

**COMPETÊNCIAS DE CUNHO OPERACIONAL NECESSÁRIAS AOS  
PILOTOS BÁSICOS DE P-95BM: UMA ANÁLISE CURRICULAR**

---

TÍTULO DO ARTIGO

**MARCELO BOTELHO RODRIGUES, CAP QOAV**

---

AUTOR

Natal - RN  
2018

## ÍNDICE

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>3</b>
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>6</b>
<b>3 METODOLOGIA.....</b>	<b>9</b>
<b>4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS .....</b>	<b>12</b>
<b>5 CONCLUSÃO.....</b>	<b>15</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>18</b>
<b>APÊNDICE A – PRIMEIRO QUESTIONÁRIO.....</b>	<b>19</b>
<b>APÊNDICE B – CONHECIMENTOS ELECADOS PELOS ESPECIALISTAS.....</b>	<b>21</b>
<b>APÊNDICE C – HABILIDADES ELECADAS PELOS ESPECIALISTAS .....</b>	<b>22</b>
<b>APÊNDICE D – ATITUDES ELECADAS PELOS ESPECIALISTAS.....</b>	<b>23</b>
<b>APÊNDICE E – GRÁFICO DE CONHECIMENTOS X CC .....</b>	<b>24</b>
<b>APÊNDICE F – GRÁFICO DE HABILIDADES X CC.....</b>	<b>25</b>
<b>APÊNDICE G – GRÁFICO DE ATITUDES X CC.....</b>	<b>26</b>
<b>APÊNDICE H – DISCIPLINAS E ORDENS DE INSTRUÇÃO DO CEO-PT .....</b>	<b>27</b>
<b>APÊNDICE I – TABELA COMPARATIVA .....</b>	<b>29</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Pouco tempo depois do seu surgimento, a aviação já estava sendo utilizada nos campos de batalha com o objetivo de se conseguir vantagens táticas e estratégicas sobre o inimigo. Assim, o lado que possuísse maior desenvolvimento tecnológico estaria à frente. Não tardou até que as principais potências da época começassem a investir cada vez mais na capacidade de suas aeronaves. Consequentemente, a especialização do homem, como operador dessas máquinas, mostrou-se determinante para a aplicação eficiente desses meios aéreos. Desde então, a aviação tem evoluído a passos largos, contudo, ainda hoje, esses princípios se fazem presentes na realidade das forças aéreas de todo o mundo.

Nesse contexto, a Força Aérea Brasileira (FAB), no intuito de cumprir a sua destinação constitucional, aqui resumida em sua missão síntese de “manter a soberania do espaço aéreo e integrar o território nacional, com vistas à defesa da pátria” (BRASIL, 2017a, p. 17), entende que o investimento em tecnologia e defesa deve estar diretamente atrelado ao desenvolvimento profissional de seus homens e mulheres, conforme destaca a Concepção Estratégica Força Aérea 100:

À medida que novas capacidades são desenvolvidas, ou mesmo novos sistemas de armas são adquiridos e colocados em operação, a organização deve estar preparada para que os militares e civis da Força Aérea adquiram e mantenham as competências necessárias para esta nova realidade. Um sistema de arma eficaz operado por pessoal qualificado e com visão inovadora é um conjunto muito poderoso (BRASIL, 2017a, p. 32).

Dentre os diversos setores da FAB enquadrados nessa concepção, encontra-se a Aviação de Patrulha<sup>1</sup>, que incorporou novos conceitos e táticas operacionais ao adquirir as aeronaves P-3AM e modernizar os seus antigos P-95B, como por exemplo, a capacidade de guerra antissubmarino e a possibilidade de imageamento remoto e acompanhamento de vetores aéreos. Assim, é correto dizer que, em consequência dessas mudanças tecnológicas, novos conhecimentos e habilidades são exigidos de seus pilotos e tripulantes. Nessa linha de pensamento, Barbosa (1997) afirma que competir nesses

---

<sup>1</sup> Aviação de Patrulha: Conjunto de pessoal, equipamentos e sistemas especializados no emprego de aeronaves de Patrulha Marítima para a realização de Ações de Força Aérea específicas determinadas pelo Comando de Operações Aeroespaciais (BRASIL, 2017b).

ambientes caracterizados por frequentes mudanças requer o constante acompanhamento dos eventos e das tendências que ocorrem no ambiente externo. Boog (1999) complementa a ideia quando diz que esse processo de mudança deve contemplar o desenvolvimento do homem e da empresa em seus diversos níveis. Corroborando com esse pensamento, a Aviação de Patrulha deve investir na capacitação dos seus militares na mesma medida em que tem se preocupado com a aquisição de novos meios.

O treinamento operacional dos pilotos de Patrulha da Força Aérea Brasileira se inicia no módulo avançado do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha (CEO-PT), ministrado no âmbito do Primeiro do Quinto Grupo de Aviação (1º/5º GAV), subordinado à ALA 10 e sediado na cidade de Natal-RN. Durante o curso, os alunos são chamados de estagiários e, da mesma maneira, serão denominados neste artigo. Após a formação básica na Academia da Força Aérea (AFA), os Aspirantes a Oficial Aviador recém-formados, designados para as aviações de Patrulha, Transporte e Reconhecimento, são matriculados nos respectivos cursos sob responsabilidade do 1º/5ºGAV.

[...] Por ser um curso de especialização em aviações específicas, toda a instrução está contida no campo técnico e especializado e na área de ciências aeronáuticas. O curso é dividido em dois módulos: básico e avançado. [...] O módulo básico é comum a todos os estagiários, independentemente de sua aviação. O aluno aplica, no C-95M, os conhecimentos adquiridos na formação de piloto militar, em adaptação diurna e noturna à aeronave, voo por instrumentos, formatura, simulador de voo e navegação em rota. [...] No módulo avançado, os estagiários são distribuídos nas aviações de Patrulha, Reconhecimento e Transporte, cumprindo, em cada uma delas, as missões específicas (BRASIL, 2017b, p.10).

Ao observarmos a concepção estrutural do curso, fica clara a complexidade da missão do 1º/5º GAV, que tem como objetivo proporcionar, aos seus alunos, o conhecimento e o treinamento prático para o emprego operacional em três aviações distintas. Além da especialização dos estagiários nas suas respectivas aviações, o Curso de Especialização Operacional (CEO) procura fomentar, nos seus alunos, os valores cultuados pela instituição nos âmbitos militar, profissional e intelectual, desenvolvendo os atributos de liderança, éticos e morais inerentes ao oficial da Força Aérea Brasileira, preparando-os, concomitantemente, para o desempenho de suas funções administrativas enquanto oficiais subalternos. No que diz respeito aos estagiários da Aviação de Patrulha, ao término do CEO-PT, estes são declarados pilotos básicos de P-95BM e

distribuídos em duas Unidades Aéreas: o Segundo Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação (2º/7º GAV) e Terceiro Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação (3º/7º GAV). Neste ponto, os estagiários devem ser capazes de discriminar e aplicar princípios, conceitos, normas e procedimentos necessários ao emprego de aeronaves de Patrulha em Ações de Força Aérea específicas estabelecidas pelo COMAE<sup>2</sup> (BRASIL, 2017b). Surge então, a oportunidade de se investigar esse momento em particular, examinando se o aprendizado desenvolvido na especialização desses pilotos tem acompanhado as constantes demandas por novas competências, na medida em que a aeronave se tornou mais complexa.

Considerando-se que os conhecimentos, as habilidades e as atitudes desenvolvidas ao longo do curso são imprescindíveis para a composição de um currículo de aprendizado, sendo que este último deve ser elaborado com base nas competências que deseja desenvolver (SACRISTÁN, 2000), surge o questionamento que deu origem a esta pesquisa científica. Esta, por sua vez, foi delimitada às atividades operacionais executadas pelos pilotos de P-95BM, levando-se em consideração a sua relevância e a sua especificidade em relação às demais missões da Força Aérea Brasileira, sendo por esse motivo, designada a somente dois Esquadrões de Patrulha: o 2º/7º GAV e o 3º/7º GAV. Tal questionamento é aqui tratado como problema de pesquisa e foi assim definido: Em que medida o currículo do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha desenvolve as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM?

