 1973) não se encontravam na frequência dos itens, mas na frequência da relação entre os itens.

A recusa do acidente mortal e da morte existiria, segundo Gaudriault (1973), em todos os pilotos não sendo um traço discriminatório, no entanto, esta atitude surge associada, nos pilotos adaptados, de sinais de realismo em relação ao acidente. Nos pilotos, designados por Gaudriault (1973) de “inadaptados”, a recusa da morte surgiria ligada a uma implicação pessoal excessiva e também à evocação das figuras parentais (evocação essa que sugere uma ansiedade infantil).

Neste sentido, Gaudriault (1973) referiu que a atitude de negação da morte adquire o seu significado em função do contexto onde está implicada e daí depende o seu valor adaptativo ou não.

O mesmo autor frisou o interesse num teste projetivo específico para pilotos porque este tipo de teste permite considerar a personalidade no seu todo e que a personalidade é importante na adaptação profissional à pilotagem.

1.3.2. Investigação de Galle-Tessoneau

Galle-Tessoneau (1991, p.2) referiu que “normalmente quando voa, um piloto não se sente somente seguro como também tem prazer em voar, pilotar uma aeronave é algo potencialmente perigoso, mas por outro lado uma situação simbólica de poder”.

A maior parte das pessoas tende a evitar correr riscos e situações potencialmente perigosas, mas, como salientou Galle-Tessoneau (1991, p.2) algumas pessoas têm “uma atitude diferente de desafiar o perigo, em vez do evitar. Este comportamento é tipicamente uma reação de características contra-fóbica”. Esta atitude contra-fóbica⁶ poderá ser, segundo Marques (1994, p. 12) “o cerne da motivação de muitos indivíduos para a pilotagem, que experimentam um intenso prazer em voar”.

Galle-Tessoneau (1991, p. 2) referiu também que, por vezes, a organização da personalidade pode “vacilar nalguns pontos, ocorrendo a falência de certos mecanismos de defesa, fazendo aparecer ou reaparecer, a angústia e em certos pilotos, claramente, o medo”.

⁶ Na fobia, segundo Marques (1994), a fuga à angústia passa pelo evitamento (do objeto ou situação).



O mesmo autor (1991) salientou que existem diferentes formas clínicas de expressão do medo de voar, algumas com uma expressão somática, referindo o enjoo aeronáutico como uma delas.

Galle-Tessoneau (1991), tendo por base as premissas acima descritas, e após a análise dos protocolos, frisou que, comparando pilotos com e sem dificuldades, algumas atitudes são diferentes.

Os protocolos foram analisados de duas formas:

- a. Vertical: Quem é o herói? Qual o seu envolvimento com o meio ambiente? Quais as questões mais frequentes? Qual o sentimento geral dominante? Otimista ou pessimista? Quais os cenários originais?
- b. Horizontal: Motivação aeronáutica (pranchas 1, 2 e 3); conflito tipo com o pai-mãe e esposa; importância da ansiedade aeronáutica e mecanismos de defesa, reações às ideias de morte e à autoridade.

Com base nos resultados da sua investigação, Galle-Tessoneau (1991) concluiu que os pilotos bem-adaptados:

- Têm uma atitude de negação e evitam todos os conflitos familiares;
- Expressam as ideias de morte sem ansiedade;
- Descrevem a situação perigosa em termos positivos;
- Percebem o herói como um vencedor, capaz de ultrapassar perigos sem dificuldade e regressa a casa são e salvo;
- Lidam bem com a hierarquia.

Por seu lado, os pilotos em dificuldade:

- Lidam com dificuldade com a hierarquia;
- Expressam conflitos ao nível interpessoal;
- Percecionam a aeronave como um objeto ambivalente, com um lado bom e um mau;
- Evitam ou recusam as ideias de morte, não conseguindo enfrentar a angústia de morte;
- Apresentam uma temática aeronáutica geralmente pessimista e triste, não conseguindo afastar-se do carácter disfórico das pranchas.

1.4. Conceitos estruturantes

No TII foram definidos três conceitos estruturantes (que serviram de base conceptual), a morte, conflito familiar e distanciamento em relação à história.



A temática da morte está presente nas pranchas 6, 7, 8 e 9 (sugerida pelo conteúdo manifesto e presente nos seus conteúdos latentes).

No ocidente, têm ocorrido mudanças significativas no significado social da morte. Cada vez mais a morte (Kóvacs, 2003 cit. por Campos, 2013, p. 21) “foi perdendo a sua inserção social e sua faceta humana, para ser silenciada e apartada do círculo das relações sociais, dificultando a elaboração do luto e da morte”.

Campos (2013, p. 21) salientou também que na nossa cultura contemporânea, “testar os limites da própria é uma das grandes fantasias de vencer a morte”.

Vieira e Marques (2012, p. 98), por seu lado, frisaram que são muitas “as formas de tentar encobrir a morte quer seja não falando dela ou produzindo ferramentas tentando afastá-la de nós”.

Desde a infância, as pessoas têm contacto com perdas, mas só mais tarde, na adolescência é adquirido o significado da morte.

