

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**OPERAÇÕES**

**DCA 55-41**

**PROGRESSÃO OPERACIONAL DE OFICIAIS  
AVIADORES DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA**

**2018**



**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA  
COMANDO DE PREPARO**



**OPERAÇÕES**

**DCA 55-41**

**PROGRESSÃO OPERACIONAL DE OFICIAIS  
AVIADORES DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA**

**2018**





**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**

PORTARIA Nº 1.916/GC3, DE 22 DE NOVEMBRO DE 2018.

Aprova a DCA 55-41 “Progressão Operacional de Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira”.

**O COMANDANTE DA AERONÁUTICA**, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e XIV do art. 23 da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o que consta do Processo nº 67050.015064/2018-28, procedente do Estado-Maior da Aeronáutica, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da DCA 55-41 “Progressão Operacional de Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 318/GC3, de 28 de março de 2016, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 56, de 4 de abril de 2016.

Ten Brig Ar NIVALDO LUIZ ROSSATO  
Comandante da Aeronáutica

(Publicada no BCA nº 205, de 26 de novembro de 2018)



## SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b>	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>CONCEITUAÇÃO</u>	9
1.3 <u>ÂMBITO</u>	13
<b>2 VISÃO GERAL DA PROGRESSÃO OPERACIONAL</b>	14
<b>3 PROGRAMA DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL</b>	15
3.1 <u>ASPECTOS GERAIS</u>	15
3.2 <u>CURSO DE PREPARAÇÃO DE OFICIAIS DE ESQUADRÃO AÉREO (CPROE)</u>	16
3.3 <u>ESTÁGIO FUNCIONAL (EF)</u>	16
3.4 <u>CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL NA AVIAÇÃO DE ASAS ROTATIVAS (CEOAR)</u>	16
3.5 <u>CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL NA AVIAÇÃO DE CAÇA (CEOCA)</u>	16
3.6 <u>CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL NA AVIAÇÃO DE INTELIGÊNCIA, VIGILÂNCIA E RECONHECIMENTO (CEOIVR)</u>	17
3.7 <u>CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL NA AVIAÇÃO DE TRANSPORTE (CEOTR)</u>	17
<b>4 PROGRAMA DE ELEVÇÃO OPERACIONAL</b>	18
4.1 <u>ASPECTOS GERAIS</u>	18
4.2 <u>PEVOP DOS PROJETOS DA AVIAÇÃO DE ASAS ROTATIVAS</u>	18
4.3 <u>PEVOP DOS PROJETOS DA AVIAÇÃO DE CAÇA</u>	19
4.4 <u>PEVOP DOS PROJETOS DA AVIAÇÃO DE IVR</u>	20
4.5 <u>PEVOP DA AVIAÇÃO DE TRANSPORTE</u>	21
4.6 <u>PEVOP DOS PROJETOS DA AVIAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	22
<b>5 INSTRUÇÃO AÉREA</b>	24
<b>6 CURSO DE ENSAIOS EM VOO (CEV)</b>	25
<b>7 AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS</b>	26
<b>8 ESQUADRÃO DE DEMONSTRAÇÃO AÉREA (EDA)</b>	27
<b>9 AFASTAMENTO DURANTE O PESOP E PEVOP</b>	28
9.1 <u>ASPECTOS GERAIS</u>	28
9.2 <u>AFASTAMENTO DURANTE O CPROE</u>	28
9.3 <u>AFASTAMENTO DURANTE O CEO</u>	28
9.4 <u>AFASTAMENTO DURANTE O PEVOP</u>	29
<b>10 DISPOSIÇÕES FINAIS</b>	30
<b>REFERÊNCIAS</b>	31
Anexo A – Unidades Aéreas e Aeronaves de Especialização e Elevação Operacionais	32
Anexo B - Progressão Operacional Asas Rotativas	33
Anexo C - Progressão Operacional Caça	34
Anexo D - Progressão Operacional IVR	35
Anexo E - Progressão Operacional Transporte	36
Anexo F - Progressão Operacional Busca e Salvamento	37





## **PREFÁCIO**

O desenvolvimento dos recursos humanos, em todos os campos das atividades da Aeronáutica, é um fator de permanente preocupação da Administração, em razão de sua preponderante contribuição para o preparo da Força e para o seu eventual emprego.

A Força Aérea Brasileira (FAB) deve ser dotada de poder de combate adequado aos cenários mais prováveis de emprego, conforme estabelece a DCA 11-45.

A prontidão operacional tem sido alcançada por meio da constante manutenção do nível de treinamento das equipagens, uma vez que, adequadamente preparados, os recursos humanos tornam-se suportes fundamentais para o emprego da Força Aérea.

Dessa forma, decidiu-se estruturar um processo de “Progressão Operacional dos Oficiais Aviadores”, ajustando-o à realidade, de modo a assegurar um padrão de ensino e de treinamento compatíveis com as necessidades de uma Força Aérea moderna.

Essa sistemática possibilita ao Oficial Aviador percorrer diversas etapas, de forma evolutiva, abrangendo a formação operacional, a obtenção da especialização em uma das Aviações e a progressiva elevação de suas qualificações.



## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

A presente Diretriz tem por finalidade estabelecer uma sistemática que assegure a gradual progressão operacional do Aspirante a Oficial Aviador e do Oficial Aviador, após a conclusão do Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAV) na Academia da Força Aérea (AFA).

### **1.2 CONCEITUAÇÃO**

#### **1.2.1 AVIAÇÃO DE ASAS ROTATIVAS**

Conjunto de pessoal, equipamentos e sistemas especializados no emprego de helicópteros para a realização de Ações de Força Aérea especificadas no Conceito Operacional de Preparo e Emprego, elaborado pelo Comando de Preparo (COMPREP) conforme a doutrina vigente.

#### **1.2.2 AVIAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO**

Conjunto de pessoal, equipamentos e sistemas especializados no emprego de aeronaves de busca e salvamento para a realização de Ações de Força Aérea especificadas no Conceito Operacional de Preparo e Emprego, elaborado pelo COMPREP conforme a doutrina vigente.

#### **1.2.3 AVIAÇÃO DE CAÇA**

Conjunto de pessoal, equipamentos e sistemas especializados no emprego de aeronaves de caça para a realização de Ações de Força Aérea especificadas no Conceito Operacional de Preparo e Emprego, elaborado pelo COMPREP conforme a doutrina vigente.

#### **1.2.4 AVIAÇÃO DE INTELIGÊNCIA, VIGILÂNCIA E RECONHECIMENTO**

Conjunto de pessoal, equipamentos e sistemas especializados no emprego de aeronaves de patrulha, inteligência, vigilância e reconhecimento para a realização de Ações de Força Aérea especificadas no Conceito Operacional de Preparo e Emprego, elaborado pelo COMPREP conforme a doutrina vigente.

##### **1.2.4.1 Aviação de Patrulha**

Conjunto de pessoal, equipamentos e sistemas especializados no emprego de aeronaves de patrulha para a realização de Ações de Força Aérea especificadas no Conceito Operacional de Preparo e Emprego, elaborado pelo COMPREP conforme a doutrina vigente.

##### **1.2.4.2 Aviação de Reconhecimento**

Conjunto de pessoal, equipamentos e sistemas especializados no emprego de aeronaves de reconhecimento aéreo para a realização de Ações de Força Aérea especificadas no Conceito Operacional de Preparo e Emprego, elaborado pelo COMPREP conforme a doutrina vigente.

### **1.2.5 AVIAÇÃO DE TRANSPORTE**

Conjunto de pessoal, equipamentos e sistemas especializados no emprego de aeronaves de transporte aéreo para a realização de Ações de Força Aérea especificadas no Conceito Operacional de Preparo e Emprego, elaborado pelo COMPREP conforme a doutrina vigente.

### **1.2.6 CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL (CEO)**

**1.2.6.1** Conjunto de atividades de práticas (aéreas) e de ensino, cuja finalidade é proporcionar experiências de aprendizagem que habilitem o instruendo a discriminar e aplicar princípios, conceitos, normas e procedimentos necessários ao emprego de uma aeronave militar, conforme a Aviação em que for especializado.

**1.2.6.2** O CEO compõe o Programa de Especialização Operacional (PESOP) e é subdividido em 04 (quatro) Cursos de especialização distintos, de acordo com as especificidades das aviações: CEO Caça, CEO Asas Rotativas, CEO Transporte e CEO Inteligência, Vigilância e Reconhecimento.