No intuito de solucionar tal indagação, foram elaboradas as seguintes questões norteadoras (QN), as quais serão respondidas de acordo com o método científico:

QN1: Quais são as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM?

QN2: Quais são as competências de cunho operacional desenvolvidas no CEO-PT?

Isto posto, pretende-se atingir o seguinte Objetivo Geral (OG) desta pesquisa: Identificar em que medida o conteúdo curricular do CEO-PT desenvolve as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM. Com a finalidade atingi-lo, foram definidos, ainda, os seguintes Objetivos Específicos (OE):

---

<sup>2</sup> COMAE: Comando de Operações Aeroespaciais.

OE1: Verificar, por meio de especialistas, quais são as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM designados ao 2º/7º GAV e 3º/7º GAV.

OE2: Identificar quais são as competências de cunho operacional trabalhadas no CEO-PT, com base no seu currículo mínimo.

A verificação dos dados obtidos neste trabalho torna-se pertinente ao analisar se a capacitação dos pilotos de P-95BM está compatível com as recentes modernizações a que foi submetida à Aviação de Patrulha e, conseqüentemente, se está atendendo de maneira adequada às exigências das unidades operacionais por profissionais cada vez mais qualificados e comprometidos com a missão.

Seguindo como linha de pesquisa a Educação na Força Aérea, tem-se a oportunidade de investigar o processo de ensino-aprendizagem quanto a aspectos relevantes para o emprego da Força, como a capacitação técnica e a especialização dos pilotos de Patrulha, de maneira a buscar a excelência na operação dos equipamentos recentemente modernizados pela FAB.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

No intuito de analisar e desenvolver esta pesquisa científica verificou-se que a FAB, através do documento: Concepção Estratégica Força Aérea 100, estabelece como um de seus objetivos prioritários o desenvolvimento de competências através da gestão de recursos humanos (BRASIL, 2017a). Dessa maneira, torna-se fundamental definir esse conceito. Entretanto, o surgimento de métodos de gestão baseados na noção de competências e, por conseguinte, sua incorporação ao ambiente organizacional fizeram com que a expressão competência adquirisse diferentes significados. Não se pretende neste artigo discutir as variadas correntes teóricas ou abordagens conceituais existentes, pois o assunto já foi suficientemente abordado por muitos autores, tais como Brandão e Guimarães (2001), Fleury e Fleury (2001) e Dutra (2004). Assim, para efeito deste artigo e devido à sua aplicação no que se refere à construção de currículos por competências, será considerado o conceito desenvolvido por Perrenoud (1999), o qual define competência como se segue:

[...] Capacidade de agir eficazmente em um determinado tipo de situação, apoiada em conhecimentos, mas sem limitar-se a eles. Para enfrentar uma situação da melhor maneira possível, deve-

se, via de regra, pôr em ação e em sinergia vários recursos cognitivos complementares, entre os quais estão os conhecimentos (PERRENOUD, 1999, p. 7).

[...] Faculdade de mobilizar um conjunto de recursos cognitivos (saberes, capacidades, informações e etc) para solucionar com pertinência e eficácia uma série de situações (PERRENOUD, 1999, p. 30).

Dessa maneira, podemos entender que o conceito de competências está estreitamente relacionado com o processo de ensino-aprendizagem, sendo fator determinante para o emprego e o desenvolvimento da Força Aérea na prática. Assim, a análise do currículo do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha sob a égide deste conceito, significa ir além da pura transmissão de conhecimentos, focando, principalmente, na sua aplicação em situações complexas.

[...] Os currículos devem construir uma relação com o saber menos pautada em uma hierarquia baseada no saber erudito descontextualizado, visto que os conhecimentos sempre se ancoram, em última análise, na ação (PERRENOUD, 1999, p. 36).

Santos (2001) complementa a idéia quando aponta uma conexão íntima entre a gestão de competências e a formação que os indivíduos devem possuir para exercerem satisfatoriamente determinadas funções. O autor indica que a acepção holística dessas competências engloba não só os conhecimentos, mas também as habilidades necessárias para a realização de determinadas tarefas e, ainda, as atitudes vinculadas ao bom desempenho destas.

Analisando as definições de Perrenoud e o pensamento de Santos, podemos perceber que as formas de representação dos componentes das competências são, em geral, centradas em três grandes campos distintos e interdependentes. Durand (apud BRANDÃO; GUIMARÃES, 2001) resume esses princípios em três dimensões necessárias ao alcance dos objetivos: conhecimentos, habilidades e atitudes (CHA).

Corroborando com a ideia, podemos melhor entender o CHA e a sua relação com o conceito de competências através da reflexão de Rabaglio (2006). Segundo a autora, os conhecimentos, habilidades e atitudes, juntos, formam os pilares do bom desempenho. Esses fatores têm impacto direto na performance e, conseqüentemente, nos resultados obtidos pelas pessoas, estando intimamente ligados ao fato de se possuir os conhecimentos adequados e necessários à determinadas situações (saber), ter bem desenvolvidas as habilidades corretas para cada desafio (saber fazer) e, por fim, uma

conduta marcada por atitudes que concretizem esse conjunto de fatores (querer fazer). Para melhor exemplificar o CHA, a autora define o significado de cada letra conforme abaixo:

C = Saber (conhecimentos técnicos específicos, escolaridade, curso, especializações, etc.);

H = Saber fazer (experiência prática, domínio nos conhecimentos técnicos. Implica ter praticado o conhecimento);

A = Querer fazer (ter atitudes compatíveis para atingir eficácia em relação aos conhecimentos e habilidades adquiridos ou a serem adquiridos), (RABAGLIO, 2001, pg. 6).

Devido a sua importância para este artigo, outra definição que se faz necessária é o conceito de currículo. Sacristán (2000, p. 36) o define como sendo “um projeto seletivo de cultura, cultural, social, política e administrativamente condicionado, que preenche a atividade escolar e que se torna realidade dentro das condições da escola tal como se acha configurada”. Da mesma maneira, o autor argumenta que o currículo não deve estar restrito a um conjunto de conteúdos a serem aprendidos, mas deve refletir a expressão socializadora e cultural da instituição. Assim, pode-se concluir que é na estruturação do currículo que se definem os caminhos das organizações e os profissionais que se deseja formar, é na elaboração e consolidação de suas premissas que serão selecionados os tópicos e as ações que permitirão a preparação dos educandos para a realidade que os cercam, daí surge a importância de um currículo que priorize não só o saber estanque, mas um saber contextualizado.

No que concerne ao CEO-PT, o documento que estabelece o conteúdo programático a ser desenvolvido no decorrer do curso é a Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 37-549 – Currículo Mínimo do Curso de Especialização Operacional nas Aviações de Patrulha, Reconhecimento e Transporte, o qual engloba a instrução terrestre e aérea (BRASIL, 2017b). No caso específico da instrução aérea, os objetivos, os exercícios, os níveis a atingir, o desenvolvimento da missão, o gerenciamento do risco, bem como as recomendações especiais e de segurança afetas à missão são estabelecidos nas Ordens de Instrução (OI) (BRASIL, 2017b).

Nesse contexto, e tomando como base a teoria de Philippe Perrenoud (1999), buscou-se verificar se o currículo mínimo do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha engloba as competências necessárias ao desempenho das funções operacionais com a aeronave P-95BM, e para que estas fossem identificadas, foi utilizado o desdobramento das competências proposto por Rabaglio



(2001) nos seus três grandes campos: conhecimentos (saber), habilidades (saber fazer) e atitudes (querer fazer).