No que diz respeito ao conflito, Laplanche e Pontalis (1985, p. 131) sintetizaram a sua importância para a psicanálise, considerando-o como constitutivo do ser humano, em diversas perspetivas: conflito entre o desejo e a defesa, conflito entre os diferentes sistemas ou instâncias, conflitos entre as pulsões e por fim o conflito edipiano, onde não apenas se defrontam desejos contrários, mas onde estes enfrentam a interdição”.

No TII, o conceito estruturante será o conflito familiar, presente nas pranchas 2 e 3.

O conceito distanciamento em relação à história (será avaliado nas respostas relatadas nas pranchas 1 a 9) relaciona-se com os mecanismos de defesa. Conceito defesa este que, segundo Braconnier (2000, p. 101), designa todas as técnicas a “que o Ego recorre, para se proteger contra as exigências pulsionais, quando apreende uma situação de perigo”.



2. Objeto e objetivos da investigação

A apresentação deste estudo centrou-se no teste TAT-AERO e pretendeu averiguar a existência de eventuais características discriminatórias nos protocolos de dois grupos de alunos de pilotagem: um grupo de alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico e um grupo de alunos de pilotagem que realizou o PDEA.

Um objetivo geral operacionalizado em três objetivos específicos, a saber: avaliar se existem diferenças entre os dois grupos de pilotagem na forma como lidam com:

- a. A temática da morte, presente nas pranchas;
- b. O conflito familiar, presente nas pranchas;
- c. O distanciamento em relação à história relatada.

A investigação foi desenvolvida com recurso à metodologia de investigação qualitativa assente num método hipotético-dedutivo e com base no mapa conceptual apresentado no Apêndice A.

A estratégia de investigação foi qualitativa e o desenho de pesquisa foi comparativo.

O percurso metodológico seguiu três fases: exploratória, analítica e conclusiva.

O início da fase exploratória foi marcado pela definição do tema e pela realização de leituras preliminares. Nesse sentido, recorreu-se à leitura da bibliografia indicada. Por outro lado, tendo em conta a reduzida bibliografia encontrada acerca do TAT-AERO, contactou-se o *Centre Médical de Psychologie Clinique de L' Armée de L' Air*, através da Biblioteca do IUM. A resposta obtida, ao contacto, via email, foi que o TAT-AERO não era utilizado, atualmente, sendo privilegiada a entrevista psicológica na intervenção com os pilotos. Não tinham conhecimento da existência de outros trabalhos publicados sobre o TAT-AERO, além das duas investigações realizadas no referido Centro e que constituíram em grande parte, a base teórica do presente TII.

Na fase analítica procedeu-se à recolha dos dados, neste sentido, o TAT-AERO foi aplicado a um grupo de alunos de pilotagem, ainda em curso, que até à data desta recolha de informação, não apresentavam episódios de enjoo. Estes protocolos foram em seguida comparados com os protocolos, de alunos de pilotagem aplicados no âmbito do PDEA.

A fase conclusiva consistiu numa retrospectiva sintética da investigação, com início na PP e passando pela metodologia escolhida para o TII.



3. Apresentação do estudo

A apresentação do estudo será dividida em quatro subcapítulos: um primeiro sobre o método (participantes e procedimento); um segundo sobre o instrumento de medida; um terceiro destinado à análise dos dados; e um quarto norteado pela discussão dos resultados e resposta à PP.

3.1. Método: Participantes e procedimento

Participantes. Os participantes são 14 alunos de pilotagem em fase final do seu curso de instrução, todos do sexo masculino e com idades compreendidas entre os 20 e os 24 anos.

Procedimento. As respostas aos sete protocolos dos alunos de pilotagem que participaram no PDEA foram recolhidas de forma presencial (face-a-face) e manuscrita pela autora deste TII, no CPSIFA, durante a fase de avaliação psicológica realizada no início do referido programa, entre os anos de 2006 e 2010. Por seu lado, as respostas aos sete protocolos dos alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico foram igualmente recolhidas de forma presencial (face-a-face) e manuscrita pela autora deste TII, na respetiva Esquadra de Instrução (após autorização do Comandante), entre 4 e 15 de janeiro de 2016.

Todos os participantes foram informados da confidencialidade dos dados, que os mesmos apenas teriam um propósito académico e não iriam ter qualquer interferência no seu curso.

3.2. Instrumento de medida

O instrumento de medida aplicado foi o TAT-AERO, que compreende dez pranchas, nove com conteúdos manifestos relacionados com o contexto aeronáuticos e uma prancha em branco.

Cada prancha para além do conteúdo manifesto reenvia a um conteúdo latente. Consiste, tal como na técnica clássica do TAT, na apresentação de imagens (pranchas) ao participante, pedindo-lhe para contar uma história para cada uma delas, sendo que na prancha 10 (que consiste, conforme supradito, numa espécie de folha em branco), é pedido ao participante para imaginar uma imagem e uma história.

Prancha 1

Manifesto - Um rapaz a fazer aeromodelismo. O participante pode interessar-se pela sua capacidade como construtor, mas, também por uma eventual vocação aeronáutica. O



avião é muitas vezes considerado como mal construído, pouco equilibrado e sujeito a um insucesso rápido.

Latente - Como no TAT, reenvia para a imaturidade da criança face a um objeto do adulto, com uma tendência depressiva ou megalomaniaca. Faz apelo à possibilidade de aceder a um objeto fálico, mas também à aptidão aos atos sexuais.