**1.2.6.3** Os documentos que normatizam cada um dos CEO são os respectivos Currículos Mínimos, elaborados e aprovados pelo COMPREP, e os Programas dos Cursos de Especialização Operacional (PCEO).

### **1.2.7 CURSO DE PREPARAÇÃO DE OFICIAIS DE ESQUADRÃO AÉREO (CPROE)**

Conjunto de atividades de ensino, cuja finalidade é proporcionar experiências de aprendizagem que habilitem o discente a discriminar e a aplicar as normas e os procedimentos necessários ao desempenho das atividades operacionais e administrativas inerentes às funções de oficial aviador, nos postos de tenente e capitão, nas Unidades Aéreas (UAe) e Alas, além de fixar princípios e conceitos que orientam o preparo e o emprego da Força Aérea Brasileira.

### **1.2.8 ESTAGIÁRIO**

Aspirante a Oficial Aviador ou Oficial Aviador que esteja realizando o Programa de Especialização Operacional (PESOP).

### **1.2.9 ESTÁGIO FUNCIONAL (EF)**

Conjunto de atividades, cuja finalidade é proporcionar experiências de aprendizagem que habilitem o estagiário a discriminar e aplicar conhecimentos práticos necessários ao desempenho das funções administrativas inerentes aos postos de 2º Tenente, 1º Tenente e Capitão, nas Alas e UAe.

### **1.2.10 FUNÇÃO A BORDO**

Função a bordo caracteriza-se pelo conjunto de atividades desempenhadas por militar da Força Aérea Brasileira (FAB), tripulante, quando a bordo de uma aeronave da FAB ou de uma estação de pilotagem remota, desempenhando tarefas para a qual foi especificamente preparado. As funções a bordo estão descritas no Anexo A da ICA 19-35 - Registro de Atividades Aéreas e detalhadas nos respectivos PCEO e PEVOP.

**1.2.11 INSTRUTOR DE VOO**

Função a bordo que habilita o Oficial Aviador a ministrar instrução em um determinado tipo de aeronave.

**1.2.12 LÍDER DE FORMAÇÃO**

Qualificação Operacional que habilita o Oficial Aviador a comandar formação de aeronaves militares em voo. Diferentes tipos de formação de aeronaves exigem qualificações distintas, que são definidas pelo COMPREP em documentação específica.

**1.2.13 PILOTO INTERNO (PI) DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA**

Função que habilita o Oficial Aviador a empregar Aeronave Remotamente Pilotada (ARP), para realizar Ações de Força Aérea específicas determinadas pelo COMPREP.

**1.2.14 PILOTO EXTERNO (PE) DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA**

Função que habilita o militar a pilotar Aeronave Remotamente Pilotada (ARP), em condições visuais, nas fases de decolagem, tráfegos e pouso.

**1.2.15 PILOTO DE ASAS ROTATIVAS**

Qualificação Operacional inicial da Aviação de Asas Rotativas que habilita o Oficial Aviador a empregar aeronave militar, para realizar Ações de Força Aérea específicas.

**1.2.16 PILOTO DE BUSCA E SALVAMENTO**

Qualificação Operacional inicial da Aviação de Busca e Salvamento que habilita o Oficial Aviador a empregar aeronave militar, para realizar Ações de Força Aérea específicas.

**1.2.17 PILOTO DE CAÇA**

Qualificação Operacional inicial da Aviação de Caça que habilita o Oficial Aviador a empregar aeronave militar, voando nas posições de 1º piloto - 1P, número 2 ou número 4 das formações, para realizar Ações de Força Aérea específicas.

**1.2.18 PILOTO DE INTELIGÊNCIA, VIGILÂNCIA E RECONHECIMENTO**

Qualificação Operacional inicial da Aviação de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento que habilita o Oficial Aviador a empregar aeronave militar, para realizar Ações de Força Aérea específicas.

**1.2.18.1 Piloto de Patrulha**

Qualificação Operacional inicial da Aviação de Patrulha que habilita o Oficial Aviador a empregar aeronave militar, para realizar Ações de Força Aérea específicas.

### **1.2.18.2 Piloto de Reconhecimento**

Qualificação Operacional inicial da Aviação de Reconhecimento que habilita o Oficial Aviador a empregar aeronave militar, para realizar Ações de Força Aérea específicas.

### **1.2.19 PILOTO DE TRANSPORTE**

Qualificação Operacional inicial da Aviação de Transporte que habilita o Oficial Aviador a empregar aeronave militar, para realizar Ações de Força Aérea específicas.

### **1.2.20 PILOTO OPERACIONAL**

Qualificação Operacional avançada, obtida em cada aeronave, que habilita o Oficial Aviador a empregar aeronave militar, para realizar Ações de Força Aérea específicas, conforme estabelecido nas documentações do COMPREP que normatizam o CEO e o PEVOP.

### **1.2.21 PROGRAMA DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL (PESOP)**

**1.2.21.1** Conjunto de atividades de ensino, cuja finalidade é proporcionar experiências de aprendizagem que capacitem o instruído a discriminar e aplicar princípios, conceitos, normas e procedimentos necessários ao emprego de uma aeronave militar, conforme a Aviação em que for especializado, a fim de habilitá-lo a exercer as funções administrativas e operacionais inerentes aos postos de 2º Tenente, 1º Tenente e Capitão, nas Alas e UAe.

**1.2.21.2** O PESOP é composto por cursos e estágios específicos, e o Oficial Aviador que concluir com aproveitamento o CEO obterá a Qualificação Operacional inicial na respectiva Aviação, juntamente com o estipulado pela MCA 36-7 - Perfil Profissional do Oficial da Aeronáutica, item relativo aos conhecimentos, habilidades e atitudes do oficial aviador pós-conclusão do Curso de Preparação de Oficiais de Esquadrão Aéreo, do Estágio Funcional e do Curso de Especialização Operacional (PCEO).

**1.2.21.3** Como o PESOP visa a atender às três áreas da Competência (conhecimentos, habilidades e atitudes) necessárias ao Oficial Aviador, ele está assim organizado: CPROE, com foco na área dos conhecimentos; PCEO de cada Aviação, com foco nas habilidades; e Estágio Funcional, com foco nas atitudes.

### **1.2.22 PROGRAMA DE ELEVAÇÃO OPERACIONAL (PEVOP)**

**1.2.22.1** Programa planejado pelo COMPREP e executado pelas Alas que visa ao atendimento das necessidades de capacitação para o Emprego da Força Aérea.

**1.2.22.2** O PEVOP tem a finalidade de aprimorar as técnicas e as táticas específicas da Aviação para a qual o Oficial Aviador tenha sido designado. Os PEVOP são padronizados por projetos, em documentações específicas do COMPREP, de modo que os pilotos que operem a mesma aeronave realizem a mesma progressão operacional, ainda que servindo em UAe diferentes.

**1.2.22.3** Os Programas específicos de cada projeto também possuem a finalidade de detalhar a progressão operacional do oficial aviador prevista nesta Diretriz, na medida em que irão especificar, por exemplo, quais as capacitações são necessárias ao piloto de A-29 para seguir sua progressão para o A-1 ou F-5M.

**1.2.22.4** Dessa forma, o PEVOP é subdividido em 24 (vinte e quatro) programas de elevação operacional distintos: A-29, AH-2, C-95M, C-97, C-98, C-99, C-105, C/KC-130, C-767, E-99, F-5M, F-39, H-36, H-60L, KC-390, P-3AM, P-95M, R/A-1/M, R-35A/AM, R-99, RQ-450, RQ-900, SC-105 e U-35.

### **1.2.23 QUALIFICAÇÃO OPERACIONAL (QOP)**

**1.2.23.1** Habilitação atribuída a um Oficial Aviador por um Conselho Operacional e de Instrução (COI), que o capacita a realizar atividades aéreas especializadas definidas pelo COMPREP em documentação específica.

**1.2.23.2** As QOP previstas para cada Aviação e seus respectivos projetos estão previstas nas documentações específicas do COMPREP que normatizam os CEO e PEVOP.

### **1.3 ÂMBITO**

A presente Diretriz aplica-se a todas as Organizações Militares (OM) do COMAER que empregam meios aéreos.

## **2 VISÃO GERAL DA PROGRESSÃO OPERACIONAL**

**2.1** A Progressão Operacional é a sequência desejada de obtenção de qualificações e de experiência profissional as quais o Oficial Aviador deve se submeter, a fim de obter as competências técnicas e operacionais inerentes aos postos e funções de sua carreira.

**2.2** A Progressão Operacional de Oficiais Aviadores será iniciada no ano subsequente ao ano de conclusão do Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAV), na AFA.

