



ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 1/2021

KLLAUS FERNANDO GAIO GOMES SIQUEIRA, Cap Av

Aprimoramento da Instrução Aérea do 3º Esquadrão de Transporte Aéreo.

Rio de Janeiro

2021

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA

CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 1/2021

KLLAUS FERNANDO GAIO GOMES SIQUEIRA, Cap Av

Aprimoramento da Instrução Aérea do 3º Esquadrão de Transporte Aéreo.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica como requisito parcial para aprovação no Curso de Pós-graduação em Gestão Pública com ênfase em Projetos e Processos.

Orientador: André da Costa Gonçalves, Prof. Msc.

Rio de Janeiro

2021

KLLAUS FERNANDO GAIO GOMES SIQUEIRA, Cap Av

Aprimoramento da Instrução Aérea do 3º Esquadrão de Transporte Aéreo.

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado no Curso de Aperfeiçoamento
de Oficiais da Aeronáutica.

Aprovado por:

André da Costa Gonçalves, Prof. Msc
EAOAR

Carlos **Eduardo** José da Silva, Maj Esp Av
EAOAR

Rio de Janeiro
2021

RESUMO

Anualmente, acontece no 3º Esquadrão de Transporte Aéreo – 3º ETA, uma das transformações mais importantes da vida Operacional de um Piloto, que é se tornar Instrutor de voo. É toda essa transformação acontece em pouco mais de 2 anos. Devido tamanha importância que é conduzir uma instrução e pelo pouco tempo para atingir tal elevação, o presente ensaio visa defender a tese de que a Instrução Aérea do 3º ETA necessita de aprimoramento na sua estrutura, a começar pela fase de preparação dos seus instrutores até o próprio acompanhamento das novas instruções. Para tanto, a tese é sustentada pelo fato de que, atualmente, os instrutores do 3º ETA não recebem orientações prévias e contínuas a respeito dos impactos gerados pela sua instrução no ciclo Operacional de seus alunos. Cumpre ressaltar que, pouco é desenvolvido progressivamente entre os instrutores, os atributos necessários para atingir a proficiência na Instrução Aérea. Outro argumento basilar é a falta de mecanismos adequados de padronização, que aumenta sobremaneira a subjetividade na instrução e perde-se a oportunidade de construir um *feedback* em relação ao desempenho do instrutor, dificultando o seu crescimento individual. Cumprido os aprimoramentos, não só a Instrução aérea no 3º ETA será beneficiada mas como toda a Força Aérea sentirá um impacto substancialmente positivo, visto que todos os Esquadrões Aéreos passam pelo mesmo tipo de processo, além de que, a boa preparação prematura e um bom acompanhamento daqueles que conduzem a arte de instruir formarão pilotos mais capacitados no enfrentamento dos diversos vetores da FAB.

Palavras-chave: Instrução Aérea. Aprimoramento. Ciclo Operacional. Atributos. Mecanismos de Padronização.

1 INTRODUÇÃO

Segundo Guerra (2014), a vida se constrói numa proporção de tempo e aprendizado, numa sucessão onde quanto mais tempo se passa, mais aprendizagem se adquire. Assim como na vida, na atividade aérea, em especial na instrução de voo, essa proporção também se aplica. O problema é que muitas vezes, num cenário dinâmico e complexo de um Esquadrão Aéreo, o tempo se torna escasso comparado ao nível de aprendizado e entendimento exigido para ministrar uma instrução aérea.

Neste escopo, o 3º Esquadrão de Transporte Aéreo – 3º ETA, sediado no Rio de Janeiro/RJ, cumpre um papel relevante, pois é nessa Unidade, que os Pilotos recentemente especializados na Aviação de Transporte, desfrutam, em pouco mais de 2 anos, da sua primeira e significativa transformação de instruídos a instrutores de voo.

O Piloto, antes de alcançar a qualificação de instrutor de voo, exerce ao longo do seu primeiro ano de Esquadrão, a função a bordo de Piloto Básico. Costumamente no início do segundo ano, passa por uma instrução específica a fim de ser elevado a Piloto Operacional. Nessa fase, começa a desempenhar o papel de Comandante de Aeronave/Missão e, em grande parte, divide a cabine do avião apenas com os Pilotos Básicos, aqueles do primeiro ano. Já no início do terceiro ano é submetido a três missões de cheque, avaliada por instrutores do 3º ou 4º ano de Esquadrão, a fim de ser homologado a instrutor de voo e estar capacitado a ministrar instrução aos Pilotos Básicos, Operacionais ou até mesmo pilotos de igual qualificação.