Prancha 2

Manifesto - Uma criança que vem com a mãe ver os aviões, em tamanho real. O pai poderá ser piloto ou a criança poderá gostar de ver aviões a descolar e ter esperança de voar, um dia. A mãe pode ser vista como orgulhosa dos desejos do filho ou, muitas vezes, como muito preocupada.

Latente - Reenvia à triangulação edipiana⁷, mãe, filho, pai piloto, com a possibilidade de se identificar com o pai, o herói.

Prancha 3

Manifesto - o piloto despede-se da sua esposa, antes de partir para uma missão. Nesta cena opõem-se o desejo de voar do piloto e a preocupação da esposa.

Latente - Reenvia a uma relação de casal, conflituosa, com os dois polos (agressividade e ternura). Existe a possibilidade de introduzir um terceiro, o avião, objeto de prazer ou objeto portador da morte.

Prancha 4

Manifesto - Nesta prancha observam-se homens a trabalhar num avião. Normalmente, o participante insiste no carácter técnico e minucioso desta atividade: verificação dos aparelhos antes da partida, ou reparação. Trata-se efetivamente de preparativos que permitem a partida do avião nas melhores condições. Por vezes, é referido um salvamento, sendo as personagens vista como cansadas ou feridas.

Latente - Reenvia à fiabilidade do avião, isto é, à possibilidade de fantasiar um bom objeto, objeto de trabalho ou de prazer ou mau objeto que origina a morte. Pode surgir uma necessidade de verificação de tipo contra fóbico.

Prancha 5

Manifesto - Um homem sentado à secretária, numa posição de comando, e um outro homem, em sentido. Esta situação é vista como, uma relação de autoridade, mais relacionada, com o meio militar do que com o meio aeronáutico. A rigidez do subordinado evoca muitas vezes um erro/falha, o superior será indulgente, mas firme.

⁷ Baseia-se na teoria freudiana acerca do complexo de Édipo.



Latente - Reenvia à confrontação com a figura de autoridade, a possibilidade de se situar face a uma instância superegóica⁸. Permite através dos dois polos submissão/oposição de observar o tipo de escolha identificatória ativa/passiva.

Prancha 6

Manifesto - Aviões no céu, estando um, em chamas: o problema reside em saber se se trata de um combate aéreo ou um acidente. A presença do *Fouga Magister* desarmado, apoia o acidente, mas, os temas de combate são bastante frequentes.

Latente - Difere das outras imagens porque não surgem personagens diretamente representadas. Reenvia a uma realidade da confrontação com a morte. Como é que o participante vai lidar com esta situação: negação ou aceitação? Está também relacionada com o gerir da agressividade num contexto socializado, agressividade agida ou não.

Prancha 7

Manifesto - O rosto de um piloto apavorado. Esta prancha evoca os últimos momentos, antes da colisão. O problema reside no facto do participante suportar esta ideia e como a evoca. Apesar do acidente mortal ser provável, os pilotos preferem imaginar um desfecho menos dramático.

Latente - Reenvia ao risco da morte, da culpabilidade com a transgressão da lei.

Prancha 8

Manifesto - O aviso da morte do piloto à esposa. Muitos participantes preferem dar outra temática e curiosamente surgem, muitas vezes, cenas de sedução.

Latente - Num contexto aeronáutico, reenvia à confrontação da morte, à perda do objeto. Mas pode também reenviar às relações homem/mulher num contexto agressivo ou ternura.

Prancha 9

Manifesto - Uma personagem estendida numa cama e alguém ao lado evocando uma doença grave, a agonia ou a morte. O participante pode afastar, este tema mórbido e substituí-lo por uma cena de intimidade ou afastá-lo do contexto aeronáutico: uma mulher, uma criança ou um acidente de viação.

Latente - Devido às pranchas precedentes, reenvia muitas vezes à confrontação da doença, acidente, morte. O aspeto pouco nítido pode reenviar a uma relação de ternura homem/mulher, pai/filho ou entre homens.

Prancha 10

⁸ Relativo ao superego, uma das instâncias do aparelho psíquico.



Manifesto: Uma prancha branca.

É frequente que sejam relatadas cenas agradáveis da vida profissional ou familiar, como o tema das férias. O otimismo desta última representação tem um papel reparador, após a impressão menos agradável, da prancha.

3.3. Análise dos dados

Os dados provenientes da aplicação do TAT-AERO serão apresentados seguidamente à luz dos conceitos supra elencados e esquematicamente estruturados no mapa conceptual (Apêndice A).

Conceito da morte. Na abordagem deste conceito são discriminadas as dimensões do realismo e da negação/evitamento. Entendendo-se por realismo (RE), uma resposta próxima do conteúdo manifesto (ou seja, uma resposta que reconhece o tema) e por negação/evitamento (NE), uma resposta afastada do conteúdo manifesto ou resposta que não reconhece o tema.

Resposta-tipo da dimensão realismo: “combate ar-ar, o avião inimigo a ser abatido” – prancha 6.

Resposta-tipo da dimensão negação/evitamento: “diz-me muito pouco” - prancha 8.

No Quadro 1 apresentam-se os dados obtidos com base nos protocolos dos dois grupos de alunos de pilotagem.

