



Questionário de Stress na Aviação Civil (QSAC)
Stress Questionnaire for Civil Aviation (SQCA)

Autoria | Authorship

A. Rui Gomes

2012

rgomes@psi.uminho.pt

www.ardh.pt

Adaptação, Rendimento e Desenvolvimento Humano
Grupo de investigação
Adaptation, Performance and Human Development
Research Group

www.ardh.pt

Universidade Minho
Escola de Psicologia
Campus de Gualtar
4710-057 Braga

Data desta versão: 24/07/2024

Esta versão elimina versões anteriores.

Para ter acesso à versão mais atualizada, consulte a página de internet
www.ardh.pt

Responsabilidade do grupo Adaptação, Rendimento e Desenvolvimento Humano:

- | | |
|----|--------------------------------------------------------------------|
| X | Desenvolveu originalmente este instrumento |
| -- | Traduziu este instrumento de uma versão original de outros autores |

Date of this version: 24/07/2024

This version eliminates previous ones.

To access the most recent version, visit the website www.ardh.pt

Responsibility of the Adaptation, Performance and Human Development group:

- | | |
|----|----------------------------------------------------------------------|
| X | Originally developed this instrument |
| -- | Translated this instrument from an original version of other authors |
-

Índice

Versão em PORTUGUÊS 	3
Utilização do instrumento 	4
Referências 	5
Descrição 	6
Dimensões avaliadas 	7
Cotação 	8
Condições de aplicação 	9
QSAC 1ª Parte 	10
QSAC 2ª Parte 	10

| **Versão em PORTUGUÊS** |
| Portuguese version |

ARDH

| Utilização do instrumento |

Os instrumentos disponibilizados pelo grupo de investigação Adaptação, Rendimento e Desenvolvimento Humano são genericamente de dois tipos: desenvolvidos pelo grupo de investigação ou adaptados pelo grupo de investigação.

No caso de instrumentos adaptados pelo grupo de investigação, foi obtida a autorização dos autores dos instrumentos para se proceder à sua adaptação para a língua portuguesa. No entanto, não existe exclusividade no uso do instrumento pelo grupo de investigação, sendo livre a sua utilização por outras pessoas interessadas, desde que se respeite a autoria pela respetiva adaptação, no caso de ser utilizada uma versão traduzida pelo grupo de investigação.

Regras de utilização

- Os instrumentos destinam-se exclusivamente para efeitos de investigação e de “investigação-ação”. No caso da “investigação-ação”, a utilização destes instrumentos está circunscrita a profissionais com formação específica para o efeito. Neste sentido, não nos responsabilizamos pelo uso incorreto ou indevido dos materiais fornecidos.
- É estritamente proibida a utilização dos instrumentos para efeitos comerciais, venda ou publicitação de outros produtos associados.

Autorização de utilização

- Não é necessário obter a autorização do grupo de investigação para usar os instrumentos, desde que seja respeitada a sua utilização para os efeitos descritos.
- Se os instrumentos forem uma adaptação de instrumentos originais de outros autores, deve ser obtida a devida autorização dos autores originais do instrumento caso a utilização ocorra numa língua distinta da tradução portuguesa.

| Referências |

- Afonso, J. M. P., & Gomes, A. R. (2012). Stress ocupacional na função pública: Um estudo comparativo entre colaboradores de uma autarquia local. In J. L. P. Ribeiro, I. Leal, A. Pereira, A. Torres, I. Direito, & P. Vagos (Eds.), *Atas do 9º congresso nacional de psicologia da saúde* (pp. 14-21). Lisboa: Placebo, Editora Lda.
- (*) Baganha, C., Gomes, A.R., & Esteves, A. (2016). Stresse ocupacional, avaliação cognitiva, burnout e comprometimento laboral na aviação civil [Occupational stress, cognitive appraisal, burnout and work engagement in civil aviation]. *Revista Psicologia: Saúde & Doenças*, 17(2), 164-179. <http://dx.doi.org/10.15309/16psd170212> Disponível em [Available at] <http://hdl.handle.net/1822/42385>
- Gomes, A. R. (2010). *Questionário de Stresse na Aviação Civil (QSAC)* [Stress Questionnaire for Civil Aviation]. Relatório técnico não publicado [Unpublished technical report]. Braga: Escola de Psicologia, Universidade do Minho. Disponível em [Available at] <https://hdl.handle.net/1822/92534>
- Gomes, A. R., Silva, M. J., Mourisco, S., Mota, A., & Montenegro, N. (2006). Problemas e desafios no exercício da atividade docente: Um estudo sobre o stresse, “burnout”, saúde física e satisfação profissional em professores do 3º ciclo e ensino secundário. *Revista Portuguesa de Educação*, 19, 67-93. Disponível em [Available at] <http://hdl.handle.net/1822/5619>
- Gomes, A. R., Cruz, J. F., & Cabanelas, S. (2009). Estresse ocupacional em profissionais de saúde: Um estudo com enfermeiros portugueses. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 25(3), 307-318. <https://doi.org/10.1590/S0102-37722009000300004> Disponível em [Available at] <http://hdl.handle.net/1822/9921>
- (*) Esta referência pode ser utilizada para citar este instrumento em trabalhos científicos ou técnicos.