**2.3** A Progressão Operacional de Oficiais Aviadores é estruturada em módulos, iniciando com o Programa de Especialização Operacional (PESOP) e seguindo com os respectivos Programas de Elevação Operacional (PEVOP).

**2.4** O PESOP tem a finalidade de habilitar o oficial a executar atividades aéreas especializadas e a exercer as funções administrativas e técnicas inerentes aos postos de 2º Tenente, 1º Tenente e Capitão, nas Alas e nas UAe.

**2.5** Os PEVOP têm a finalidade de aprimorar as técnicas e as táticas específicas da Aviação para a qual o Oficial Aviador tenha sido designado.

**2.6** O PEVOP é composto por cursos e estágios específicos de cada Aviação, sendo planejado e coordenado pelo COMPREP.

**2.7** Os conteúdos programáticos dos cursos e estágios que compõem o PEVOP serão estabelecidos em documentos específicos emitidos pelo COMPREP.

**2.8** Os projetos das UAe que ministram o CEO e o PEVOP, em cada Aviação, estão reunidos em grupos (A, B, C, E e D), de acordo com suas características, com o objetivo de proporcionar ao Oficial Aviador o gradativo desenvolvimento profissional e a adaptação aos diversos equipamentos e sistemas em uso na Força Aérea Brasileira. A relação das aeronaves que compõe cada grupo está descrita no Anexo A.



### **3 PROGRAMA DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL**

#### **3.1 ASPECTOS GERAIS**

**3.1.1** Ao terminar o CFOAV na AFA, o Aspirante a Oficial Aviador será transferido para a Ala 10 e, após o CPROE, para uma das UAe detentoras dos projetos que compõem o Grupo “A”, de acordo com a Aviação para a qual tenha sido selecionado, a fim de iniciar o CEO.

**3.1.2** Visando ao alinhamento à teoria da competência (conhecimentos, habilidades e atitudes), o PESOP está assim organizado:

- a) Curso de Preparação de Oficiais de Esquadrão Aéreo (CPROE), no Grupo de Instrução Tática e Especializada (GITE) - foco na área do conhecimento;
- b) Estágio Funcional (EF) na Ala 10, GITE, 1º/5º GAV, 2º/5º GAV, 1º/11º GAV - foco na área da atitude;
- c) Curso de Especialização Operacional na Aviação de Asas Rotativas (CEOAR), no 1º/11º GAV - foco na área da habilidade;
- d) Curso de Especialização Operacional na Aviação de Caça (CEOCA), no 2º/5º GAV - foco na área da habilidade;
- e) Curso de Especialização Operacional na Aviação Inteligência, Vigilância e Reconhecimento (CEOIVR), no 1º/5º GAV - foco na área da habilidade; e
- f) Curso de Especialização Operacional na Aviação de Transporte (CEOTR), no 1º/5º GAV - foco na área da habilidade.

**3.1.3** As indicações dos Aspirantes a Oficial Aviador para os diferentes CEO serão feitas pelo COMPREP, em função dos critérios estabelecidos de padrões intelectuais, psicomotores e disciplinares dos pilotos e dos resultados das inspeções de saúde.

**3.1.4** A quantidade de vagas para cada CEO será definida pelo COMPREP, em coordenação com o COMGEP, de acordo com o número de formandos na AFA apresentado pela DIRENS.

**3.1.5** A Ala 10 será a responsável pela matrícula dos Aspirantes a Oficial Aviador e dos Oficiais Aviadores nos cursos e estágios que compõem o PESOP. Uma vez matriculados, esses militares passam à condição de Estagiários.

**3.1.6** O Oficial Aviador que concluir com aproveitamento o CEO obterá a Qualificação Operacional inicial na respectiva Aviação.

**3.1.7** O ingresso na Aviação de Busca e Salvamento só ocorrerá no PEVOP, de acordo com as regras estabelecidas nesta Diretriz. Contudo, os CEOAR, CEOIVR e CEOTR contemplam conhecimentos e habilidades específicas da Ação de Busca e Salvamento, as quais terão aplicabilidade durante a progressão operacional desses pilotos.

### **3.2 CURSO DE PREPARAÇÃO DE OFICIAIS DE ESQUADRÃO AÉREO (CPROE)**

**3.2.1** O CPROE tem a finalidade de proporcionar ao estagiário a imersão teórica na atividade de emprego militar do poder aeroespacial. O foco do curso é a execução das atividades operacionais (cumprimento da missão aérea), a fim de habilitar o instruído a discriminar e aplicar princípios, conceitos, normas e procedimentos necessários ao desempenho das atividades operacionais e administrativas inerentes aos postos de 2º Tenente, 1º Tenente e Capitão, nas Alas e UAe.

**3.2.2** O CPROE será realizado no GITE por todos os estagiários matriculados no PESOP, no ano subsequente ao da formatura na AFA, salvo os casos de estagiários que estejam realizando o PESOP fora de sua turma de formação na AFA (Ex: Oficial com liminar) ou que já possuam o CPROE.

### **3.3 ESTÁGIO FUNCIONAL (EF)**

**3.3.1** O EF tem a finalidade de proporcionar experiências de aprendizagem que habilitem o estagiário a discriminar e aplicar conhecimentos práticos necessários ao desempenho das funções administrativas inerentes aos postos de 2º Tenente, 1º Tenente e Capitão, nas Alas e UAe.

**3.3.2** O EF será realizado na Ala 10 e nas suas Organizações Militares subordinadas após o término do CPROE, ao longo de todo o PESOP, por todos os estagiários matriculados, e terá a duração aproximada de nove meses.

### **3.4 CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL NA AVIAÇÃO DE ASAS ROTATIVAS (CEOAR)**

**3.4.1** O CEOAR tem a finalidade de proporcionar experiências de aprendizagem que habilitem o estagiário a discriminar e aplicar princípios, conceitos, normas e procedimentos ao emprego de helicópteros em Ações de Força Aérea específicas, estabelecidas pelo COMPREP.

**3.4.2** O CEOAR será realizado no 1º/11º GAV, pelos estagiários selecionados para a Aviação de Asas Rotativas e terá uma duração aproximada de nove meses, de acordo com os documentos específicos do COMPREP.

**3.4.3** O estagiário que concluir com aproveitamento o CEOAR obterá a QOP inicial de Piloto de Asas Rotativas e será destinado a uma das UAe que opere aeronaves de Asas Rotativas do Grupo “D” ou a uma UAe de Busca e Salvamento que opere aeronaves de Asas Rotativas do Grupo “D”.

### **3.5 CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL NA AVIAÇÃO DE CAÇA (CEOCA)**

**3.5.1** O CEOCA tem a finalidade de proporcionar experiências de aprendizagem que habilitem o estagiário a discriminar e aplicar princípios, conceitos, normas e procedimentos necessários ao emprego de aeronaves de Caça em Ações de Força Aérea específicas, estabelecidas pelo COMPREP.

**3.5.2** O CEOCA será realizado no 2º/5º GAV, pelos estagiários selecionados para a Aviação de Caça e terá uma duração aproximada de nove meses, de acordo com os documentos específicos do COMPREP.

**3.5.3** O estagiário que concluir com aproveitamento o CEOCA obterá a QOP inicial de Piloto de Caça e será destinado a uma das UAe que opere aeronaves de Caça do Grupo “B”.

**3.6 CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL NA AVIAÇÃO DE INTELIGÊNCIA, VIGILÂNCIA E RECONHECIMENTO (CEOIVR)**

**3.6.1** O CEOIVR tem a finalidade de proporcionar experiências de aprendizagem que habilitem o estagiário a discriminar e aplicar princípios, conceitos, normas e procedimentos necessários ao emprego de aeronaves de Inteligência, Vigilância, Reconhecimento, Patrulha Marítima e Busca e Salvamento em Ações de Força Aérea específicas, estabelecidas pelo COMPREP.

**3.6.2** O CEOIVR será realizado no 1º/5º GAV, pelos estagiários selecionados para a Aviação de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento e terá uma duração aproximada de nove meses.

**3.6.3** O CEOIVR será dividido em módulos, de acordo com os documentos específicos do COMPREP, de modo a proporcionar aos estagiários a formação básica em aeronave bimotor e a especialização técnica adequada para a Aviação de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento.

**3.6.4** O estagiário que concluir com aproveitamento o CEOIVR obterá a QOP inicial de Piloto de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento e será destinado a uma das UAe que opere aeronaves de IVR do Grupo “B”.