Visando responder o problema de pesquisa, foram levadas em consideração as recentes evoluções tecnológicas pelas quais a aeronave P-95BM passou e a complexidade do trabalho a ser executado no ambiente operacional do 2º/7º GAV e 3º/7º GAV. Considerando-se que o desempenho ótimo desse trabalho está diretamente relacionado com adequado desenvolvimento das competências requeridas, foram analisados os documentos que norteiam o currículo de formação do piloto básico de Patrulha, buscando-se mapear o “saber” (conhecimentos), o “saber fazer” (habilidades) e o “querer fazer” (atitudes) de maneira a identificar, percentualmente, em que medida o currículo mínimo do CEO-PT tem atendido as competências necessárias ao cumprimento das missões operacionais com a aeronave P-95BM.

Para que fosse atingida essa meta, a investigação foi conduzida conforme o método científico e as técnicas explicitadas na seção seguinte.

### **3 METODOLOGIA**

Considerando o objetivo geral deste trabalho científico e segundo as definições de Gil (2010), esta pesquisa será classificada como descritiva, pois procura obter e expor dados representativos de determinada situação, correlacionando as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos de P-95BM com aquelas desenvolvidas no currículo mínimo do CEO-PT. Com base nos métodos e procedimentos técnicos utilizados, também segundo Gil (2010), é classificada como pesquisa de levantamento, pois procura identificar as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos de P-95BM através do método Delphi. Tal método, conforme Santos (2001), possibilita a coleta dos dados que expressa a opinião de um grupo de especialistas com vistas ao cumprimento do Objetivo Específico 1. Por fim, é classificada como pesquisa documental, uma vez que, para o cumprimento do Objetivo Específico 2, faz-se necessária a investigação aprofundada dos documentos que norteiam o funcionamento do CEO-PT.

De maneira a atingir o OE1, as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos de P-95BM foram obtidas através do método Delphi por rodadas, proposto por Santos (2001). Para a aplicação deste método e no intuito de

mapear os conhecimentos, as habilidades e as atitudes requeridas, um grupo de especialistas foi submetido a rodadas de questionários, individualmente e sem contato com as opiniões dos demais, a fim de determinar essas competências, até que fosse atingido um grau de concordância. Neste método, a cada nova rodada os questionamentos da rodada anterior são repetidos, acrescentando informações e dados estatísticos do questionário anterior. Este procedimento é repetido até que a divergência de opinião entre os especialistas reduza-se a um nível considerado satisfatório, sendo que a última resposta pode ser considerada como o consenso do grupo. Dentre os vários métodos possíveis, selecionou-se o Delphi devido a sua simplicidade de aplicação e por garantir imparcialidade na opinião de cada um dos especialistas, visto que não há influência deste pesquisador e tampouco troca de ideias entre estes.

Para a composição do grupo de especialistas, foram selecionados os instrutores de P-95BM do quadro de tripulantes internos do 2º/7º GAV e 3º/7º GAV, pertencentes, atualmente, ao efetivo destas unidades. Para tal, foi levada em consideração a experiência desses pilotos na aeronave e no cumprimento das missões operacionais da Aviação de Patrulha, sem que houvesse distinção de posto ou horas de voo. Da mesma maneira, considerou-se o papel determinante deste grupo de instrutores na avaliação e no desenvolvimento das competências necessárias aos pilotos recém-chegados do 1º/5º GAV.

Assim, a primeira rodada de questionários (Apêndice A) foi enviada, separadamente, a cada um dos nove especialistas elencados por meio de um *link* de internet, o qual os direcionava para a plataforma de questionários online *Google Forms*. Nesta etapa inicial, e de acordo com o referencial teórico em que se baseia esta pesquisa, foram listados, por meio de resposta aberta, os conhecimentos, as habilidades e as atitudes de cunho operacional julgadas necessárias aos pilotos básicos de P-95BM. Devido à facilidade e rapidez do processo (envio do questionário e preenchimento das respostas por meio do aplicativo para celular *whatsapp*), todos os nove especialistas participaram da pesquisa, sendo obtida uma amostra de 100% do universo de instrutores. Em seguida, as ambiguidades dessas respostas foram eliminadas e as semelhanças agrupadas, chegando-se a três listas ordenadas de competências por tipo (CHA).

Na segunda rodada, essas três listas foram organizadas na forma de um novo questionário, o qual foi enviado ao mesmo grupo de especialistas de maneira análoga a

primeira rodada. Nesta etapa, entretanto, os nove instrutores foram submetidos a um sistema binário de questionamento, no qual tiveram apenas duas opções: concordar ou não com as competências listadas. Em seguida, a validação de cada competência foi obtida através do cálculo do coeficiente de concordância sugerido por Santos (2001), conforme a fórmula a seguir:

$$Cc = \left(1 - \frac{Vn}{Vt}\right) \times 100 \quad (1)$$

Onde:

$Cc$  = Coeficiente de concordância expresso em porcentagem;

$Vn$  = Quantidade de especialistas em desacordo com o critério predominante; e

$Vt$  = Quantidade total de especialistas.

Ainda segundo Santos (2001), um resultado pode ser considerado válido quando possuir um nível de  $Cc \geq 60\%$ . Dessa maneira, os resultados com coeficiente de concordância inferior a essa medida foram desconsiderados, restando apenas às competências com nível de concordância enquadradas nesse critério. Como o objetivo desta pesquisa é identificar as competências e não gerar uma lista de prioridades entre elas, as demais rodadas do método Delphi foram descartadas. Dessa forma, a partir dos resultados obtidos, tornou-se possível verificar as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM e, desta forma, responder à primeira questão norteadora (QN1), atingindo o previsto para o Objetivo específico 1 (OE1).

Dando sequência à pesquisa, e no intuito de responder à segunda questão norteadora (QN2) e, assim, atingir o Objetivo Específico 2 (OE2), procedeu-se a pesquisa documental do CEO-PT, através da verificação do seu Currículo mínimo (ICA 37-549) e das Ordens de Instrução (OI) que regem a fase avançada do curso. Nestas últimas, são estabelecidos os exercícios e os níveis que devem ser atingidos em cada voo de instrução.

Na ICA 37-549 (BRASIL, 2017b), foram identificadas as disciplinas diretamente relacionadas ao CEO-PT. Estas unidades foram subdivididas em disciplinas gerais, técnico-especializadas e teorias de voo. Para cada uma delas existe um objetivo específico e uma ementa. A análise destas informações, juntamente com os conteúdos definidos nas Ordens de Instrução, permitiu a verificação das competências

desenvolvidas ao longo do curso dentro das três dimensões adotadas pelo referencial teórico deste estudo. No campo técnico-especializado, os conhecimentos (aspectos cognitivos) são essencialmente trabalhados por meio de aulas expositivas. As habilidades (atributos mentais e psicomotores) são desenvolvidas, basicamente, através dos conteúdos definidos nas Ordens de Instrução. Para cada voo, existe uma OI onde estão previstos os exercícios a serem realizados e os níveis a serem atingidos naquela missão. Além disso, cada Ordem de Instrução estabelece aspectos cognitivos (saber) e afetivos (querer fazer) a serem desenvolvidos nestes mesmos voos. Por fim, os atributos relacionados às atitudes desejadas estão definidos no item 3 da ICA 37-549 (Padrão de Desempenho), no qual o estagiário deve ser capaz de demonstrar, ao término do curso, os predicados militares, profissionais e intelectuais, além dos padrões éticos e morais peculiares ao Oficial da Força Aérea Brasileira.