| Descrição |

Este instrumento foi desenvolvido por Gomes (2012) a partir dos trabalhos desenvolvidos sobre *stress* ocupacional em diferentes profissionais (ver Afonso & Gomes, 2012; Gomes et al, 2006, 2009). Existe alguns dados que demonstram as boas propriedades psicométricas do instrumento (ver Baganha et al., 2016).

Assim sendo, esta escala pretende avaliar as potenciais **fontes de stress** no exercício da atividade laboral em **pilotos e pessoal de bordo** da aviação civil.

O questionário compreende **duas** partes distintas.

Numa fase inicial, é proposto aos profissionais a avaliação do **nível global** de *stress* que experienciam na sua atividade, através de um único item (0 = *Nenhum stress*; 2 = *Moderado stress*; 4 = *Elevado stress*).

Na segunda secção, são indicados 29 itens relativos às potenciais **fontes de stress** associadas à atividade profissional. Os itens distribuem-se por **sete** subescalas, sendo respondidos numa escala tipo “Likert” de cinco pontos (0 = *Nenhum stress*; 2 = *Moderado stress*; 4 = *Elevado stress*). A pontuação é obtida através da soma dos itens de cada dimensão dividindo-se depois os valores encontrados pelo total de itens da subescala. Assim sendo, valores mais elevados significam maior perceção de *stress* em cada um dos domínios avaliados.

Embora sem critérios clínicos de diagnóstico de perturbações mentais, é possível discriminar **três níveis de stress**, seguindo os valores da escala “Likert”:

- 0 a 1 pontos – baixos níveis de *stress*
- Mais de 1 até 3 pontos – níveis moderados de *stress*
- Mais de 3 até 4 pontos – níveis elevados de *stress*

| Dimensões avaliadas |

- 1. Relação com passageiros:** *stress* dos profissionais relacionado com as pessoas a quem prestam os seus serviços (ex: nível de exigência dos passageiros, incompreensão por parte dos passageiros, etc.).
- 2. Relação com chefias:** *stress* dos profissionais relacionado com a relação mantida com os superiores hierárquicos (ex: falta de apoio dos superiores, favoritismo das chefias, etc.).
- 3. Relação com colegas:** *stress* dos profissionais relacionado com a relação mantida com os colegas de trabalho (ex: conflitos com colegas, desrespeito dos colegas, etc.).
- 4. Excesso de trabalho:** *stress* dos profissionais relacionado com a carga de trabalho e com o número de horas de trabalho a realizar (ex. trabalhar muitas horas seguidas, falta de tempo para realizar adequadamente as tarefas, etc.).
- 5. Carreira e remuneração:** *stress* dos profissionais relacionado com as perspetivas de desenvolvimento da carreira profissional e com o salário recebido (ex: impossibilidade de progressão na carreira, baixa remuneração, etc.).
- 6. Problemas familiares:** *stress* dos profissionais relacionado com o relacionamento familiar e com o apoio por parte de pessoas significativas (ex: instabilidade das relações familiares e/ou conjugais, conflitos com pessoas significativas, etc.).
- 7. Horário de trabalho:** *stress* dos profissionais relacionado com as alterações nos horários previstos para realizar o trabalho e com a realização de horários noturnos (ex: ter de aguardar muito tempo pelo horário de partida, realizar viagens no período noturno, etc.).
- 8. Situações de emergência:** *stress* dos profissionais relacionado com a ocorrência de situações não previstas durante a viagem e com o surgimento de problemas a bordo (ex: efetuar uma aterragem de emergência, ter um problema técnico, etc.).