Visto esse ciclo rápido e dinâmico da atividade aérea no Esquadrão, na qual se observa que os instrutores recém-formados possui pouco tempo para desenvolver as habilidades necessárias da instrução, adicionado à semelhança ou proximidade em termos de experiência e hierarquia sobre seus alunos, coube trazer a esse ensaio, a tese de que a instrução aérea do 3º ETA carece de um aprimoramento na sua estruturação, da basilar às mais complexas.

O primeiro ponto a ser aprimorado é a preparação antecipada dos futuros instrutores de voo da Unidade, a começar pela sua qualificação pregressa, alcançando um preparo cadenciado dos atributos essenciais na vida desse novo instrutor. Esse ponto é pautado pelo argumento que atualmente o 3º ETA não possui instruções específicas ao longo desse tempo de elevação operacional. Sendo assim torna-se primordial o refinamento deste aspecto.

O segundo ponto a ser aprimorado é sob a luz de que, no presente, a falta de mecanismos de padronização na instrução gera insegurança àqueles que ministram a instrução e àqueles que a recebem, além de dificultar o *feedback* aos próprios instrutores, prejudicando sobremaneira seu crescimento individual. Dessa forma, necessita-se buscar a uniformização de procedimentos, de modo a mitigar a subjetividade da instrução e auxiliar no aperfeiçoamento da mesma.

2 DESENVOLVIMENTO

Ao perceber a necessidade de aprimoramento na estruturação da Instrução Aérea do 3º ETA, devido ao pouco tempo para a elevação operacional a instrutor e à falta de mecanismos de padronização, este autor atentou-se a esses principais pontos a serem ajustados, intitulado-os como argumentos dessa tese. Além de analisar os aspectos de aperfeiçoamento, destacou os impactos negativos gerados pela falta desses ajustes, bem como apresentou possíveis soluções corretivas.

2.1 Preparação do futuro Instrutor de voo

Aviação e docência, duas palavras com temas distintos e que juntas numa mesma frase, é denominada de Instrução Aérea, na qual o papel do professor é desempenhado pela função de instrutor de voo, num ambiente diferenciado, dentro de uma aeronave.

Como observado no resumo, sintetiza-se que, o instrutor de voo do 3º ETA, tem a missão de adaptar os Pilotos Básicos recém-chegados no Esquadrão, conduzir a formação desses, em Pilotos Operacionais e tão logo na formação destes últimos, em novos instrutores de voo.

O instrutor do 3º ETA ainda carrega consigo, o objetivo central da Unidade, que é a preparação e capacitação dos futuros pilotos da primeira linha da Aviação de Transporte da Força Aérea Brasileira - FAB, na qual estes desempenharão suas funções, a bordo de plataformas de voo mais modernas e complexas.

Sendo assim, apenas sob essa ótica descrita acima, é perceptível como o instrutor do 3º ETA exerce importante papel na vida operacional de seus instruídos, porém, devido ao dinamismo dos voos, das atividades administrativas e Operacionais e da rápida Elevação Operacional, alguns conceitos são esquecidos ou sequer conhecidos por estes, que conduzem a arte de instruir. Nesse escopo, torna-se

fundamental, lembrá-los ou mostrá-los algumas dessas atribuições e fazê-lo ter a percepção constante do tamanho da responsabilidade que tem em mãos, pois conforme Guerra:

...é relevante o conhecimento dos atributos necessários ao mesmo, bem como o reconhecimento de seu papel como docente, para que de posse de tais informações, seja possível identificar o comprometimento da aprendizagem dos discentes, e em conjunto com as técnicas e ferramentas adjutoras, promover um ensino de qualidade, fazendo jus à sua figura, como elemento fundamental à arte de lecionar. (Guerra, 2014, p.1)

Guerra (2014), ainda complementou dizendo que, é comum se observar nas instruções, alunos adquirirem junto ao conhecimento, os mesmos costumes e postura de seus instrutores. Sendo assim, os instrutores ainda exercem significativa influência, nas atividades operacionais e administrativas sobre seus instruídos, visto que, tornam-se em sua maioria, referência para os demais pilotos da Unidade Aérea.

Por isso, esse autor percebeu que a ausência de aulas expositivas ou aprontos específicos, de caráter motivacionais e instrucionais, vem impactando negativamente na conscientização daqueles que conduzem a instrução, visto que ausentes dessa carga de responsabilização, somados a proximidade hierárquica e experiência de voo, alguns instrutores por vezes, não adotam uma postura adequada ao grau de importância que a instrução exige. Possivelmente após os instrutores receberem tais orientações não incorrerão mais em erros e tomadas de atitudes equivocadas.