Por fim, fundamentando-se no referencial teórico deste artigo e no intuito de atingir o objetivo geral proposto, foram comparadas as competências identificadas na pesquisa documental do CEO-PT com aquelas apontadas pelo grupo de especialistas como essenciais aos pilotos básicos de P-95BM. A partir deste confronto de dados, foi realizada a compilação e a tabulação das informações obtidas, respondendo assim o problema de pesquisa.

#### **4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS.**

Logo que as respostas da primeira rodada do método Delphi foram recebidas, todas as competências elencadas pelos especialistas foram organizadas conforme o seu tipo (CHA). Depois de agrupadas as semelhanças e eliminadas as incongruências, essas competências deram origem a três listas distintas, contendo: 22 conhecimentos, 18 habilidades e 24 atitudes, as quais receberam códigos alfanuméricos com a finalidade de simplificar a compreensão das próximas etapas (vide apêndices B, C e D respectivamente).

Em seguida, todas essas 64 competências foram organizadas em um segundo questionário, o qual foi reenviado ao grupo de especialistas no intuito de se identificar o coeficiente de concordância (Cc) sugerido por Santos (2001). Através das respostas, tornou-se possível verificar quais conhecimentos, habilidades e atitudes atingiram um Cc maior que 60%.

Conforme a tabela 1 restaram 59 competências, subdividas em 20 conhecimentos, 16 habilidades e 23 atitudes. (vide apêndices E, F e G):

**Tabela 1** - Dados obtidos por meio do método Delphi por rodadas.

<b>Competências</b>	<b>Quantidade inicial</b>	<b>Competências com Cc &gt; 60%</b>	<b>Competências com Cc &lt; 60%</b>
Conhecimento	22	20	2
Habilidade	18	16	2
Atitude	24	23	1

**Fonte:** O autor

Desta maneira, foram identificadas as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM, atingindo-se o primeiro Objetivo Específico (OE1) desta pesquisa.

Na sequência, procedeu-se a pesquisa documental do CEO-PT e, através da análise aprofundada desses dados, foram identificadas no seu Currículo mínimo e nas suas Ordens de Instrução as competências abordadas no curso. Tais informações foram mapeadas e deram origem ao apêndice H, no qual se observa uma lista ordenada destes dados, atingindo assim o segundo Objetivo Específico (OE2) deste artigo.

Os resultados obtidos na comparação dos dois Objetivos Específicos foram tabelados conforme o apêndice I. Contudo, no intuito de facilitar o entendimento, a tabela 2 apresenta a relação entre as competências elencadas pelos especialistas (já apuradas com o coeficiente de concordância > 60%) e a sua abordagem na documentação regulamentar do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha.

A tabela abaixo indica o quanto cada competência por tipo (CHA) é abordada no currículo mínimo e nas Ordens de Instrução do CEO-PT, o quantitativo de não abordadas e a de abordadas parcialmente, exemplificando, ainda, tal medida de maneira percentual.

**Tabela 2** – Relação de competências apuradas com Cc x documentação CEO-PT

<b>Competência</b>	<b>Abordada</b>	<b>%</b>	<b>Não abordada</b>	<b>%</b>	<b>Parcialmente Abordada</b>	<b>%</b>
Conhecimento	19	95%	1	5%	0	0%
Habilidade	14	87,5%	1	6,25%	1	6,25%
Atitude	21	91,30%	1	4,35%	1	4,35%
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>91,53%</b>	<b>3</b>	<b>5,08%</b>	<b>2</b>	<b>3,39%</b>

**Fonte:** O autor

De acordo com as informações obtidas, podemos observar que os documentos que norteiam o Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha abordam um total de 91,53% das competências listadas pelos especialistas como necessárias para o cumprimento das missões operacionais com o P-95BM. Se forem levadas em consideração as duas competências abordadas parcialmente, esse quantitativo sobe para 94,92%. Portanto, conforme Perrenoud (1999), segundo o qual competência pode ser definida como a faculdade de mobilizar um conjunto de recursos cognitivos para solucionar com pertinência e eficácia uma série de situações, e de acordo com o seu desdobramento nas três dimensões apontadas por Durand (apud BRANDÃO; GUIMARÃES 2001) e das suas respectivas definições estabelecidas por Rabaglio (2001), foi possível elucidar o problema de pesquisa proposto, sendo factível identificar em que medida o currículo de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha desenvolve as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM e assim, atingir o Objetivo Geral deste artigo.

Analisando as informações obtidas, nota-se que o CEO-PT está adequado as demandas das unidades operacionais. Contudo, verificou-se que em todos os níveis há uma competência não abordada pelo curso e, ainda, uma habilidade e uma atitude abordadas parcialmente. No que se refere aos itens não abordados, foi identificado que em nenhum momento as seguintes competências são desenvolvidas no CEO-PT: conhecer os armamentos das embarcações militares e suas características (C21), a habilidade de cumprir com aproveitamento os treinamentos de sobrevivência no mar e de escape de aeronaves submersas (H15) e a atitude de querer buscar um condicionamento mínimo em natação com vistas a realizar com aproveitamento o treinamento de escape de aeronaves submersas (A16). Neste ponto, e em conformidade

com o pensamento de Sacristán (2000), o qual nos diz que a análise constante do conteúdo curricular é fator determinante para garantir a eficácia no desenvolvimento das competências, sugere-se, em momento conveniente, uma adequação curricular no sentido de atender a essas demandas, levando-se em consideração que os treinamentos de sobrevivência no mar e natação básica são realizados na AFA, porém o treinamento de escape de aeronaves submersas, apesar de não estar incluído na documentação regulamentar do CEO-PT, foi apontado pelos especialistas como aspecto necessário na formação do piloto básico de P-95BM.

Em relação às competências abordadas parcialmente no curso, observou-se que a habilidade de utilizar com segurança os equipamentos de emergência embarcados na aeronave e no colete (H14) não é treinada em sua totalidade, pois os estagiários utilizam tais equipamentos nos voos de instrução e recebem aulas expositivas a respeito de cada item. Entretanto, em nenhum momento é realizado um treinamento prático de utilização de tais equipamentos. Da mesma maneira, a atitude de buscar um condicionamento físico adequado à atividade militar (A15) é prevista nos tempos de educação física alocados no quadro de trabalho semanal (QTS) do 1º/5º GAV, porém na documentação específica do CEO-PT não foram encontradas alusões a uma prática desportiva constante. De maneira análoga ao parágrafo acima, sugere-se, em momento oportuno, uma adequação curricular no intuito de que tais demandas sejam contempladas em suas totalidades.

Por fim, analisando a tabela comparativa (apêndice I), percebeu-se que o obsoleto simulador de C-95, ainda que bastante defasado no que se refere ao painel de instrumentos do P-95BM, possui um papel fundamental no desenvolvimento das atitudes afetas a gerenciamento de recursos da tripulação (CRM<sup>3</sup>) e na mentalidade de segurança de voo dos estagiários.

## **5 CONCLUSÃO**

A motivação deste artigo científico deu-se, inicialmente, no momento em que surgiu a inquietação deste autor em verificar se o conteúdo curricular do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha tem acompanhado as recentes modernizações sofridas pelas aeronaves da FAB, em especial o P-95BM. Baseando-se

---

<sup>3</sup> CRM: Crew Resource Management (Gerenciamento de Recursos de Cabine).

em referenciais teóricos que indicavam a contínua necessidade de adequação das capacidades humanas frente às evoluções tecnológicas, mais especificamente através de uma análise curricular e da construção de currículos com base na noção de competência, e da divisão destas em conhecimentos, habilidades e atitudes, foi estabelecido o problema de pesquisa buscando se identificar em que medida o conteúdo curricular do CEO-PT desenvolve as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM.

A partir do questionamento exposto, foram concebidas duas questões norteadoras e um objetivo específico para cada uma delas. No intuito de solucionar a primeira questão, buscou-se identificar junto a especialistas quais eram as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM. Para tanto, foi utilizado o método Delphi por rodadas sugerido por Santos (2001). Ao final da segunda rodada, chegou-se ao resultado de 20 conhecimentos, 16 habilidades e 23 atitudes, atingindo-se o primeiro Objetivo Específico (OE1).