Alunos sem sintomatologia					Alunos PDEA				
Identificação	Pranchas				Identificação	Pranchas			
	6	7	8	9		6	7	8	9
Aluno 1	RE	NE	NE	NE	Aluno 1'	RE	NE	NE	NE
Aluno 2	RE	RE	NE	RE	Aluno 2'	RE	NE	RE	NE
Aluno 3	RE	RE	NE	NE	Aluno 3'	RE	RE	NE	NE
Aluno 4	RE	RE	NE	NE	Aluno 4'	RE	NE	NE	NE
Aluno 5	RE	RE	NE	NE	Aluno 5'	RE	RE	RE	NE
Aluno 6	RE	RE	RE	NE	Aluno 6'	RE	NE	NE	NE
Aluno 7	RE	RE	RE	NE	Aluno 7'	RE	RE	NE	NE
Total RE (N e %)	7 (100%)	6(85,7%)	2(28,6%)	1(14,3%)	Total RE (N e %)	7(100%)	3(42,9%)	2(28,6%)	0
Total NE (N e %)	0	1(14,3%)	5(71,4%)	6(71,4%)	Total NE (N e %)	0	4(57,1%)	5(71,4%)	7(100%)

Quadro 1 - Conceito da morte

(Fonte: elaborado pela autora a partir dos dados)



Conforme apresentado no Quadro 1 verificou-se que ambos os grupos (alunos sem sintomatologia e alunos PDEA), na prancha 6 forneceram respostas consideradas próximas do conteúdo manifesto (RE).

Na prancha 7 o grupo sem sintomatologia apresentou na sua maioria respostas próximas do conteúdo manifesto (RE), enquanto no grupo PDEA existe maior dispersão nas respostas, com três dos participantes a apresentar respostas tipo realismo (RE) e quatro respostas NE.

Nas pranchas 8 e 9 o número de ocorrências foi semelhante nos dois grupos.

Análise da H1 e resposta à PD1. A análise dos dados permite confirmar a H1, isto é, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte (presente nas pranchas), entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico. Neste seguimento e em resposta à PD1 é possível afirmar que existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte (presente nas pranchas), entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao Enjoo Aeronáutico.

Conceito de conflito familiar. Na abordagem deste conceito são discriminadas as dimensões do realismo e da negação/evitamento. Entendendo-se por realismo (RE), uma resposta próxima do conteúdo manifesto (ou seja, uma resposta que reconhece o tema) e por negação/evitamento (NE), resposta afastada do conteúdo manifesto ou respostas que não reconhece o tema.

Resposta-tipo da dimensão realismo: “vejo um homem e uma mulher abraçados, o homem a olhar para o avião, [...] ele vai em missão, este retrato mostra uma despedida. Ele volta, acaba bem a história. Ela sente-se triste ou preocupada por ver o marido partir para a guerra” - prancha 3.

Resposta-tipo da dimensão negação/evitamento: “um avião antigo e um casal., feliz a olhar para ele...estão abraçados por isso estão felizes” - prancha 3

No Quadro 2 apresentam-se os dados obtidos com base nos protocolos dos dois grupos de alunos de pilotagem.



Alunos sem sintomatologia			Alunos PDEA		
Identificação	Pranchas		Identificação	Pranchas	
	2	3		2	3
Aluno 1	NE	NE	Aluno 1'	RE	NE
Aluno 2	RE	RE	Aluno 2'	NE	NE
Aluno 3	NE	RE	Aluno 3'	NE	NE
Aluno 4	RE	RE	Aluno 4'	NE	NE
Aluno 5	NE	NE	Aluno 5'	NE	RE
Aluno 6	NE	RE	Aluno 6'	NE	NE
Aluno 7	RE	RE	Aluno 7'	NE	NE
Total RE (N e %)	3(42,9%)	5(71,4%)	Total RE (N e /%)	1(14,3%)	1(14,3%)
Total NE (N e %)	4(57,1%)	2(28,6%)	Total NE (N e %)	6(85,7%)	6(85,7%)

Quadro 2- Conflito familiar

(Fonte: elaborado pela autora a partir dos dados)

Conforme apresentado no Quadro 2, os alunos PDEA relataram maioritariamente respostas de tipo NE nas pranchas 2 e 3, o que evidenciou um não reconhecimento do conflito familiar nas referidas pranchas.

O grupo sem sintomatologia apresentou na prancha 3, maioritariamente respostas do tipo RE, enquanto na prancha 2 forneceu em número semelhante respostas quer do tipo NE, quer do tipo RE.

Avaliação da H2 e resposta à PD2. A análise dos dados permite confirmar a H2, ou seja, a forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico. Neste seguimento e em resposta à PD2 é possível afirmar que a forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao Enjoo Aeronáutico.

Conceito de distanciamento. Na abordagem deste conceito são discriminadas as dimensões excessiva proximidade e excessivo distanciamento. Entendendo-se por excessiva proximidade (EP), fazer uma única referência a vivências pessoais nas pranchas 1 a 9, sendo quantificadas o número de vezes que são feitas referências pessoais (NVRP) ao longo do protocolo de respostas.

Para a análise do excessivo distanciamento (ED) foi considerada a não-referência a vivências pessoais e/ou não fazer referência a conteúdos referentes ao meio aeronáutico (RACC).



