ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

Cap QMB ELDER DAMASCENO DE SOUZA

ADAPTAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR: LEGALIDADE NO ATENDIMENTO À DEMANDA DE MOTORISTAS DAS OMDS DA 4ª Bda Inf L (Mth)

RIO DE JANEIRO

2017

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

Cap QMB ELDER DAMASCENO DE SOUZA

ADAPTAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR: LEGALIDADE NO ATENDIMENTO À DEMANDA DE MOTORISTAS DAS OMDS DA 4ª Bda Inf L (Mth)

Dissertação de Mestrado apresentada à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares.

Orientador: Cel QMB Nelson de Souza Júnior

RIO DE JANEIRO

2017

Cap QMB ELDER DAMASCENO DE SOUZA

ADAPTAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR: LEGALIDADE NO ATENDIMENTO À DEMANDA DE MOTORISTAS DAS OMDS DA 4ª Bda Inf L (Mth)

Dissertação de Mestrado apresentada à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares.

Data de aprovação: ___ de _____ de 2017.

Banca Examinadora

_____
Luiz Carlos Enes de Oliveira – Cel
Presidente

_____
Nelson de Souza Júnior – Cel
1º Membro

_____
Marcos Antônio Gonçalves – 1º Ten
2º Membro

À minha esposa e meu filho, pelos muitos momentos em que não pudemos estar reunidos, para que este trabalho pudesse ser concretizado e aos meus familiares pelo apoio incondicional durante toda esta caminhada.

AGRADECIMENTOS

À Deus por guiar os meus pensamentos, os meus sentimentos e meus passos durante todos os momentos.

Ao meu orientador, Cel NELSON, por todo apoio e paciência prestados ao longo deste trabalho.

Aos meus instrutores pela colaboração constante nesta caminhada.

À minha esposa e ao meu filho pela compreensão e incentivo constante.

Aos meus pais, minha irmã e demais familiares pelo constante incentivo à minha carreira e ao incondicional apoio em todos os momentos, principalmente, os mais difíceis.

Aos meus amigos, pela motivação, pelo apoio e pelo companheirismo constantes, em especial ao José Augusto e sua família.

Aos militares da 4ª Bda Inf L (Mth), ao ST ALEXSANDRO TAUCHEN DE TOLEDO, ao Cap WILLIAM DE CRISTO BERNARDIN DE ANDRADE e, em especial, ao Cap TIAGO RODRIGUES CAMARGO por terem contribuído substancialmente com este trabalho.

RESUMO

Este trabalho teve como objetivo analisar o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas realizado nas diversas OM, visando aprimorar o desempenho dos motoristas do EB, com vista a capacitá-los para atuar como vetor de manutenção preventiva, cumprir a Legislação de Trânsito Brasileira, naquilo que compete às Forças Armadas (FFAA), de modo a obter como resultante um incremento no efetivo de motoristas militares no Exército Brasileiro (EB). Para atingir este propósito foi desenvolvido um estudo sobre o Estágio de Adaptação de Motorista Militar realizado pelas Organizações Militares diretamente subordinadas à 4ª Bda Inf L (Mth), sediadas nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, no período de 2013 ao primeiro semestre de 2017. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica que possibilitou a obtenção e análise de informações sobre a capacitação de motoristas militares no âmbito do EB; a legislação de trânsito brasileira em vigor; a formação de motoristas militares no Corpo de Fuzileiros Navais / Marinha do Brasil, no Exército dos EUA e no Exército de Terra da Espanha. Em um segundo momento, foram aplicados questionários aos Comandantes de Organizações Militares para identificar suas necessidades em relação a motoristas e descobrir como é realizada a adaptação de motorista militar em suas Unidades. Em seguida, foram entrevistados o Ex-Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores / 5º B Log, o Diretor de Ensino do Centro de Formação de Condutores / 4º B Log e o Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores / CMA, especialistas na capacitação de motoristas militares. Os resultados deste estudo permitiram propor melhorias para o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas, destinado a capacitar todos militares, possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir, a conduzirem as viaturas do Exército, nas respectivas categorias.

Palavras-chave: Adaptação de Motorista Militar. Capacitação. Legislação.

ABSTRACT

The objective of this study is analyze the process of adaptation of a military driver of unshielded vehicles, aiming at improving the performance of the same, enabling it to act as a preventive maintenance vector, complying with the Brazilian Traffic Law, in what concerns the armed forces, result in an increase in the number of military drivers in Brazilian Army. In order to achieve this, a study was carried out on the Military Driver Adaptation Stage carried out by the Military Organizations directly subordinated to the 4th Bda Inf L (Mth), located in the states of Minas Gerais and Rio de Janeiro, in the period from 2013 to the first semester of 2017. A bibliographic research was carried out that enabled the obtaining and analysis of information on the training of military drivers within the Brazilian Army; the Brazilian traffic legislation in force; the training of military drivers in the Brazilian Marine Corps / Navy, the US Army and the Spanish Army. Secondly, questionnaires were applied to the Commanders of Military Organizations to identify drivers needs of the units and to find out how the military driver adaptation is carried out in them. Next, the Director-General of the Driver Training Center / 5th B Log, the Director of Teaching of the Driver Training Center / 4th B Log and the Director General of the Driver Training Center / CMA were interviewed, specialists in the training of military drivers. The results of this study made it possible to propose improvements to the adaptation process of military drivers of unshielded vehicles, designed to train all military personnel, holders of the National Driver's License or Permission to Drive, to drive the Army vehicles in the respective categories.