**3.7 CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL NA AVIAÇÃO DE TRANSPORTE (CEOTR)**

**3.7.1** O CEOTR tem a finalidade de proporcionar experiências de aprendizagem que habilitem o estagiário a discriminar e aplicar princípios, conceitos, normas e procedimentos necessários ao emprego de aeronaves de Transporte e Busca e Salvamento em Ações de Força Aérea específicas, estabelecidas pelo COMPREP.

**3.7.2** O CEOTR será realizado no 1º/5º GAV, pelos estagiários selecionados para a Aviação de Transporte e terá uma duração aproximada de nove meses.

**3.7.3** O CEOTR será dividido em módulos, de acordo com os documentos específicos do COMPREP, de modo a proporcionar aos estagiários a formação básica em aeronave bimotor e a especialização técnica adequada para a Aviação de Transporte e Busca e Salvamento.

**3.7.4** O estagiário que concluir com aproveitamento o CEOTR obterá a QOP inicial de Piloto de Transporte e será destinado a uma das UAe

**3.7.5** que opere aeronaves de Transporte do Grupo “B”.

## **4 PROGRAMA DE ELEVAÇÃO OPERACIONAL**

### **4.1 ASPECTOS GERAIS**

**4.1.1** Ao terminar o PESOP nas UAe detentoras dos projetos do Grupo “A”, os Oficiais Aviadores serão transferidos para as UAe que operam aeronaves do Grupo “B”, de acordo com o CEO que tenham concluído, a fim de iniciar o PEVOP. Exceção feita aos pilotos que concluíram o CEOAR, os quais serão transferidos para as UAe detentoras de projetos do Grupo “D”.

**4.1.2** As vagas para os diversos projetos no PEVOP serão determinadas pelo COMPREP, em coordenação com o COMGEP.

**4.1.3** A indicação dos Oficiais Aviadores do PESOP para iniciar seu respectivo PEVOP será feita de acordo com as normas desta Diretriz, e conforme os padrões intelectuais, psicomotores e disciplinares estabelecidos pelo COMPREP, em coordenação com a Ala 10.

**4.1.4** Na primeira etapa do PEVOP, os Oficiais Aviadores serão movimentados para as UAe que operam as aeronaves do Grupo “B” das respectivas Aviações, a fim de gradativamente adquirir experiência e obter as QOP subsequentes. Exceto para a Aviação de Asas Rotativas, na qual os pilotos são transferidos diretamente para as UAe que operam as aeronaves do Grupo “D”.

**4.1.5** Na segunda etapa do PEVOP, depois de alcançar as marcas necessárias na respectiva Aviação e cumprir o tempo mínimo na UAe, os Oficiais Aviadores poderão ser movimentados do Grupo “B” para outras UAe, conforme as normas estabelecidas nesta Diretriz e de acordo com os padrões intelectuais, psicomotores e disciplinares estabelecidos pelo COMPREP.

### **4.2 PEVOP DOS PROJETOS DA AVIAÇÃO DE ASAS ROTATIVAS**

**4.2.1** O PEVOP das aeronaves da Aviação de Asas Rotativas será realizado nas UAe detentoras dos projetos do Grupo “D”, conforme estabelecido em documentação específica do COMPREP e sob a coordenação das Alas, conforme fluxo do Anexo B.

**4.2.2** Considerando-se a complexidade das aeronaves de Asas Rotativas existentes na FAB, bem como a inexistência de aeronaves de transição entre o helicóptero utilizado no CEOAR e os empregados nas UAe Operacionais, não há projetos classificados nos Grupo “B” e “C” na Aviação de Asas Rotativas.

**4.2.3** Na primeira etapa do PEVOP, após a conclusão do CEOAR, o piloto de asas rotativas será movimentado para uma das UAe de Asas Rotativas detentores dos projetos do Grupo “D”, onde permanecerá por período de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

**4.2.4** O piloto de asas rotativas que for movimentado para o 2º/10º GAV seguirá o PEVOP da aeronave de Asas Rotativas da Aviação de Busca e Salvamento, sendo incluído exclusivamente neste projeto.

**4.2.5** O Oficial Aviador que concluir com aproveitamento o PEVOP da aeronave receberá a QOP de Piloto Operacional da respectiva aeronave, assim como receberá as demais QOP previstas no respectivo PEVOP e que tenham sido concluídas pelo piloto, conforme os critérios estipulados na documentação específica do COMPREP.

**4.2.6** Depois de obter a QOP de Piloto Operacional da aeronave e cumprir o tempo mínimo de 4 (quatro) anos na UAe do Grupo “D”, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá ser movimentado para outra UAe de Asas Rotativas do Grupo “D” ou para o 2º/10º GAV (desde que essa UAe opere a mesma aeronave anteriormente voada pelo militar) e/ou para ministrar instrução de voo na AFA ou no 1º/11º GAV. Para ministrar instrução de voo na AFA ou no 1º/11º GAV é obrigatório que o piloto possua a Qualificação Operacional de Instrutor de Voo.

**4.2.7** Nos casos previstos no item anterior, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá permanecer no 2º/10º GAV ou na UAe detentora de aeronave de Asas Rotativas do Grupo “D” por um período de quatro a oito anos.

**4.2.8** Os critérios para a seleção dos Oficiais para as UAe do Grupo “D” serão estabelecidos em Normas específicas do COMPREP.

**4.2.9** Ao longo dos PEVOP das aeronaves da Aviação de Asas Rotativas, a Ala/UAe poderá conferir ao Oficial Aviador outras QOP, de acordo com os critérios estabelecidos nas respectivas publicações do COMPREP que normatizam os PEVOP.

### **4.3 PEVOP DOS PROJETOS DA AVIAÇÃO DE CAÇA**

**4.3.1** O PEVOP da Aviação de Caça será realizado nas UAe detentoras das aeronaves de caça do Grupo “B” e do Grupo “D”, conforme estabelecido em documentação específica do COMPREP e sob a coordenação das Alas, conforme fluxo do Anexo C.

**4.3.2** Na primeira etapa do PEVOP, após a conclusão do CEOCA, o piloto de caça será movimentado para uma das UAe detentoras de aeronaves de caça do Grupo “B”, onde permanecerá por período de três a seis anos.

**4.3.3** O Oficial Aviador que concluir com aproveitamento os Subprogramas específicos da UAe obterá a QOP de Líder de Esquadrilha de Caça, conforme critérios estipulados pelo COMPREP, assim como receberá as demais QOP previstas no respectivo PEVOP e que tenham sido concluídas pelo piloto, conforme os critérios estipulados na documentação específica do COMPREP.

**4.3.4** O Oficial Aviador que tiver obtido a QOP de Líder de Esquadrilha de Caça e tiver sido aprovado pelo COI da Unidade para iniciar o Subprograma de Formação de Instrutor, poderá ser movimentado para ministrar instrução de voo no 2º/5º GAV ou na AFA.

**4.3.5** A partir de três anos na UAe de Caça do Grupo “B”, o Oficial Aviador que obtiver a QOP de Líder de Esquadrilha de Caça e for indicado pelo COI da Unidade, poderá, a critério do COMPREP, ser movimentado para uma das UAe de Caça do Grupo “D”, onde permanecerá por um período de quatro a oito anos.

**4.3.6** Os critérios para a seleção dos Oficiais para as UAe do Grupo “D” serão estabelecidos em Normas específicas do COMPREP.

**4.3.7** Após o tempo previsto de quatro a oito anos, o COMPREP deverá priorizar o envio de Oficiais Aviadores das UAe do Grupo “D” para as UAe dos Grupos “A” e “B”, com o objetivo de auxiliar na elevação operacional dos pilotos mais novos e nivelar a experiência do quadro de pilotos desses esquadrões.

**4.3.8** O Oficial Aviador que concluir o PEVOP da aeronave de Caça do Grupo “B”, possuir a QOP de Líder de Esquadrilha de Caça e tiver completado o período de permanência de 6 (seis) anos, sem ter sido designado para uma das UAe do Grupo “D” da Aviação de Caça, poderá, a critério do COMPREP, ser movimentado para o 2º/6º GAV, onde seguirá exclusivamente o PEVOP da aeronave E-99.

**4.3.9** Ao longo dos PEVOP das aeronaves da Aviação de Caça, a Ala/UAe poderá conferir ao Oficial Aviador outras QOP, de acordo com os critérios estabelecidos nas respectivas publicações do COMPREP que normatizam os PEVOP.