Resposta-tipo da dimensão excessiva proximidade: “parece um bocado eu quando era pequeno [...] - prancha 1.

Resposta-tipo da dimensão excessivo distanciamento: “duas pessoas a olhar uma para a outra, a beber café” - prancha 8.

No Quadro 3 apresentam-se os dados obtidos com base nos protocolos dos dois grupos de alunos de pilotagem.

Alunos sem sintomatologia			Alunos PDEA		
Identificação	RCAA	NVRP	Identificação	RCAA	NVRP
Aluno 1	0	0	Aluno 1'	3	1
Aluno 2	1	2	Aluno 2'	0	0
Aluno 3	0	0	Aluno 3'	1	2
Aluno 4	0	2	Aluno 4'	1	2
Aluno 5	2	2	Aluno 5'	3	1
Aluno 6	0	0	Aluno 6'	3	0
Aluno 7	1	1	Aluno 7'	0	2
Total/%	4/63 = 6,33%	7	Total/%	11/63= 17,75%	8

Quadro 3- Distanciamento

(Fonte: elaborado pela autora a partir dos dados)

Conforme apresentado no Quadro 3 o grupo PDEA apresentou maior número de respostas com conteúdos afastados do contexto aeronáutico.

No que diz respeito ao número de vezes que são feitas referências pessoais, os dois grupos tendem a apresentar valores semelhantes.

Avaliação da H3 e resposta à PD3. A análise dos dados permite confirmar a H3, isto é, os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA relatam histórias em que revelam um elevado distanciamento, contrariamente aos alunos sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico. Neste seguimento, e em resposta à PD3 é possível afirmar que os dois grupos de alunos de pilotagem revelam diferenças quanto ao distanciamento em relação à história.

3.4. Discussão dos resultados e resposta à pergunta de partida

O TII apresentou três PD que serão seguidamente analisadas e integradas de forma a responder à PP.

Em relação à PD1 “Será que, nas respostas às pranchas, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?”, o TII evidenciou diferenças entre os dois grupos.



No TAT-AERO existem quatro pranchas (6, 7, 8 e 9) nas quais a temática da morte está presente, sugerida pelo conteúdo manifesto e presente no conteúdo latente.

Na prancha 6 não se identificaram diferenças entre os dois grupos, tendo os alunos de ambos os grupos apresentado respostas próximas do conteúdo manifesto, não havendo por isso indícios de evitamento em relação ao conteúdo latente desta prancha.

A diferença entre os dois grupos foi evidenciada na prancha 7, em que o conteúdo manifesto sugere “o rosto de um piloto apavorado e evoca os últimos momentos, antes da colisão. O problema reside no facto do participante suportar esta ideia e como a evoca. Apesar do acidente mortal, ser provável, os pilotos preferem imaginar um desfecho menos dramático”.

O conteúdo latente desta prancha “reenvia ao risco da morte, da culpabilidade com a transgressão da lei”.

O grupo alunos PDEA apresentou maior dispersão nas suas respostas, ou, por outras palavras, respostas tanto de RE como NE, respetivamente $n=3$ e $n=4$.

Nas pranchas 8 e 9 ambos os grupos apresentaram uma certa tendência para dar respostas de tipo negação/evitamento.

Os dados obtidos são consonantes com os resultados do estudo de Gaudriault (1973).

Gaudriault (1973) referiu a partir da sua investigação que a recusa da morte e a recusa do acidente mortal existiria em todos os pilotos, não sendo um traço discriminatório. No entanto, o mesmo autor (Gaudriault, 1973) salientou que a recusa da morte nos pilotos inadaptados surgiria ligada a uma implicação pessoal excessiva e também à evocação das figuras parentais.

O enjoo aeronáutico, poderá ser compreendido, como uma forma clinica de expressão do medo de voar, sendo a sua expressão somática e ao mesmo tempo, como uma situação em que a organização da personalidade pode “vacilar nalguns pontos, ocorrendo a falência de certos mecanismos de defesa, fazendo aparecer ou reaparecer, a angústia e em certos pilotos, claramente, o medo” (Galle-Tessoneau, 1991, p. 2).

No que diz respeito à PD2 “Será que a forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?”, os alunos PDEA relataram maioritariamente respostas de tipo NE nas pranchas 2 e 3, o que evidenciou um não reconhecimento do conflito familiar nas referidas pranchas.



O grupo sem sintomatologia apresentou na prancha 3, maioritariamente respostas do tipo RE, enquanto que na prancha 2 o grupo forneceu em número semelhante respostas quer do tipo NE quer do tipo RE.

Apesar de existirem diferenças na forma como lidam com o conflito familiar, os resultados obtidos no TII são diferentes dos obtidos por Galle-Tessoneau (1991).

Os alunos PDEA revelaram uma tendência à negação do conflito, não reconhecendo o conflito nas pranchas enquanto os alunos sem sintomatologia manifestaram uma tendência ao reconhecimento do conflito familiar. Galle-Tessoneau (1991) observou que os pilotos em dificuldade expressavam conflitos ao nível interpessoal e que os pilotos considerados adaptados evitavam todos os conflitos.