Na sequência, foi realizada uma pesquisa aprofundada na documentação norteadora do CEO-PT, buscando a identificação das competências desenvolvidas no conteúdo curricular do curso e nas suas ordens de instrução. Assim, o segundo Objetivo Específico (OE2) foi atingido.

Em seguida foi estabelecida uma relação entre os dois objetivos específicos com vistas a solucionar o problema de pesquisa e, de acordo com as informações obtidas, constatou-se que 95% dos conhecimentos, 87,5% das habilidades e 91,30% das atitudes elencadas pelos especialistas são totalmente abordadas na documentação regulamentar do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha. Verificou-se, também, que em todos os três níveis há uma competência não abordada e, ainda, uma habilidade e uma atitude abordadas parcialmente. A obtenção desses valores permitiu o alcance do Objetivo Geral (OG) desta pesquisa científica, tornando possível identificar em que medida o conteúdo curricular do CEO-PT desenvolve as competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM.

Com base nestas informações, evidenciou-se que a documentação regulamentar do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha está adequada no que se refere ao desenvolvimento das competências de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM, entretanto, foram identificadas pequenas oportunidades de melhoria, que podem ser utilizadas, em um momento adequado, para



uma possível revisão curricular com vistas a um aprimoramento ainda maior dos recursos humanos da FAB, em especial dos pilotos da Aviação de Patrulha.

Por fim, levando-se em consideração que esta pesquisa abordou apenas uma parte bastante específica de um curso relativamente complexo, a sua conclusão permite novas indagações, podendo servir de ponto de partida para outros artigos, que podem ser voltados, por exemplo, para os demais ramos do Curso de Especialização Operacional.

## REFERÊNCIAS

- BARBOSA, R. R. Monitoração ambiental: uma visão interdisciplinar. **Revista de Administração**. São Paulo: v.32, n.4, p. 42-53, out./dez. 1997.
- BOOG, G. G. **Manual de treinamento e desenvolvimento (ABTD)**. 3. ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 1999.
- BRANDÃO, H. P; GUIMARÃES, T. A. Gestão de competências e gestão de desempenho: tecnologias distintas ou instrumentos de um mesmo constructo? **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo, v. 41, n.1, p. 8-15, jan./mar. 2001.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Portaria nº 278/GC3, de 21 de junho de 2012. Aprova a reedição da “Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira.” (DCA 1-1). **Boletim do Comando da Aeronáutica**. Brasília, DF, n.121, 26 jun. 2012
- \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Portaria nº 189/GC3, de 30 de janeiro de 2017. Aprova a 1ª modificação da “Concepção Estratégica - Força Aérea 100” (DCA 11-45). **Boletim do Comando da Aeronáutica**. Brasília, DF, n. 18, 1 fev. 2017a.
- \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Portaria FAE I nº 30/A6, de 15 de dezembro de 2016. Aprova a reedição do “Currículo Mínimo do Curso de Especialização Operacional nas Aviações de Patrulha, Transporte e Reconhecimento” (ICA 37-549). **Boletim interno ostensivo [do GAP-NT]**, Parnamirim, RN, n. 8, 16 jan. 2017b.
- DURAND, T. L’alchimie de la compétence. **Revue Française de Gestion**, Paris, n.127, p. 84-102, jan./fev. 2000.
- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- PERRENOUD, P. **Construir competências desde a escola**. Porto Alegre: Artmed, 1999.
- RABAGLIO, M. O. **Ferramentas de avaliação de performance com foco em competências**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2006.
- \_\_\_\_\_. **Seleção por competências**. 2. ed. São Paulo: Educador, 2001.
- SACRISTÁN, J. G. **O Currículo: uma reflexão sobre a prática**. 3 ed. Porto Alegre: Artmed, 2000.
- SANTOS, A. C. O uso do método Delphi na criação de um modelo de competências. **Revista de Administração**, São Paulo, v. 36, n. 2, p. 25-32, abr./jun. 2001.

## APÊNDICE A – Formulário do Questionário de Pesquisa

### QUESTIONÁRIO PARA COLETA DE DADOS

Prezado Instrutor da Aviação de Patrulha,

Este questionário foi elaborado no intuito de subsidiar o desenvolvimento de um artigo científico, de minha autoria, cuja pretensão é identificar as **COMPETÊNCIAS** de cunho operacional necessárias aos pilotos básicos de P-95BM, de maneira a relacioná-las com aquelas desenvolvidas no currículo do Curso de Especialização Operacional na Aviação de Patrulha (CEO-PT), realizado no âmbito do Primeiro Esquadrão do Quinto Grupo de Aviação (1º/5º GAV).

A motivação de tal pesquisa é fundamentada na recente modernização das aeronaves: C-95 e P-95B, exigindo a adoção de novas técnicas de emprego, novos conceitos doutrinários e conseqüentemente, maiores preparo dos pilotos. Não menos importante, foi levada em consideração a complexidade do Curso de Especialização Operacional, que é concebido de forma a proporcionar aos estagiários o conhecimento e o treinamento prático para o emprego operacional em missões afetas a três aviações distintas: Patrulha, Reconhecimento e Transporte.

O método escolhido para a determinação de competências se faz com base na identificação dos conhecimentos (saber), das habilidades (saber fazer) e das atitudes (querer fazer) necessárias ao cumprimento de uma determinada tarefa.

As experiências profissionais de V.Sa., bem como sua opinião sincera, são extremamente importantes para a qualidade e credibilidade deste estudo.

As respostas serão utilizadas exclusivamente para a análise dos dados coletados, os quais terão cunho científico e receberão tratamento estatístico. Logo não é necessário nome ou qualquer outro tipo de identificação, pois as respostas não serão avaliadas individualmente, e sim de forma agrupada, garantindo o sigilo das informações prestadas.

Solicito, por fim, a gentileza de que V.Sa. responda este questionário através da plataforma de pesquisa on-line: *google forms*, por meio do aplicativo *whatsapp* ou computador.

Em caso de dúvidas, coloco à disposição o meu endereço eletrônico: [marcelotarja@yahoo.com.br](mailto:marcelotarja@yahoo.com.br).

## APÊNDICE A – Formulário do Questionário de Pesquisa (continuação)

Desde já agradeço o apoio, reafirmando a estimada relevância de vossa participação!

Marcelo Botelho Rodrigues - Cap Av.

**1.** Com base em vossa experiência profissional, quais são os **CONHECIMENTOS** necessários ao piloto recém-chegado do CEO-PT para o cumprimento das missões operacionais com a aeronave P-95BM?

Entenda-se por **CONHECIMENTO** o conjunto das informações, métodos, procedimentos, conceitos e normas assimiladas e estruturadas – é o **SABER**.

Ex: conhecer as características e os procedimentos do CRM, conhecer o MANCAT e etc.

Por favor, estabeleça no mínimo 04 e no máximo 08 **CONHECIMENTOS** necessários.

(use frases curtas, iniciadas com verbo no infinitivo)

**2.** Com base em vossa experiência profissional, quais são as **HABILIDADES** necessárias ao piloto recém-chegado do CEO-PT para o cumprimento das missões operacionais com a aeronave P-95BM?

Entenda-se por **HABILIDADE** a capacidade do indivíduo de fazer uso produtivo do conhecimento, colocando-o em ação de modo adequado à situação, visando alcançar um propósito específico – **SABER FAZER**.

Ex: planejar missões de busca, operar a aeronave em missões de Patrulha Marítima, etc.

Por favor, estabeleça no mínimo 04 e no máximo 08 **HABILIDADES** necessárias.