#### **4.4 PEVOP DOS PROJETOS DA AVIAÇÃO DE IVR**

**4.4.1** O PEVOP da Aviação de IVR será realizado nas UAe detentoras das aeronaves de IVR dos Grupos “B”, “C” e “D”, conforme estabelecido em documentação específica do COMPREP e sob a coordenação das Alas, seguindo o fluxo do Anexo D.

**4.4.2** Na primeira etapa do PEVOP, após a conclusão do CEOIVR, o Piloto de IVR será movimentado para uma das UAe detentoras de aeronaves de IVR do Grupo “B”, onde permanecerá por período de três a seis anos.

**4.4.3** O Oficial Aviador que concluir com aproveitamento o PEVOP da aeronave receberá a QOP de Piloto Operacional da respectiva aeronave, assim como receberá as demais QOP previstas no respectivo PEVOP e que tenham sido concluídas pelo piloto, conforme os critérios estipulados na documentação específica do COMPREP.

**4.4.4** A partir de três anos na UAe de IVR do Grupo “B”, o Oficial Aviador que tiver obtido a QOP de Piloto Operacional da aeronave e tiver sido aprovado pelo COI da Unidade para iniciar o Subprograma de Formação de Instrutor, poderá ser movimentado para ministrar instrução de voo no 1º/5º GAV ou na AFA.

**4.4.5** Depois de obter a QOP de Piloto Operacional da aeronave, cumprir o tempo mínimo de três anos na UAe do Grupo “B” e possuir mais de 500 horas de voo totais, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá ser movimentado para as UAe de IVR ou Busca e Salvamento do Grupo “C”, onde permanecerá por um período de quatro a oito anos.

**4.4.6** Depois de ser declarado Instrutor da aeronave, cumprir o tempo mínimo de seis anos na UAe do Grupo “B” e possuir mais de 800 horas de voo totais, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá ser movimentado para as UAe de IVR do Grupo “D”, onde permanecerá por um período de quatro a oito anos.

**4.4.7** Depois de obter a QOP de Piloto Operacional na aeronave da UAe de IVR do Grupo “C”, cumprir o tempo mínimo de quatro anos nesta UAe e possuir mais de 800 horas de voo totais, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá ser movimentado para as UAe de IVR do Grupo “D”, onde permanecerá por um período de quatro a oito anos.

**4.4.8** Os critérios para a seleção dos Oficiais para as UAe dos Grupos “C” e “D” serão estabelecidos em Normas específicas do COMPREP.

**4.4.9** Os Oficiais Aviadores da AFA e 1º/5º GAV originários da Aviação de IVR do Grupo “B” poderão, a critério do COMPREP, ser movimentados para as UAe de IVR dos Grupos “B”, “C” ou “D”, onde permanecerão por um período de quatro a oito anos.

**4.4.10** Os Oficiais Aviadores originários da Aviação de Caça do Grupo “B” que cumprirem os requisitos estabelecidos no PEVOP da aviação de Caça, poderão, a critério do COMPREP, ser movimentados para o 2º/6º GAV, onde seguirão exclusivamente o PEVOP da aeronave E-99.

**4.4.11** Após o tempo previsto de quatro a oito anos, o COMPREP deverá priorizar o envio de Oficiais Aviadores das UAe de IVR dos Grupos “C” e “D”, para as UAe dos Grupos “A” e “B”, com o objetivo de auxiliar na elevação operacional dos pilotos mais novos e nivelar a experiência do quadro de pilotos desses esquadrões.

**4.4.12** O 1º/10º GAV é uma UAe de Caça com especialização em Reconhecimento Aéreo. Portanto, os Oficiais Aviadores destinados a essa UAe deverão seguir o PEVOP da aeronave da Aviação de Caça.

**4.4.13** Ao longo dos PEVOP das aeronaves da Aviação de IVR, a Ala/UAe poderá conferir ao Oficial Aviador outras QOP, de acordo com os critérios estabelecidos nas respectivas publicações do COMPREP que normatizam os PEVOP.

#### **4.5 PEVOP DA AVIAÇÃO DE TRANSPORTE**

**4.5.1** O PEVOP da Aviação de Transporte será realizado nas UAe detentoras das aeronaves de Transporte dos Grupos “B”, “C” e “D”, conforme estabelecido em documentação específica do COMPREP e sob a coordenação das Alas, seguindo o fluxo do Anexo E.

**4.5.2** Na primeira etapa do PEVOP, após a conclusão do CEOTR, o Piloto de Transporte será movimentado para uma das UAe detentoras de aeronaves de Transporte do Grupo “B” (exceto o 6º ETA e o 1º/15º GAV), onde permanecerá por período de três a seis anos, caso a UAe opere apenas aeronaves dos Grupos “B”, ou de três a sete anos, caso a UAe opere aeronaves dos Grupos “B” e “C”.

**4.5.3** O Oficial Aviador que concluir com aproveitamento o PEVOP da aeronave receberá a QOP de Piloto Operacional da respectiva aeronave, assim como receberá as demais QOP previstas no respectivo PEVOP e que tenham sido concluídas pelo piloto, conforme os critérios estipulados na documentação específica do COMPREP.

**4.5.4** A partir de três anos na UAe de Transporte do Grupo “B”, o Oficial Aviador que tiver obtido a QOP de Piloto Operacional da aeronave e tiver sido aprovado pelo COI da unidade para iniciar o Subprograma de Formação de Instrutor, poderá ser movimentado para ministrar instrução de voo no 1º/5º GAV ou na AFA.

**4.5.5** Depois de obter a QOP de Piloto Operacional da aeronave, cumprir o tempo mínimo de três anos na UAe do Grupo “B” e possuir mais de 500 horas de voo totais, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá ser movimentado para as UAe de aeronaves de Transporte, IVR ou de Busca e Salvamento do Grupo “C”, onde permanecerá por um período de quatro a sete anos. A movimentação nesta fase se dará preferencialmente para as UAe do Grupo “C” que não recebem pilotos diretamente do 1º/5º GAV (6º ETA, 2º/10º GAV e 1º/15º GAV).

**4.5.6** Depois de ser declarado instrutor da aeronave, cumprir o tempo mínimo de seis anos na UAe do Grupo “B” e possuir mais de 800 horas de voo totais, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá ser movimentado para as UAe de Transporte do Grupo “D”, onde permanecerá por um período de quatro a oito anos.

**4.5.7** Depois de obter a QOP de Piloto Operacional nas UAe de Transporte do Grupo “C”, cumprir o tempo mínimo de quatro anos nestas UAe e possuir mais de 800 horas de voo totais, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá ser movimentado para a UAe de Transporte do Grupo “D”, onde permanecerá por um período de quatro a sete anos.

**4.5.8** O Oficial Aviador da AFA e 1º/5º GAV originário da Aviação de Transporte do Grupo “B” poderá, a critério do COMPREP, ser movimentado para a UAe de Transporte dos Grupos “B”, “C” ou “D”, onde permanecerá por um período de quatro a oito anos.

**4.5.9** Além dos critérios acima definidos, os Pilotos de Transporte deverão ser Operacionais em Assalto Aeroterrestre (AssAet) para serem movimentados para as UAe do Grupo “D” que realizam esse tipo de Ação de Força Aérea.

**4.5.10** Após o tempo previsto de quatro a oito anos, o COMPREP deverá priorizar o envio de Oficiais Aviadores da UAe de Transporte dos Grupos “C” e “D” para as UAe dos Grupos “A” e “B”, com o objetivo de auxiliar na elevação operacional dos pilotos mais novos e nivelar a experiência do quadro de pilotos desses esquadrões.

**4.5.11** Ao longo dos PEVOP das aeronaves da Aviação de IVR, a Ala/UAe poderá conferir ao Oficial Aviador outras QOP, de acordo com os critérios estabelecidos nas respectivas publicações do COMPREP que normatizam os PEVOP.

#### **4.6 PEVOP DOS PROJETOS DA AVIAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO**

**4.6.1** Os PEVOP dos projetos da Aviação de Busca e Salvamento serão realizados no 2º/10º GAV, sob a coordenação do COMPREP. A aeronave de asas rotativas da Aviação de Busca e Salvamento está classificada no Grupo “D” e a aeronave de asa fixa no Grupo “C”.

**4.6.2** Como a Aviação de Busca e Salvamento não possui CEO específico, os Oficiais Aviadores dessa Aviação serão originários de outras Aviações, conforme os critérios já estabelecidos nos itens 3.4, 4.2, 4.4 e 4.5 desta DCA.