No que concerne a PD3 “Será que existem diferenças no distanciamento, em relação à história relatada, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico”, observaram-se diferenças entre os dois grupos, assim, o grupo PDEA apresentou maior número de respostas com conteúdos afastados do contexto aeronáutico o que poderá ser explicado pelo facto de estarem a viver dificuldades no contexto aeronáutico (o enjoo) e desta forma utilizarem a estratégia defensiva do evitamento.

No que diz respeito ao número de vezes que são feitas referências pessoais, os dois grupos tendem a apresentar valores semelhantes.

Pelo acima dito, e em resposta à PP: “Que aspetos do funcionamento emocional salientam as respostas dos protocolos TAT-AERO dos alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e dos alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao Enjoo Aeronáutico?”, o TII revelou existirem diferenças entre os dois grupos.

No que respeita ao tema da morte, ambos os grupos revelaram uma tendência à negação/evitamento deste tema, sendo que o grupo de alunos de pilotagem sem sintomatologia fê-lo na maioria das pranchas, enquanto o grupo de alunos de pilotagem PDEA apenas o fez em duas das quatro pranchas.

Relativamente ao reconhecimento do conflito familiar, o grupo de alunos sem sintomatologia demonstrou uma tendência para efetuar este reconhecimento, não apresentando indícios de um funcionamento evitante face a esta problemática, enquanto o grupo de alunos PDEA demonstrou uma tendência ao não reconhecimento do conflito familiar, apresentando indícios de um funcionamento evitante face a esta problemática.



No que diz respeito ao distanciamento em relação à história relatada, o grupo de alunos sem sintomatologia revelou uma tendência a reconhecer o tema presente nas pranchas, não apresentando respostas afastadas no conteúdo aeronáutico nem uma excessiva implicação pessoal, enquanto o grupo de alunos PDEA revelou uma dificuldade em lidar com o tema aeronáutico apresentando respostas afastadas no contexto aeronáutico.



Conclusão

O enjoo de movimento, no qual, se inclui o enjoo aeronáutico, manifesta-se através de sensação de desmaio, suores frios e mal-estar geral, náusea e vertigem, frequentemente acompanhado de vômito (Schiffman, 1990 cit. por Coelho et al. 2007).

O enjoo aeronáutico tem um forte impacto na autoestima do piloto e coloca entraves ao prosseguimento e conclusão do curso.

Na FA existe o PDEA que é destinado a alunos de pilotagem com presença de sintomatologia de enjoo aeronáutico. O PDEA é da responsabilidade do CMA e é realizado com a colaboração do CPSIFA, baseando-se em técnicas behavioristas e cognitivas (relaxamento muscular e respiração diafragmática, entre outras), para reduzir o enjoo.

O TAT-AERO, entre outros instrumentos de avaliação psicológica, tem sido utilizado na avaliação psicológica realizada no início do PDEA.

O *Centre Médical de Psychologie Clinique de L' Armée de L' Air* criou o TAT-AERO (inspirado no T.A.T de Murray), no quadro das investigações acerca da adaptação à pilotagem, tratando-se de uma prova psicológica, especificamente destinada aos pilotos.

O TAT-AERO é considerado um teste projetivo. Anzieu e Chabert (1997) referiram que os testes projetivos se caracterizam pela ambiguidade do material apresentado ao sujeito e pela liberdade de resposta que é dada.

Nos testes projetivos, nomeadamente no T.A.T (no qual se baseou o TAT-AERO) o clínico é um dos elementos constitutivos da situação projetiva.

A conduta do clínico, segundo Shentoub et al. (1990), deverá traduzir a dualidade do seu papel: estar presente de uma forma neutra, não intervir, não colocar questões, abster-se de qualquer julgamento e de qualquer relação, mas ao mesmo tempo, impor o material e a instrução e transcrever as propostas do participante.

O TAT-AERO compreende 10 pranchas, nove com conteúdos manifestos relacionados com o contexto aeronáutico e uma décima em branco. Cada prancha além do seu conteúdo manifesto reenvia a um conteúdo latente.

O presente TII centrou-se no TAT-AERO e pretendeu averiguar eventuais características discriminatórias nos protocolos de dois grupos de alunos de pilotagem: um grupo de alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico (n=7) e um grupo de alunos de pilotagem que realizou o PDEA (n=7).

Os objetivos específicos operacionalizam o objetivo geral, designadamente avaliar se existem diferenças entre os dois grupos de pilotagem na forma como lidam com a temática



da morte (presente nas pranchas), com o conflito familiar (presente nas pranchas) e o distanciamento em relação à história relatada.

A investigação foi desenvolvida recorrendo à metodologia de investigação qualitativa assente num método hipotético-dedutivo e o desenho de pesquisa foi comparativo.

O percurso metodológico constitui-se em três fases: exploratória, analítica e conclusiva. No domínio dos conceitos estruturantes, foi elaborado um mapa conceptual.

O início da fase exploratória foi marcado pela definição do tema seguido de leituras preliminares. Nesse sentido, recorreu-se à leitura da bibliografia indicada. Por outro lado, tendo em conta, a reduzida bibliografia encontrada acerca do TAT-AERO, contactou-se o *Centre Médical de Psychologie Clinique de L' Armée de L' Air*, através da Biblioteca do IUM. A resposta obtida, via email, foi que o TAT-AERO não era utilizado, presentemente, sendo privilegiada a entrevista psicológica na intervenção com os pilotos. Não existiriam, por isso, outros trabalhos publicados sobre o TAT-AERO, além das investigações realizadas no *Centre Médical de Psychologie Clinique de L' Armée de L' Air* e que serviram de base teórica ao presente TII.