(use frases curtas, iniciadas com verbo no infinitivo)

**3.** Com base em vossa experiência profissional, quais são as **ATTITUDES** necessárias ao piloto recém-chegado do CEO-PT para o cumprimento das missões operacionais com a aeronave P-95BM?

Entenda-se por **ATTITUDE** os atributos profissionais e pessoais do indivíduo que o facultem a perceber aspectos que não são explicitados nas normas, procedimentos e métodos, mas que estão presentes nas atividades profissionais, assim como aqueles que o permitam agir, comprometer-se e relacionar-se de modo adequado à situação – **QUERER FAZER**.

Ex: ter iniciativa, possuir mentalidade de prevenção de acidentes, etc.

Por favor, estabeleça no mínimo 04 e no máximo 08 **ATTITUDES** necessárias.

(use frases curtas, iniciadas com verbo no infinitivo)  
**APÊNDICE B – Conhecimentos elencados pelos especialistas**

C1	Conhecer as características técnicas da aeronave P-95BM e de seus sistemas
C2	Conhecer o Manual de Patrulha
C3	Conhecer os procedimentos de voo VFR e IFR do P-95BM
C4	Conhecer os procedimentos operacionais aplicáveis a cada tipo de missão atribuída a Aviação de Patrulha
C5	Conhecer a padronização utilizada pelas UAE <sup>4</sup> nas missões operacionais da Aviação de Patrulha
C6	Conhecer o objetivo de cada missão realizada pela Aviação de Patrulha
C7	Conhecer as técnicas de planejamento das missões atribuídas a Aviação de Patrulha
C8	Conhecer o Plano de voo VOCOM e suas características
C9	Conhecer o Mancat
C10	Conhecer o Inglês técnico básico para fraseologia de patrulha
C11	Conhecer o conteúdo da pasta de missão de combate
C12	Conhecer a teoria básica de Guerra Eletrônica aplicável às missões operacionais da Aviação de Patrulha
C13	Conhecer os sistemas de C2 utilizados pelas UAE da Aviação de Patrulha
C14	Conhecer as características e os procedimentos do CRM
C15	Conhecer as teorias relativas à segurança de voo
C16	Conhecer os equipamentos de emergência da aeronave P-95BM, assim como os seus kits
C17	Conhecer os deveres de cada tripulante
C18	Conhecer os fundamentos de sobrevivência e, mais especificamente, os afetos à sobrevivência no mar
C19	Conhecer a doutrina de Busca e Salvamento aplicável às UAE da Aviação de Patrulha
C20	Conhecer as características das embarcações militares e mercantes
C21	Conhecer os armamentos das embarcações militares e suas características

---

<sup>4</sup> UAE: Unidade Aérea

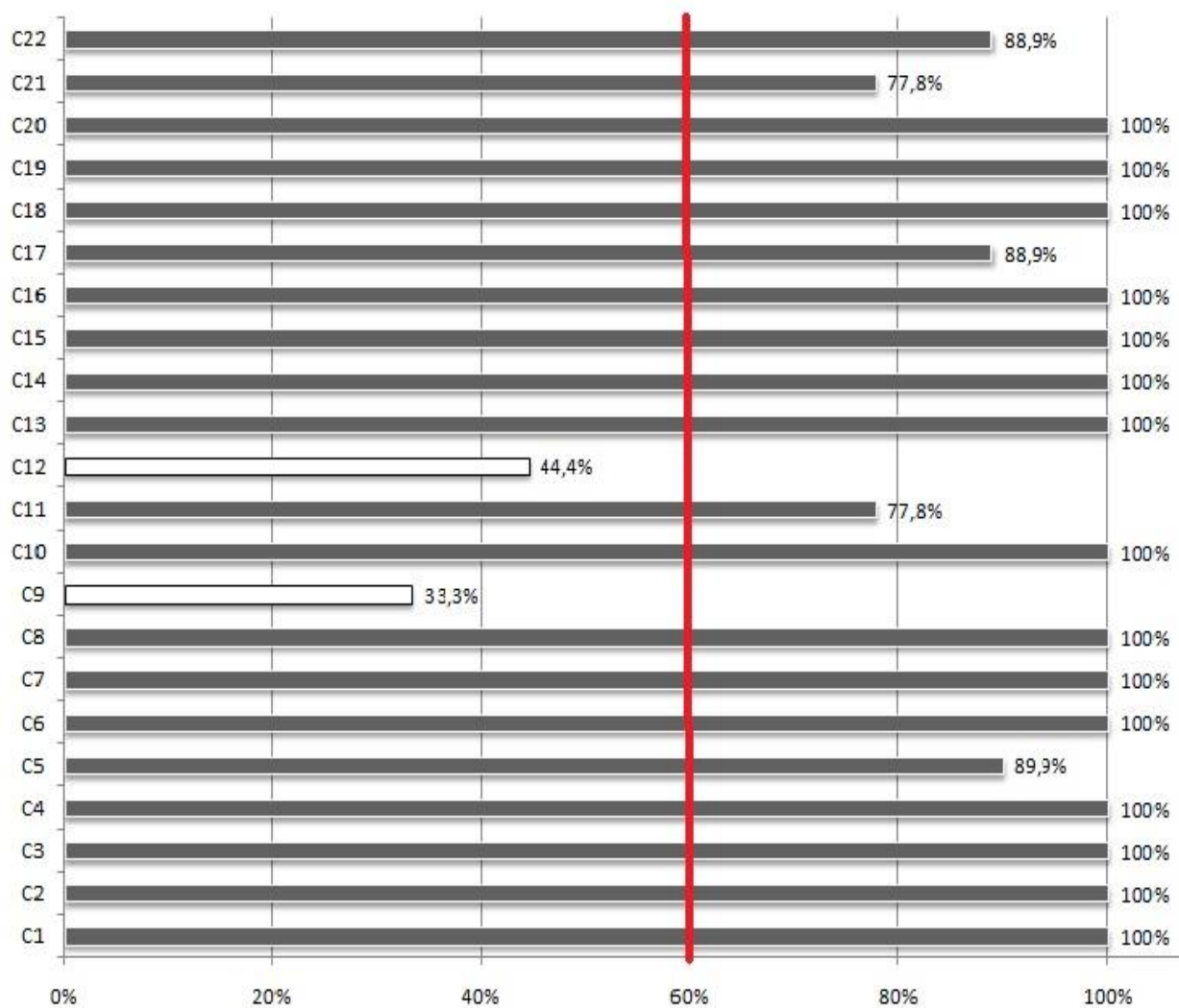
C22	Conhecer a teoria de águas jurisdicionais brasileiras
-----	---