Além do entendimento da relevância do seu papel como instrutor, cumpre ressaltar a importância da preparação antecipada do instrutor, com vistas ao aprimoramento das qualidades exigidas na condução da instrução aérea. Tal preparação iniciaria na função que antecede a de instruir, no caso a função de Piloto Operacional, pois é nessa função que o piloto já exerce sobre os demais tripulantes, alguns dos atributos didáticos inerentes à própria instrução de voo, conforme Brasil (2012) quais sejam a de paciência, oportunidade, exemplo, respeito, atenção, humildade e autenticidade.

Dessa forma, o piloto, quase instrutor, poderia familiarizar-se com as características supracitadas e obter a proficiência ao longo dos voos Operacionais com tripulações compostas por Pilotos Básicos ou Pilotos Operacionais do Esquadrão.

Com a devida atenção aos apontamentos anteriores, a instrução aérea no 3º ETA será conduzida, enfim, por pilotos conscientes da sua importância e capacitados

dos seus atributos, haja vista a sua preparação antecipada em receber tal direcionamento desde a sua qualificação pregressa.

2.2 Padronização dos processos de avaliação

Como é de conhecimento, a instrução aérea é individual e cada instrutor tem a autonomia na identificação das características do instruído e encontrar meios de cumprir o objetivo de ensinar, conforme BRASIL (2016), o tipo de abordagem sempre será “*sui generis*” (peculiar), mas a mensagem sempre deve ser a mais padronizada possível.

Quanto mais padronizada é a mensagem e quanto maior uniformidade em relação aos métodos de avaliação existir, mais o aluno se sentirá seguro, pois terão a certeza de não sofrer interferência da subjetividade ou até mesmo halo, fortalecendo a credibilidade, que Junior (2017) julga ser uma das bases do sucesso na instrução.

Conforme Campos (2014), a padronização é o caminho seguro para a produtividade e a competitividade em nível internacional, pois é uma das bases onde se assenta o moderno gerenciamento. Nesse aspecto destaco a primeira dificuldade que encontramos num ambiente de instrução aérea com insuficiente ou até mesmo falta de padronização, qual seja a de mensurar a qualidade reforçada pela dificuldade no gerenciamento e acompanhamento.

Atualmente, na Instrução Aérea do 3º ETA, os mecanismos de absorção desses conceitos sobre padronização da instrução, inicia-se no curso de formação de instrutores de voo, ministrado, à distância, pelo GITE. Nesse curso, o piloto recebe aulas genéricas sobre alguns conceitos de *briefing*, *debriefing*, comunicação e outros temas afins.

Antes de ministrarem instrução de voo, os pilotos passam por 3 avaliações aéreas, na qual são verificados sua proficiência em ministrar um *briefing* e *debriefing*, bem como sua percepção aos erros durante um voo e capacidade de corrigí-los.

Após isso, o recém-formado instrutor passa a ministrar suas primeiras instruções. Daí então, o único meio pelo qual se consegue observar a eficiência da instrução é na incessante observação do preenchimento das fichas de voo, que em muitas vezes fogem do padrão estabelecido em legislação específica, sendo necessária constantes devoluções para que os instrutores façam as devidas correções.

Visto isso, esse autor percebeu que após a formação de instrutor, o Esquadrão não possui nenhuma ferramenta que forneça informações sobre o desempenho dos pilotos qualificados nessa função, corroborando com o argumento de que a instrução aérea do 3º ETA ainda carece de implementação de mecanismos de padronização nesse sentido.

Primeiramente e basilar, o incremento de aulas expositivas, a nível de conhecimento, trarão medidas mitigatórias dos erros de preenchimento de fichas. Essas aulas tratarão a respeito de algumas legislações norteadoras quanto ao correto preenchimento das fichas de voo, bem como servirão para a elaboração da tabela de padronização de instrutores, na qual os graus serão vetorados mediante desempenho do instruído, diminuindo sobretudo a subjetividade da instrução.

Além disso, incrementa-se à sugestão acima, a elaboração de uma ficha de *feedback*, as quais serão preenchidas pelos alunos, após uma determinada instrução, possibilitando ao instrutor identificar seus pontos fortes e fracos e o que fazer para aprimorar sua instrução, conforme corroborado por Chiavenato (2014, p. 361), “[...] é uma técnica de mudança de comportamento que parte do princípio de que, quanto mais dados cognitivos o indivíduo recebe, maior será sua possibilidade de organizá-los e agir criativamente.”