**4.6.3** No 2º/10º GAV, onde o Oficial Aviador permanecerá por período de quatro a oito anos, mesmo que a UAe opere dois projetos distintos, o piloto irá seguir exclusivamente o PEVOP para o qual tenha sido designado, em aeronave de asa fixa ou de asas rotativas.

**4.6.4** O Oficial Aviador que concluir com aproveitamento o PEVOP da aeronave receberá a QOP de Piloto Operacional da respectiva aeronave, assim como receberá as demais QOP previstas no respectivo PEVOP e que tenham sido concluídas pelo piloto, conforme os critérios estipulados na documentação específica do COMPREP.

**4.6.5** O Oficial Aviador que obtiver a QOP de Piloto Operacional da aeronave de asas rotativas e cumprir o tempo mínimo de quatro anos na UAe do Grupo “D”, a critério do COMPREP, poderá ser movimentado para outra UAe de Asas Rotativas do Grupo “D” (desde que essa UAe opere a mesma aeronave anteriormente voada pelo militar) e/ou para ministrar instrução de voo na AFA ou no 1º/11º GAV. Para ministrar instrução de voo na AFA ou no 1º/11º GAV é obrigatório que o piloto possua a Qualificação Operacional de Instrutor de Voo.

**4.6.6** Nos casos previstos no item anterior, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá permanecer na UAe detentora de aeronave de Asas Rotativas do Grupo “D” por um período de quatro a oito anos.



**4.6.7** O Oficial Aviador que obtiver a QOP de Piloto Operacional da aeronave de asa fixa e cumprir o tempo mínimo de quatro anos na UAe do Grupo “C”, a critério do COMPREP, poderá ser movimentado para outra UAe da Aviação de Transporte dos Grupos “B” “C” e “D” e/ou para ministrar instrução de voo na AFA ou no 1º/5º GAV. Para ministrar instrução de voo na AFA ou no 1º/5º GAV é obrigatório que o piloto tenha sido aprovado pelo COI da unidade para iniciar o Curso de Formação de Instrutor (CFI).

**4.6.8** Nos casos previstos no item anterior, a critério do COMPREP, o Oficial Aviador poderá permanecer na UAe da Aviação de Transporte dos Grupos “B” “C” e “D” por um período de quatro a oito anos.

**4.6.9** Ao longo dos PEVOP das aeronaves da Aviação de Busca e Salvamento, a Ala/UAe poderá conferir ao Oficial Aviador outras QOP, de acordo com os critérios estabelecidos nas respectivas publicações do COMPREP que normatizam os PEVOP.

## 5 INSTRUÇÃO AÉREA

**5.1** Anualmente, o COMPREP deverá transferir Oficiais Aviadores para a AFA e para as UAe da Ala 10, a fim de exercerem a função de Instrutores de Voo.

**5.2** A quantidade de Oficiais transferidos deve ser estabelecida pelo COMPREP em coordenação com a DIRENS e com a Ala 10, obedecendo a proporcionalidade numérica de pilotos em cada Aviação.

**5.3** Para a indicação de pilotos que estejam nos projetos do Grupo “B”, no segundo ano da Aviação de Caça ou no terceiro ano das demais aviações e que tenham se destacado no PEVOP, a fim de serem transferidos como Instrutores para a AFA e para as UAe da Ala 10, as UAe deverão realizar um Conselho Operacional e de Instrução antes do envio do Plano de Movimentação de Pessoal (PLAMOV), e os pilotos a serem indicados devem ser aprovados pelo COI para, no mínimo, iniciar o Programa de Formação de Instrutor. Tais pilotos, após três anos na AFA ou nas UAe de Instrução da Ala 10, poderão, a critério do COMPREP, ser transferidos para as UAe dos Grupos “C” ou “D” das respectivas Aviações. A coordenação final de tais transferências estará a cargo do COMPREP e o Plano de Pessoal consolidado será único e enviado pelo COMPREP ao COMGEP.

**5.4** Para exercer a função de Instrutor de Voo na AFA, no 1º/5º GAV, no 2º/5º GAV e no 1º/11º GAV, onde permanecerá por pelo menos três anos, o Oficial Aviador deverá atender aos seguintes critérios:

- a) ter cumprido os períodos mínimos nas UAe dos Grupos “B”, “C” ou “D” estabelecidos nesta Diretriz e ter se destacado no respectivo PEVOP;
- b) ter sido aprovado pelo COI da UAe de origem para, no mínimo, iniciar o Subprograma de Formação de Instrutor;
- c) ser indicado pelo COMPREP; e
- d) cumprir os padrões intelectuais, psicomotores e disciplinares estabelecidos pela DIRENS e pelo COMPREP.

**5.5** Anualmente, o COMPREP deverá planejar vagas nas UAe dos Grupos “B”, “C” e “D” de cada Aviação para atender aos Instrutores de Voo oriundos da AFA, do 1º/5º GAV, do 2º/5º GAV e do 1º/11º GAV. Esses oficiais poderão ser movimentados para as UAe dos Grupos “B”, “C” e “D”, desde que:

- a) seja de interesse do COMPREP;
- b) tenham ministrado, no mínimo, três anos de instrução aérea; e
- c) possuam a QOP adequada para a respectiva Aviação.

**5.6** Os demais Instrutores de Voo da AFA, do 1º/5º GAV, do 2º/5º GAV e do 1º/11º GAV que não forem atendidos nas vagas reservadas pelo COMPREP, conforme o item anterior, concorrerão às outras vagas em igualdade de condições com os demais Oficiais Aviadores das outras UAe.

## **6 CURSO DE ENSAIOS EM VOO (CEV)**

**6.1** O COMPREP poderá, a seu critério, transferir Oficiais Aviadores para o DCTA/IPEV, a fim de realizarem o Curso de Ensaio em Voo (CEV).

**6.2** Em princípio, nos anos ímpares serão transferidos oficiais para realizar o CEV modalidade asa fixa; e nos anos pares serão transferidos oficiais para realizarem o CEV modalidade asas rotativas.

**6.3** Para realizar o CEV, o Oficial Aviador deverá atender aos seguintes requisitos:

- a) ser Piloto Operacional da respectiva Aviação;
- b) estar, no máximo, no posto de Capitão Aviador;
- c) possuir, no mínimo, 800 horas totais de voo, sendo 700 horas realizadas em helicópteros, para o CEV modalidade asas rotativas, ou 200 horas realizadas em aeronaves de caça, para o CEV modalidade asa fixa;
- d) ser aprovado pelo COI da UAe; e
- e) ser indicado pelo COMPREP.

**6.4** O oficial designado para realizar o CEV permanecerá na atividade de Ensaio em Voo por um período de quatro a sete anos e, após esse período e caso seja de interesse do COMPREP, ele poderá retornar para as UAe do COMPREP, desde que para uma mesma aeronave na qual ele já tenha cumprido o respectivo PEVOP.

## **7 AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS**

**7.1** O COMPREP poderá, regularmente, transferir Oficiais Aviadores para a UAe operadora de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), a fim de garantir a operacionalidade da Força Aérea no emprego desses sistemas.

**7.2** As quantidades de pilotos serão estabelecidas pelo COMPREP, observadas as necessidades operacionais das UAe.

**7.3** Os Oficiais Aviadores da UAe de ARP poderão compor o Quadro de Tripulantes de outras UAe, de acordo com a sua QOP, de modo a manter, dentro do possível, a Progressão Operacional em suas respectivas Aviações.

**7.4** Para exercer a função de Piloto Interno (PI) de ARP, o Oficial Aviador deverá atender aos seguintes requisitos:

- a) ter servido em UAe do Grupo “B”;
- b) possuir Certificado de Voo por Instrumentos; e
- c) ser indicado pelo COMPREP.

**7.5** Para exercer a função de Piloto Externo (PE) de ARP, o Oficial Aviador deverá atender aos seguintes requisitos:

- a) passar no teste de admissão ao Subprograma de PE-ARP; e
- b) ser indicado pelo COMPREP.

**7.6** O tempo de permanência do Oficial Aviador em uma UAe de ARP será de quatro a sete anos e, após esse período e caso seja de interesse do COMPREP, ele poderá retornar para outras UAe dos Grupos “A”, “B”, “C” ou “D”, desde que para uma mesma aeronave na qual ele já tenha cumprido o respectivo PEVOP e desde que ele atenda aos demais critérios estabelecidos nesta Diretriz.

## **8 ESQUADRÃO DE DEMONSTRAÇÃO AÉREA (EDA)**

**8.1** O COMPREP e o GABAER poderão, levando em consideração os seus respectivos critérios, transferir Oficiais Aviadores, aprovados em Conselho de Admissão, para o Esquadrão de Demonstração Aérea (EDA).