**APÊNDICE C – Habilidades elencadas pelos especialistas**

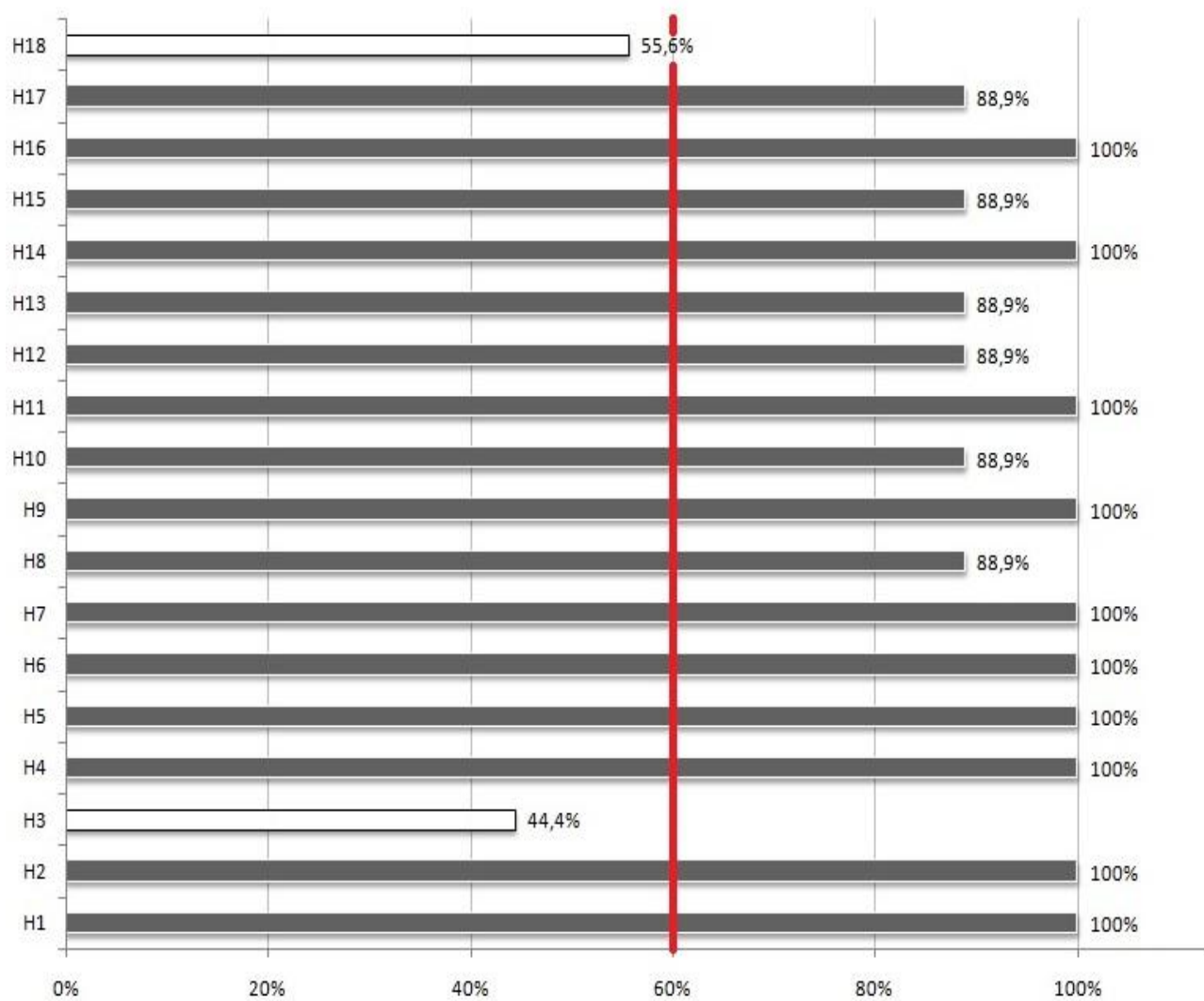
H1	Cumprir as tarefas afetas ao Segundo Piloto de Patrulha nos voos operacionais
H2	Realizar o planejamento das missões operacionais atribuídas a Aviação de Patrulha
H3	Utilizar o sistema PMA no planejamento das missões operacionais da Aviação de Patrulha
H4	Preencher e transmitir os planos de voo CAG e VOCOM
H5	Operar com velocidade e segurança o equipamento GPS Garmin 430
H6	Acompanhar e controlar o desenvolvimento do voo, principalmente em relação a autonomia.
H7	Operar os sistemas de comunicação da aeronave, realizando a fraseologia de maneira eficiente
H8	Pilotar o P-95BM com segurança, dentro de seu nível de experiência
H9	Executar os procedimentos de emergências, bem como auxiliar o outro piloto em caso de panes
H10	Identificar os diversos tipos de embarcações civis e militares, aplicando os conhecimentos do PVO
H11	Operar os equipamentos da aeronave com segurança e desenvoltura de maneira a auxiliar o 1P/1PP
H12	Manusear com segurança os manuais operacionais de maneira a transpor as suas informações para o voo
H13	Preencher os relatórios operacionais afetos as missões operacionais da Aviação de Patrulha
H14	Utilizar com segurança os equipamentos de emergência embarcados na aeronave e no colete
H15	Cumprir com aproveitamento os treinamentos de sobrevivência no mar e escape de aeronaves submersas
H16	Acompanhar os voos operacionais, plotando as coordenadas que se fizerem necessárias de forma ágil e convicta
H17	Realizar uma comunicação precisa com os Observadores SAR e os Operadores de Equipamentos Especiais
H18	Manusear os softwares instalados em <i>tablets</i> nas missões cotidianas da Aviação de Patrulha

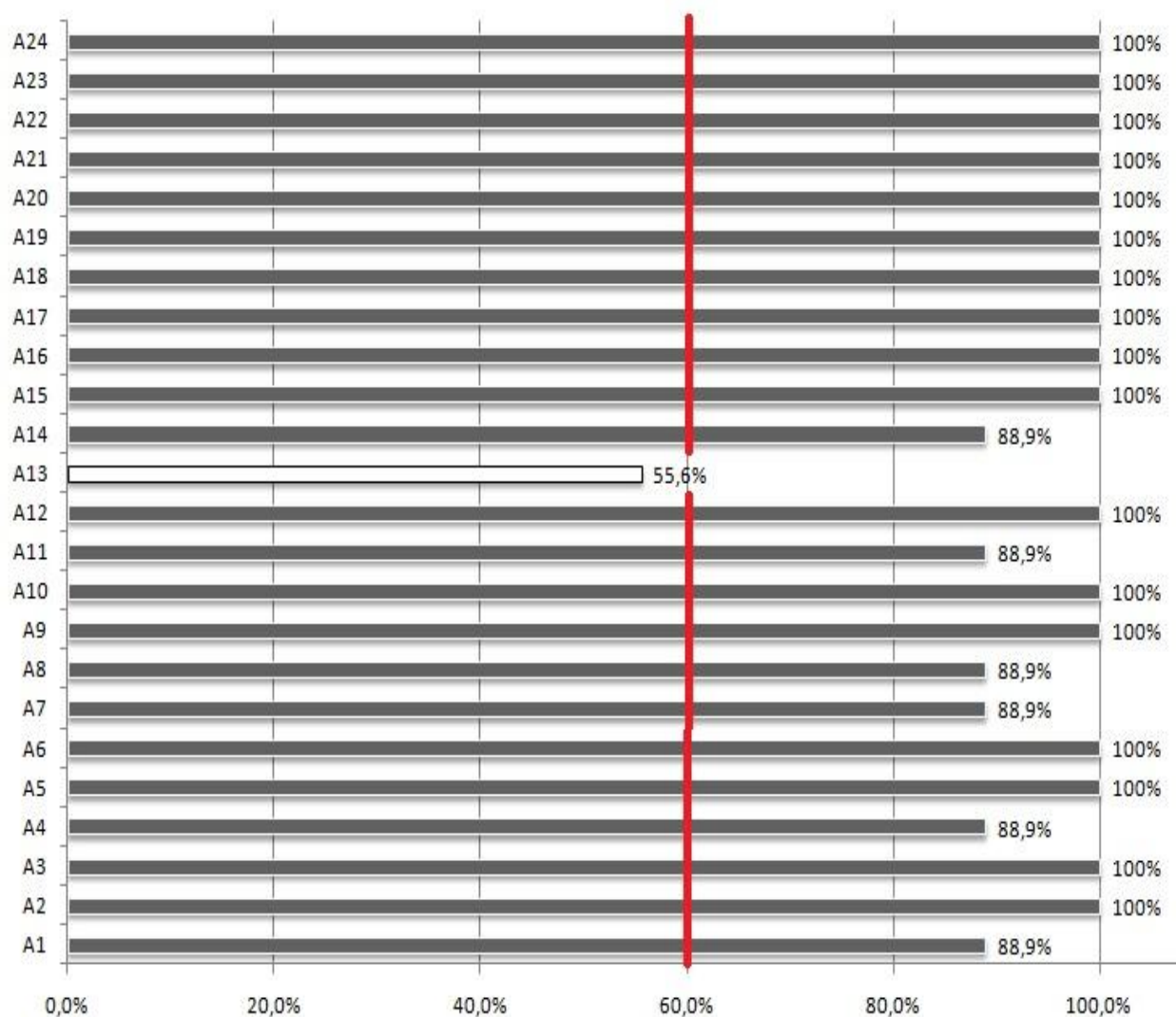
### APÊNDICE D – Atitudes elencadas pelos especialistas