| Cotação |

Subescalas	Itens
1. Relação com passageiros (4 itens)	11, 13, 21, 27 Total = 0 – 4
2. Relação com chefias (3 itens)	12, 20, 24 Total = 0 – 4
3. Relação com colegas (3 itens)	4, 17, 22 Total = 0 – 4
4. Excesso de trabalho (4 itens)	5, 10, 16, 23 Total = 0 – 4
5. Carreira e remuneração (4 itens)	6, 15, 19, 26 Total = 0 – 4
6. Problemas familiares (3 itens)	3, 8, 28 Total = 0 – 4
7. Horário de trabalho (4 itens)	1, 7, 18, 25 Total = 0 – 4
8. Situações de emergência (4 itens)	2, 9, 14, 29 Total = 0 – 4
	Total = 29 itens

| Condições de aplicação |

- 1) Analisar a **aplicação** do instrumento com o(s) participante(s), explicando o objetivo da sua utilização (“analisar o *stress* ocupacional na atividade profissional”) e o caráter confidencial da recolha dos dados;
- 2) Planear **10 a 15 minutos** para a aplicação e preenchimento;
- 3) Organizar um **contexto reservado e sossegado**: evitar a presença de pessoas não implicadas na avaliação durante o preenchimento do instrumento.

| QSAC | 1ª Parte |

1. Na escala que se segue, assinale com um círculo o número que melhor indicar o **nível de “stress”** que sente **geralmente** no exercício da sua atividade profissional.

Em **termos gerais**, a minha atividade profissional provoca-me...

Nenhum stress	Pouco stress	Moderado stress	Bastante stress	Elevado stress
0	1	2	3	4

| QSAC | 2ª Parte |

2. Apresentam-se seguidamente várias **fontes** potencialmente geradoras de **“stress”** na sua **atividade profissional**. Por favor, assinale com um círculo o número que melhor indicar o **nível de stress/pressão** gerado por cada potencial fonte de stress no exercício da sua atividade profissional (0 = Nenhum stress; 2 = Moderado stress; 4 = Elevado stress).

Se alguma das situações referidas não se aplicar ao seu caso particular, por favor não responda a essa questão deixando-a “em branco”.

Para cada uma das situações apresentadas a seguir, indique, por favor, o nível de **stress** que sente.

	Nenhum stress	Pouco stress	Moderado stress	Bastante Stress	Elevado stress
1. Ter de aguardar muito tempo pelo horário de partida	0	1	2	3	4
2. Ocorrência de um problema grave durante o voo (ex: avaria, incêndio, etc.)	0	1	2	3	4
3. Falta de tempo para manter uma boa relação com as pessoas mais próximas (ex: cônjuge, filhos, amigos, etc.)	0	1	2	3	4
4. Conflitos e problemas com colegas de trabalho	0	1	2	3	4
5. Trabalhar muitas horas seguidas	0	1	2	3	4
6. Falta de estabilidade e segurança na carreira	0	1	2	3	4
7. Atrasos no horário de partida ou de chegada	0	1	2	3	4
8. Falta de tempo para estar com a família/amigos	0	1	2	3	4
9. Enfrentar uma situação de emergência a bordo	0	1	2	3	4
10. Excesso de trabalho e/ou de tarefas a realizar	0	1	2	3	4
11. Incompreensão dos passageiros face ao nosso trabalho	0	1	2	3	4
12. Conflitos e problemas com superiores hierárquicos	0	1	2	3	4
13. Cumprir com aquilo que é esperado pelos passageiros	0	1	2	3	4
14. Enfrentar condições climatéricas que colocam em causa a segurança do voo	0	1	2	3	4
15. Falta de perspectivas de progressão na carreira	0	1	2	3	4
16. Sobrecarga ou excesso de trabalho	0	1	2	3	4
17. Conflitos interpessoais com outros colegas de trabalho	0	1	2	3	4
18. Alteração dos horários previstos para o voo	0	1	2	3	4
19. Salário inadequado/insuficiente face às responsabilidades da minha carreira/profissão	0	1	2	3	4
20. Falta de apoio e ajuda por parte dos meus superiores	0	1	2	3	4
21. Nível de exigência dos passageiros	0	1	2	3	4
22. Comportamentos incorretos e/ou inadequados de colegas de trabalho	0	1	2	3	4
23. Ter de realizar muitas horas seguidas de trabalho	0	1	2	3	4
24. Favoritismo e/ou discriminação “encobertos” no meu local de trabalho por parte dos meus superiores	0	1	2	3	4
25. Realizar voos em horários não previstos	0	1	2	3	4
26. Falta de possibilidades de desenvolvimento e promoção na carreira	0	1	2	3	4
27. Atitudes negativas relativamente ao nosso trabalho por parte dos passageiros	0	1	2	3	4
28. Falta de tempo para dar apoio e conviver com a minha família/amigos	0	1	2	3	4
29. Realizar uma aterragem de emergência	0	1	2	3	4