Na fase analítica procedeu-se à recolha dos dados dos protocolos através da aplicação individual do TAT-AERO a alunos de pilotagem em curso, que não apresentavam à data da recolha de dados, episódios de enjoo aeronáutico. Estes protocolos dos alunos de pilotagem, sem sintomatologia ligada ao enjoo, foram, em seguida, comparados com os protocolos, de alunos de pilotagem, aplicados no âmbito do PDEA.

No presente TII foi, então definida como pergunta de partida da investigação:

Que aspetos do funcionamento emocional salientam as respostas dos protocolos TAT-AERO dos alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e dos alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

Desta PP surgiram as seguintes perguntas derivadas (PD) e respetivas hipóteses (H):

PD1: Será que, nas respostas às pranchas, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

H1: Nas respostas às pranchas, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?



PD2: Será que a forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

H2: A forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico.

PD3: Será que existem diferenças no distanciamento, em relação à história relatada, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

H3: Existem nas respostas às pranchas, diferenças, quanto ao distanciamento em relação à história, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?

Como base conceptual foram utilizados três conceitos estruturantes: a temática da morte, o conflito familiar e o distanciamento em relação à história.

A temática da morte foi investigada nas pranchas 6, 7, 8 e 9 (sugerida pelo conteúdo manifesto e presente nos seus conteúdos latentes).

O conflito familiar foi estudado nas pranchas 2 e 3 (sugerida pelo conteúdo manifesto e presente nos seus conteúdos latentes).

O distanciamento (em relação à história relatada) foi analisado nas pranchas 1 a 9.

Os dados obtidos permitiram confirmar a H1, isto é, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte (presente nas pranchas), entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico. Neste seguimento, e em resposta à PD1, é possível afirmar que existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte (presente nas pranchas), entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico.

No que diz respeito à H2, esta foi igualmente confirmada, ou seja, a forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico. Neste seguimento e em resposta à PD2 é possível afirmar que a forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico.



Os dados recolhidos permitiram, ainda confirmar a H3, isto é, os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA relatam histórias em que revelam um elevado distanciamento, contrariamente aos alunos sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico. Neste seguimento, e em resposta à PD3 é possível afirmar que os dois grupos de alunos de pilotagem revelam diferenças quanto ao distanciamento em relação à história.

No que diz respeito à PP, o presente TII, revelou a existência de diferenças entre o grupo de alunos de pilotagem sem sintomatologia e o grupo de alunos PDEA.

No que respeita ao tema da morte, ambos os grupos apresentaram uma tendência à negação/evitamento desta temática, no entanto, o grupo de alunos de pilotagem PDEA somente o fez em duas das pranchas e o grupo de alunos sem sintomatologia fê-lo na maioria das pranchas.

No que concerne ao reconhecimento do conflito familiar, o grupo de alunos sem sintomatologia revelou uma tendência para efetuar este reconhecimento, não existindo indícios de um funcionamento evitante face a esta problemática, enquanto o grupo de alunos PDEA demonstrou uma tendência ao não reconhecimento do conflito familiar, o que indicia um funcionamento evitante face a esta problemática

No que diz respeito ao distanciamento em relação à história relatada, o grupo de alunos PDEA revelou uma dificuldade em lidar com o tema aeronáutico apresentando respostas afastadas do contexto aeronáutico, enquanto que o grupo de alunos sem sintomatologia evidenciou uma tendência ao reconhecimento do tema presente nas pranchas, não apresentando respostas afastadas do contexto aeronáutico.

O TII apresentou limitações, por um lado, o número reduzido de protocolos de resposta e por outro lado, a menor bibliografia disponível relativa ao TAT-AERO.

Tendo em conta a dimensão da amostra, os dados não poderão ser generalizados, mas permitiram uma melhor compreensão de aspetos do funcionamento afetivo dos alunos pilotagem que realizaram o PDEA o que poderá possibilitar uma melhor adequação da intervenção psicológica.

Neste seguimento, recomenda-se:

1. Ao CPSIFA em articulação com o CMA, a aplicação do teste TAT-AERO a um número maior de alunos de pilotagem, bem como a pilotos, de forma a ser possível identificar semelhanças e diferenças entre os grupos e possibilitar um trabalho estatístico, e a recolha de dados acerca do tempo de latência e o tempo de resposta para cada cartão;



2. Ao CPSIFA que mantenha a aplicação do TAT-AERO na avaliação psicológica realizada antes do início do PDEA e que seja equacionado o alargamento da utilização do TAT-AERO a outras situações de dificuldades psicológicas que envolvam pilotos ou alunos de pilotagem.