**8.2** O oficial designado para o EDA permanecerá na atividade de Demonstração Aérea por um período de cinco a sete anos e, após esse período e caso seja de interesse do COMPREP, ele poderá retornar para as UAe do COMPREP, desde que para uma mesma aeronave na qual ele já tenha cumprido o respectivo PEVOP.

## **9 AFASTAMENTO DURANTE O PESOP E PEVOP**

### **9.1 ASPECTOS GERAIS**

**9.1.1** O afastamento do Oficial Aviador do PESOP ou do PEVOP poderá ocorrer em função de deficiências nos desempenhos cognitivo, psicomotor e afetivo, além de problemas na esfera disciplinar ou de saúde (incapacidade física ou psicológica).

**9.1.2** O afastamento do Oficial Aviador deve ser obrigatoriamente registrado no Histórico Operacional de Equipagens (HOPE) do militar e nas Atas do COI da UAe, além de ser publicado em Boletim de Acesso Restrito ou de Informação Pessoal do GAP vinculado.

**9.1.3** O Oficial Aviador afastado por incapacidade física ou psicológica temporária poderá, por proposta do Comandante da Ala ao COMPREP, ser incluído na fase da instrução aérea em que se encontrava, no mesmo ano ou em anos subsequentes, tão logo cessem os motivos do afastamento.

### **9.2 AFASTAMENTO DURANTE O CPROE**

**9.2.1** Durante o CPROE, o Estagiário poderá ser afastado segundo os critérios estabelecidos no Plano de Avaliação do respectivo Curso, por proposta do Comandante do GITE ao Comandante da Ala 10. Essas decisões deverão ser homologadas pelo Comandante da Ala 10 e ratificadas pelo Comandante do COMPREP.

**9.2.2** A matrícula de um estagiário afastado no CPROE em um novo Curso será feita por proposta do Comandante da Ala 10 ao Comandante do COMPREP, e estará condicionada aos critérios estabelecidos pelo COMPREP e aos padrões intelectuais, psicomotores e disciplinares do estagiário.

**9.2.3** O Estagiário afastado em caráter definitivo do CPROE, ainda como Aspirante, não deverá ser promovido, até que seu caso seja avaliado pelo COMPREP.

### **9.3 AFASTAMENTO DURANTE O CEO**

**9.3.1** Durante o CEO, os estagiários poderão ser afastados do CEOAR, CEOCA, CEOIVR e CEOTR segundo os critérios estabelecidos nos Planos de Avaliação dos respectivos Programas, por proposta do Comandante das UAe ao Comandante da Ala 10. Essas decisões deverão ser homologadas pelo Comandante da Ala 10 e ratificadas pelo Comandante do COMPREP.

**9.3.2** A matrícula de um estagiário afastado no CEOAR, CEOCA, CEOIVR e CEOTR em um novo Programa de Especialização Operacional será feita por proposta do Comandante da Ala 10 ao Comandante do COMPREP, e estará condicionada aos critérios estabelecidos pelo COMPREP e aos padrões intelectuais, psicomotores e disciplinares do estagiário.

**9.3.3** O estagiário matriculado em um novo Programa de Especialização Operacional até 30 de setembro do ano do afastamento, deverá concluí-lo no máximo até fevereiro do ano seguinte, de modo a obter uma QOP inicial e ser movimentado para uma UAe do Grupo “B” da Aviação na qual se especializou para iniciar o PEVOP.

**9.3.4** O estagiário afastado do CEOCA poderá, a critério do COMPREP, ser movimentado para o 1º/5º GAV, a fim de realizar o CEOIVR ou CEOTR.

**9.3.5** O estagiário afastado do CEOAR poderá, a critério do COMPREP, ser movimentado para o 1º/5º GAV, a fim de realizar o CEOIVR ou CEOTR.

**9.3.6** O estagiário afastado do CEOIVR ou CEOTR antes da promoção a 2º Tenente não deverá ser promovido, até que seu caso seja avaliado pelo COMPREP.

**9.3.7** O estagiário afastado do CEOIVR ou CEOTR após a promoção a 2º Tenente será submetido a uma análise específica por parte da Ala 10 e do COMPREP, por se tratar de uma situação excepcional.

#### **9.4 AFASTAMENTO DURANTE O PEVOP**

**9.4.1** Durante o PEVOP, os pilotos poderão ser afastados segundo os critérios estabelecidos nos Planos de Avaliação dos respectivos Programas, por proposta do Comandante das UAe ao Comandante da Ala responsável. Essas decisões deverão ser homologadas pelo Comandante da Ala e ratificadas pelo Comandante do COMPREP.

**9.4.2** A destinação dos Oficiais Aviadores afastados de algum PEVOP será definida pelo Comandante do COMPREP, após assessoramento do Comandante da Ala responsável.

## **10 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**10.1** O Oficial Aviador subalterno ou intermediário pertencente ao efetivo de uma das UAe subordinadas ao COMPREP poderá, a critério do COMPREP, ser movimentado para unidades dos demais Comandos-Gerais, Departamentos e GABAER, observados os seguintes critérios:

- a) ter alcançado, pelo menos, a Qualificação de Piloto Operacional na respectiva Aviação;
- b) ter cumprido os períodos mínimos nas UAe dos Grupos “B”, “C” ou “D” estabelecidos nesta Diretriz;
- c) ser indicado pelo COMPREP; e
- d) cumprir os parâmetros específicos estabelecidos pelos demais Comandos-Gerais, Departamentos e pelo GABAER.

**10.2** O Oficial Aviador do efetivo de uma das UAe subordinadas ao COMPREP poderá realizar cursos de pós-graduação, por proposta da respectiva Ala ao COMPREP, desde que tenha alcançado pelo menos a Qualificação de Piloto Operacional na respectiva Aviação. Uma vez concluído o curso, o Oficial Aviador poderá retornar para UAe do COMPREP, a fim de retomar a Progressão Operacional em sua Aviação, desde que para uma mesma aeronave na qual ele já tenha cumprido o respectivo PEVOP.

**10.3** Todas as QOP obtidas ao longo da Progressão Operacional do Oficial Aviador deverão ser publicadas em Boletim Interno de Acesso Restrito do GAP vinculado.

**10.4** As propostas de movimentação dos Oficiais Aviadores deverão observar os critérios de Progressão Operacional contidos nesta Diretriz.

**10.5** Os casos não previstos nesta Diretriz deverão ser submetidos à apreciação do Comandante de Preparo.



## **REFERÊNCIAS**

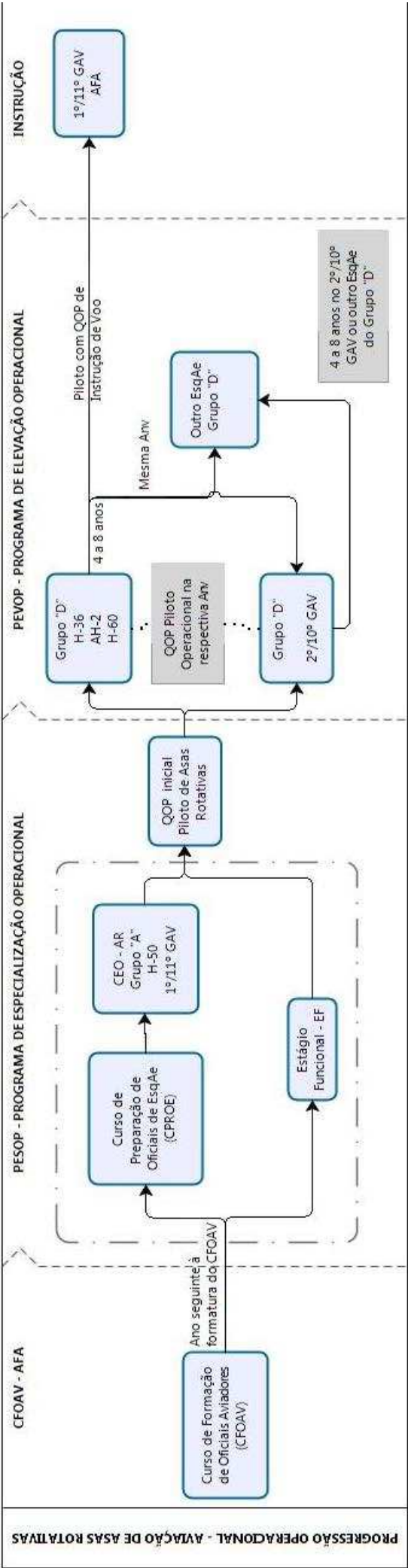
BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Implantação da Nova Sistemática de Especialização Operacional de Oficiais Aviadores da FAB. (DCA 55-33). Brasília, DF, 2002.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira. (DCA 1-1). Brasília, DF, 2012.