A longo prazo, a implementação desses mecanismos será tão benéfica para instrução que influenciará sobremaneira na segurança de voo do Esquadrão, pois, conforme Santos (2018), direcionar esforços para a padronização da instrução e dos instrutores trará benefícios à segurança operacional e qualidade da formação dos pilotos da Aviação Brasileira.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como ressaltado, o 3º ETA desenvolve importante papel no ciclo operacional de alguns pilotos da Aviação de Transporte, pois é nessa Unidade que os pilotos desfrutam da sua primeira e significativa transformação de instruídos a instrutores e passam a ter outra perspectiva sobre a instrução.

Devido o ciclo dinâmico do Esquadrão, muitos atingem tal Operacionalidade ainda com pouca experiência e passam a ministrar instruções a pilotos de proximidade hierárquica e de similar conhecimento sobre a aeronave. Além disso, o Esquadrão não dispõe de ferramentas de padronização que visam um *feedback* sobre a sua

forma de instruir. Isto somado a algumas percepções desse autor, fizeram levar à tese de que a Instrução aérea do 3º ETA carece de aprimoramento na sua estruturação.

Para tanto foi ressaltado os impactos negativos sobre a falta de aprontos específicos para o instrutor assimilar sua importância no ciclo operacional do instruído. Nesse aspecto foram comentados que toda a vida operacional e administrativa são baseadas nas referências tomadas pelo instruído. Sendo assim, o incremento dessas aulas ou aprontos traria nova percepção sobre o aspecto da instrução. Ainda nesse ponto, foi ressaltada a importância da preparação dos atributos dos novos instrutores, desde a sua qualificação pregressa, com vistas ao seu aprimoramento durante essa função.

Ademais, foi destacada a carência de mecanismos padronizados para avaliação da instrução, tanto pelo gerenciador como também pelo próprio instrutor que em muitas vezes, não possui *feedback* da sua instrução. Nesse escopo, é mister lembrar que a padronização da instrução tem efeitos significativos na segurança de voo, haja vista tudo o que já foi citado anteriormente.

Tais observações refletem justamente na percepção do autor sobre a necessidade de aprimoramento da estruturação da instrução aérea do 3º ETA. Sendo assim, cientes do impacto que a instrução gera no ciclo operacional dos pilotos e que a sua negligência com os pontos destacados trazem perdas significativas para a condução da atividade, o aprimoramento da instrução aérea do 3º ETA causará efeitos não somente na própria Unidade, mas também afetará, além muros destas, nas demais Unidades Operacionais da FAB, haja vista que o piloto formado nesse Esquadrão transportará consigo, os ensinamentos basilares absorvidos durante toda a sua vida operacional no 3º ETA, fazendo com que conseqüentemente as próximas Unidades recebam pilotos melhores capacitados e tenham condições de aprimorarem outros aspectos.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Ministério da Aeronáutica - SIPAER. **Manual do instrutor de voo**. CNT – CNPAA. 2016.
- CHIAVENATO, I. **Gestão de pessoas**: O novo papel dos recursos humanos nas organizações. 4ª edição. Editora Manole. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.
- CAMPOS, V.F. **Qualidade total** – Padronização de empresas. Livro. 2ª edição. Editora Falconi. São Paulo: 2014.
- GUERRA, W.S. **A prática docente no âmbito da instrução aérea** – atributos dos instrutores de voo. - Artigo. Universidade FUMEC. Minas Gerais: 2014. v1.
- JUNIOR, A.C.P. **Importância no processo de ensinamento nas técnicas de pilotagem no curso de instrutor de voo**. Monografia (Graduação em Ciências Aeronáuticas) - Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, 2016.
- JUNIOR, J. S. **Escola de aviação civil e sua influência no desempenho operacional do instrutor de voo**. Orientador: Prof. Conceição Aparecida Kindermann. 2017. 42 p. Monografia (Graduação em Ciências Aeronáuticas) - Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, 2017.
- SANTOS, J. V. **Papel do instrutor de voo primário para a segurança operacional da aviação geral**: requisito ideal mínimo de formação acadêmica para o exercício dessa profissão. Trabalho de conclusão de curso da Universidade do Sul de Santa Catarina. 2018. Disponível em: <https://riuni.unisul.br/handle/12345/6136>. Acesso em: 23 out. 2020.