Bibliografia

- Anzieu, D. e Chabert, C., 1997. *Les méthodes projectives*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Bahls, S, e Navolar, A.B.B., 2004. Terapia Cognitivo_comportamentais: Conceitos e pressupostos teóricos. *Revista Eletrônica de Psicologia*. [Em linha]. <http://psicoterapiaepsicologia.webnode.com.br/news/terapia-cognitivo-comportamentais-conceitos-e-pressupostos-teoricos/>. Disponível em 1 de junho 2016].
- Bezerra, T.A.R, Neto, L.A e Campos, F.A.D., 2014. A influência da aerocinetose na aprendizagem e instrução aérea de cadetes aviadores da Força Aérea Brasileira. *Aviation in Focus. Journal of Aeronautical Sciences*, [Em linha]. 5, 78-84. Disponível em <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/aviation/article/view/19596>. [Acedido em 2 de fevereiro 2016].
- Braconnier, A., 2000. *Psicologia dinâmica e psicanálise*. Traduzido por Ana Dominguez. Lisboa: Climepsi Editores.
- Campos, E.B.V., 2013. Considerações sobre a morte e o luto na psicanálise. *Revista de Psicologia da UNESP*. [Em linha]. 12, 13-24. Disponível em <http://seer.assis.unesp.br/index.php/revpsico/article/view/53>. [Acedido em 2 de fevereiro 2016].
- Coelho, C., Santos, J. e Silva, C., 2007. Enjoo de Movimento: Etiologia, Fatores Predisponentes e Adaptação. *Psicologia, Saúde e Doenças*. [Em linha] 8, 33-48. Disponível em <http://www.scielo.mec.pt/pdf/psd/v8n1/v8n1a03.pdf>. [Acedido em 2 de fevereiro 2016].
- Davidoff, L. L., 2001. *Introdução à Psicologia*. 3ª ed. Traduzido do inglês por Lenke Perez. São Paulo: Pearson Education do Brasil.
- Dicionário Primberan. [Em linha] Disponível em <http://www.priberam.pt>. [Acedido em 10 de junho 2016].
- Formiga, N.S. e Mello, I., 2000. Testes psicológicos e técnicas projetivas: uma integração para um desenvolvimento da interação interpretative. *Psicologia: Ciência e Profissão*. [Em linha]. 20, 12-19. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932000000200004 [Acedido em 2 de fevereiro 2016].



- Galle-Tessonneau, J.R., 1991. Fear of Flying. *Neurological Psychiatric and Psychological Aspects of Aerospace Medicine*, 9, 1-6.
- Gaudriault, P., 1973. Étude Experimental d'un Test Projectif Spécifique de L'Adaptation Aéronautique. *Revue de Médecine Aéronautique et Spacial*, 49, 55-60.
- Instituto de Estudos Superiores Militares, 2015. NEP/ACA-010 Trabalhos de Investigação. Lisboa: IESM.
- Instituto de Estudos Superiores Militares, 2015. NEP/ACA-018 Regras de Apresentação e Referenciação para os Trabalhos Escritos a Realizar no IESM. Lisboa: IESM.
- Laplanche, J. e Pontalis, J.B., 1985. *Vocabulário da Psicanálise*. 6ª ed. Traduzido do francês por Pedro Tamen. Lisboa: Moraes Editores.
- Marques, P.M.B.M., 1994. *Stress, mecanismos de defesa e estrutura da personalidade, nos pilotos militares*. Tese de Dissertação de Mestrado em Psicopatologia e Psicologia Clínica. ISPA.
- Quivy, R. e Campenhoudt, L., 2003. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Shentoub,, V. e colaboradores, 1990. *Manual de utilização do TAT: interpretação psicanalítica*. Lisboa: Climepsi.
- Vieira, C e Marques, G., 2012. Morte, Angústia e Família: considerações psicanalíticas a partir da Unidade de Terapia Intensiva. *Psicanálise & Barroco em revista*. [Em linha]. 10, 97-108. Disponível em http://www.psicanaliseebarroco.pro.br/revista/revistas/19/PeBRev19_8_Morteangustiaefamilia.pdf. [Acedido em 10 de dezembro 2015].



Apêndice A — Mapa conceptual

Pergunta de partida	Perguntas derivadas	Hipóteses	Conceitos	Dimensões	Indicadores
<p>PP: Que aspetos do funcionamento emocional salientam as respostas dos protocolos TAT-AERO dos alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e dos alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?</p>	<p>PD1: Será que, nas respostas às pranchas, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?</p>	<p>H1: Nas respostas às pranchas, existem diferenças na forma de lidar com o tema da morte, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico.</p>	Morte	<p>Realismo</p> <hr/> <p>Negação/ Evitamento</p>	<p>Respostas dadas nas pranchas 6,7,8 e 9.</p>
	<p>PD2: Será que a forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?</p>	<p>H2: A forma como lidam com o conflito familiar difere entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico.</p>	Conflito familiar	<p>Realismo</p> <hr/> <p>Negação/ Evitamento</p>	<p>Respostas dadas nas pranchas 2,3.</p>
	<p>PD3: Será que existem diferenças no distanciamento em relação à história relatada, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico?</p>	<p>H3: Existem diferenças, no distanciamento em relação à história relatada, entre os alunos de pilotagem que realizaram o PDEA e os alunos de pilotagem sem sintomatologia ligada ao enjoo aeronáutico</p>	Distanciamento em relação à história	<p>Excessiva proximidade</p> <hr/> <p>Elevado distanciamento</p>	<p>Respostas dadas nas pranchas 1 a 9.</p>



Teste Apercetivo Temático Aeronáutico