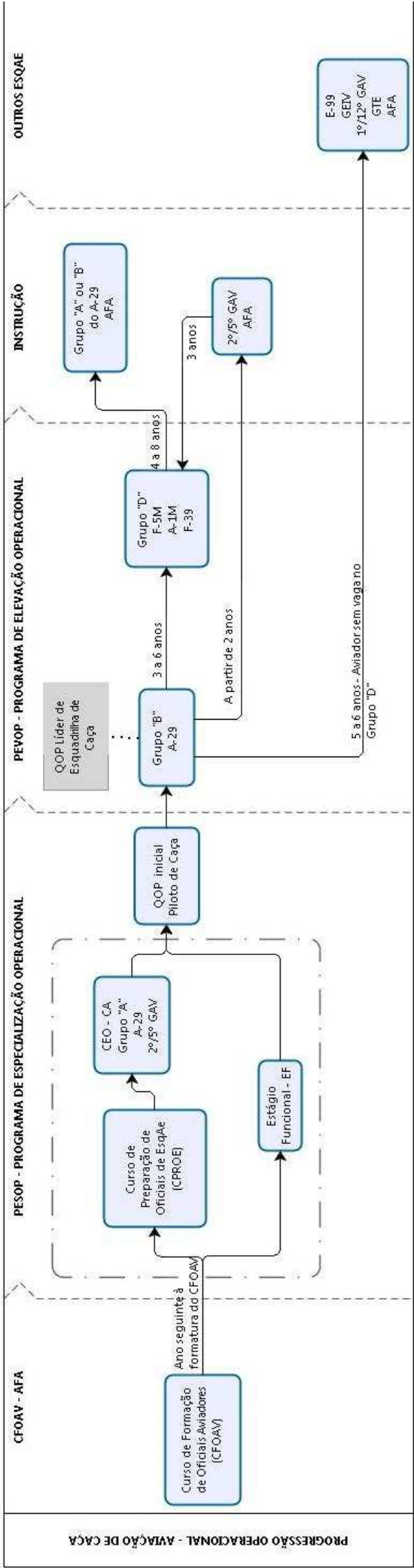
## Anexo A - Unidades Aéreas e Aeronaves de Especialização e Elevação Operacionais

GRUPO “A”	GRUPO “B”	GRUPO “C”	GRUPO “D”
ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL	ELEVAÇÃO OPERACIONAL		
<div>ASAS ROTATIVAS H-50 1º/11ºGAV</div>			<div>ASAS ROTATIVAS H-60 H-36 AH-2</div>
<div>CAÇA A-29 2º/5ºGAV</div>	<div>CAÇA A-29</div>		<div>CAÇA F-5 A-1 F-39</div>
<div>TRANSPORTE C-95 1º/5ºGAV</div>	<div>TRANSPORTE C-95 C-98</div>	<div>TRANSPORTE C-97 C-105</div>	<div>TRANSPORTE C-99 C-767 C-130 KC-390</div>
<div>IVR C-95 1º/5ºGAV</div>	<div>IVR P-95</div>	<div>IVR R-95</div>	<div>IVR P-3 R-99 E-99</div>
		<div>BUSCA E SALVAMENTO SC-105</div>	<div>BUSCA E SALVAMENTO H-60</div>

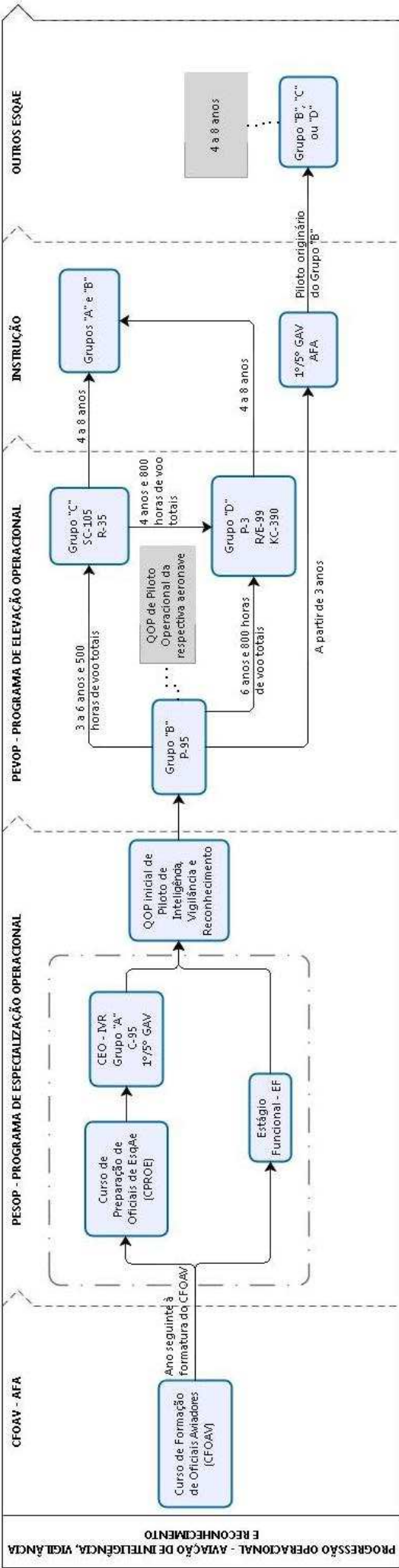
Anexo B - Progressão Operacional Asas Rotativas



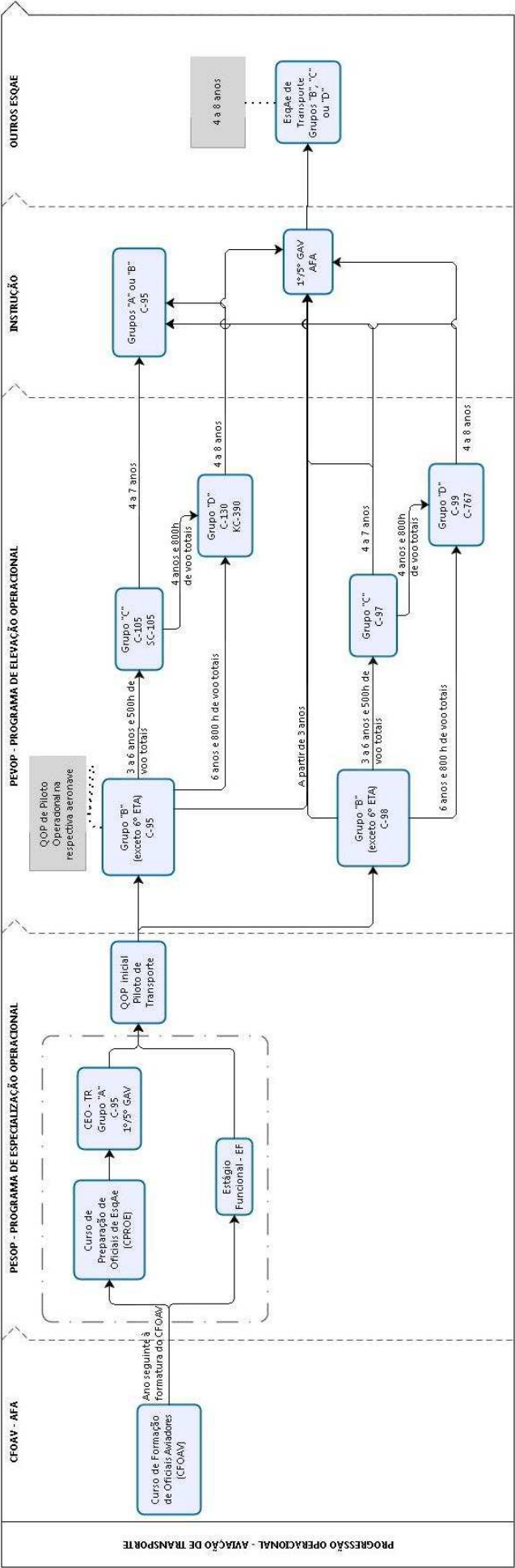
Anexo C - Progressão Operacional Caça



Anexo D - Progressão Operacional IVR



Anexo E - Progressão Operacional Transporte



## Anexo F - Progressão Operacional Busca e Salvamento