A1	Ter iniciativa, e agir de maneira pró-ativa
A2	Ser pontual
A3	Possuir uma mentalidade voltada à segurança de voo
A4	Ser comprometido com a missão e com a Aviação de Patrulha
A5	Ser motivado, e vibrar com a sua profissão
A6	Ter vontade de aprender, dedicando-se aos estudos
A7	Sentir-se responsável por cobrar dos mais modernos
A8	Demonstrar coragem para assessorar o Comandante da aeronave, compreendendo a importância do seu papel dentro da tripulação
A9	Querer fazer parte do grupo, interagindo com os demais tripulantes
A10	Buscar desenvoltura na comunicação, procurando fazer-se entender no trato com os demais tripulantes
A11	Ter segurança para assumir os controles da aeronave quando necessário
A12	Sentir orgulho de pertencer a Aviação de Patrulha
A13	Possuir interesse na história da aviação militar
A14	Ter interesse nas ações de Patrulha
A15	Buscar um condicionamento físico adequado à atividade militar
A16	Buscar a aptidão mínima em natação com vistas a realizar com aproveitamento o treinamento de escape de aeronaves submersas
A17	Possuir a mentalidade de CRM
A18	Saber quando dizer não aos demais tripulantes
A19	Ter respeito pelos tripulantes mais modernos
A20	Saber reagir bem aos comentários
A21	Respeitar as regras
A22	Possuir dedicação aos planejamentos
A23	Ter disponibilidade, querendo integrar uma tripulação de Patrulha em qualquer uma de suas missões
A24	Querer reconhecer as suas dificuldades

**APÊNDICE E – Gráfico de Conhecimentos X Percentual de concordância**



**APÊNDICE F – Gráfico de Habilidades X Percentual de concordância**

**APÊNDICE G – Gráfico de Atitudes X Percentual de concordância**

## APÊNDICE H – Disciplinas e Exercícios abordados no CEO-PT

<b>Disciplinas abordadas no Currículo mínimo</b>
Gerenciamentos de recursos da tripulação (CRM)
Programa de Prevenção de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos
Tráfego Aéreo Nacional (TAN)
PMA II
ITA do C-95M
Sistema Hércules
Equipamentos de Emergência e Kit de Sobrevivência do C-95M
Evacuação de Emergência (teórico e prático)
Procedimentos Normais do C-95M
Procedimentos de Emergência do C-95M
Nacele Orientada
Cheque de Olhos vendados
Apronto de Adaptação ao C-95M
Apronto de Voo por instrumentos no C-95B
Apronto de Formatura no C-95M
Apronto de Navegação em Rota no C-95M
Apronto de Simulador
Apronto da Fase Avançada da Aviação de Patrulha
Emprego da Aviação de Patrulha
ITA do P-95
Percepção Visual de Objetivos (PVO)
Curso Teórico de Busca e Salvamento (CTBS)
Simulador de Voo do C-95
Voo de Adaptação Diurna e Noturna no C-95M
Voo por Instrumentos no C-95M
Voo Formatura Básica no C-95M
Voo de Navegação em Rota no C-95M
Voo na Fase Avançada da Aviação de Patrulha no P-95BM
Guerra Eletrônica
<b>Ordens de Instrução</b>
Adaptação ao P-95BM
Busca
Conhecimento teórico
Decisão
Doutrina de Cabine
Emergências
Formação de 2PP
Fraseologia
Iniciativa
Interesse na Instrução
Julgamento
Padronização

Patrulha Marítima
-------------------

**APÊNDICE H – Disciplinas e Exercícios abordados no CEO-PT (continuação)**

<b>Ordens de Instrução (continuação)</b>
Posto Diretor Aerotático no Ar (PDATAR)
Planejamento
Preparo de missão
Reação aos comentários
Reconhecimento Eletrônico
Relatórios operacionais
Segurança de voo

### APÊNDICE I – Tabela Comparativa

DISCIPLINAS	Conhecimentos	Habilidades	Atitudes
Gerenciamentos de recursos da tripulação (CRM)	C14		A17, A18, A19, A20
Programa de Prevenção de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos	C15		A3, A17, A18, A19, A20
Tráfego Aéreo Nacional (TAN)	C3		A3
PMA II		H3	
ITA do C-95M	C1		
Sistema Hércules	C13		
Equipamentos de Emergência e Kit de Sobrevivência do C-95M	C16		A3
Evacuação de Emergência (teórico e prático)			A3
Procedimentos Normais do C-95M	C17		
Procedimentos de Emergência do C-95M	C17, C15	H9	
Nacele Orientada	C1		
Cheque de Olhos vendados			A3
Apronto de Adaptação ao C-95M	C3		
Apronto de Voo por instrumentos no C-95B	C3		
Apronto de Navegação em Rota no C-95M	C3		
Apronto de Simulador	C14		
Apronto da Fase Avançada da Aviação de Patrulha	C4, C5		
Emprego da Aviação de Patrulha	C2, C4, C6, C7, C8, C10, C11, C13, C17, C19, C22	H14	A9, A23
ITA do P-95	C1, C16		A21
Percepção Visual de Objetivos (PVO)	C20	H10	
Curso Teórico de Busca e Salvamento (CTBS)	C17, C18		
Simulador de Voo do C-95	C14	H8	A3, A7, A8, A11, A17, A18, A19, A20
Voo de Adaptação Diurna e Noturna no C-95M		H8	
Voo por Instrumentos no C-95M	C3	H5, H8	
Voo Formatura Básica no C-95M	C3	H8	
Voo de Navegação em Rota no C-95M	C3	H4, H5, H6, H7, H8	

**APÊNDICE I – Tabela Comparativa (continuação)**

Voo na Fase Avançada da Aviação de Patrulha no P-95BM	C3, C4, C5, C7, C8, C13	H1, H2, H4, H5, H6, H7, H8, H10, H11, H13, H14, H16	A4, A5, A7, A10, A12, A14, A23
---	-------------------------	---	--------------------------------

**ORDENS DE INSTRUÇÃO**

Conteúdo	Conhecimentos	Habilidades	Atitudes
Adaptação ao P-95BM		H8, H9	A4, A11
Busca	C17, C19	H5, H7, H11, H13, H17	A10
Conhecimento teórico	C1	H9	A6, A24
Decisão			A8
Doutrina de Cabine			A8, A16
Emergências		H13	A3, A21
Formação de 2PP	C4, C7, C8, C10, C13, C17, C20	H1, H2, H4, H5, H6, H7, H8, H11, H12, H13, H14, H16	A4, A5, A9, A10, A11, A12, A14, A23
Fraseologia	C10	H1, H7, H17	A10
Iniciativa			A2, A7, A11
Interesse na Instrução			A1, A4, A5, A6, A12
Julgamento			A2, A7, A20, A24
Padronização	C5		A21
Patrulha Marítima	C17, C20	H4, H5, H7, H10, H11, H13, H17	A10
PDATAR		H4, H5, H7, H10, H11, H12, H13	A10
Planejamento	C7	H2	A22
Preparo de missão	C2, C4, C7	H2, H12	A4, A6, A22
Reação aos comentários			A20
Reconhecimento Eletrônico		H4, H5, H13	A10
Relatórios operacionais	C13	H13	
Segurança de voo			A3, A8, A16, A17