Keywords: Adaptation of Military Driver. Training. Legislation.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Conteúdo didático do Curso Teórico-técnico para formação do Condutor 32

Quadro 2 - Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros 41

Quadro 3 - Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte Escolar 44

Quadro 4 - Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos 47

Quadro 5 - Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte de Emergência 54

Quadro 6 - Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte de Cargas Indivisíveis E OUTRAS OBJETO DE REGULAMENTAÇÃO ESPECIFICA PELO CONTRAN 57

Quadro 7 - Conteúdo programático da Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência – QM 10-55 (Motorista de Viaturas) 64

Quadro 8 - Extrato do conteúdo programático do Treinamento Específico de Motorista de Blindado 78

Quadro 9 - Grade curricular do E-QTEsp-MoMiL 83

Quadro 10 - Grade curricular do E-QTEsp-MoMiP 85

Quadro 11 - Categorias de habilitação e seus requisitos 93

Quadro 12 - Definição Operacional da Variável Independente 112

Quadro 13 - Definição Operacional da Variável Dependente 113

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Participação das OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth) no questionário proposto 121

Gráfico 2 - Avaliação do conhecimento prévio dos instruendos pelas OM 122

Gráfico 3 - Função dos responsáveis pelas instruções do EAMM nas OM 123

Gráfico 4 - Experiência dos responsáveis pelas instruções do EAMM nas OM 124

Gráfico 5 - Formação de militares na QM 10-55 (Motorista Militar) nas OM 124

Gráfico 6 - Utilização de documentação de referência pelas OM para ministrar o EAMM 126

Gráfico 7 - Documentação de referência adotada pelas OM para ministrar o EAMM 126

Gráfico 8 - Demanda reprimida de viaturas por estado da relação entre as quantidades existente e prevista de viaturas 129

Gráfico 9 - Necessidade de habilitação requerida para conduzir as viaturas apresentadas como demanda reprimida, por OM 129

Gráfico 10 - Rol de assuntos abordados no EAMM, por OM 130

Gráfico 11 - Diferenciação das instruções, de acordo com as categorias de habilitação dos instruendos, por OM 132

Gráfico 12 - Percepção das OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth) sobre a viabilidade do emprego de módulos de instruções customizados em cada OM..... 134

Gráfico 13 - Publicações relativas ao EAMM em Boletim Interno das OM 136

Gráfico 14 - Comparação entre o efetivo de motoristas (com CNH) e o efetivo de motoristas militares (com CHM) nas OM, por categoria 138

Gráfico 15 - Suficiência de motoristas para o cumprimento das missões atribuídas às OM, por categoria 139

Gráfico 16 - Existência de CET-Motorista nas OM 140

Gráfico 17 - Distribuição de Motoristas com o curso de Transporte de Produtos Perigosos nas OM, por categoria 140

Gráfico 18 - Comparativo entre as quantidades de viaturas para transporte de tropa e a quantidade de motoristas com o Curso de Transporte Coletivo de Passageiros 141

Gráfico 19 - Comparativo entre a quantidade de viaturas de emergência e a quantidade de motoristas com o Curso de Transporte de Emergência no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth) 142

Gráfico 20 - Comparativo entre a quantidade de viaturas de emergência e a quantidade de motoristas com o Curso de Transporte de Emergência, no âmbito de cada OM 142

Gráfico 21 - Comparativo entre a quantidade de viaturas aptas para transportar Cargas Indivisíveis e a quantidade de motoristas com o Curso de Transporte de Cargas Indivisíveis, no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth)..... 143

Gráfico 22 - Desempenho dos Motoristas para atendimento das demandas operacionais e administrativas, segundo as OM 145

Gráfico 23 - Causas de acidentes de viaturas ocorridos no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth), no período de 2013 até 1º semestre de 2017 146

Gráfico 24 - Fiscalização do motorista ao volante no âmbito das OM 147

Gráfico 25 - Emprego do Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo no gerenciamento da frota, no âmbito das OM 148

Gráfico 26 - Percepção das OM quanto ao atual processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas , levando em conta a capacitação técnica dos militares ao final do mesmo 149

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

4ª Bda Inf L (Mth)	4ª Brigada de Infantaria Leve / Montanha
6ª Bda Inf Bld	6ª Brigada de Infantaria Blindada
ADR	Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Cargas Perigosas por Estrada
AET	Autorização Especial de Trânsito
B Log	Batalhão Logístico
BI	Boletim Interno
C 25-10	Manual de Campanha - Transportes Motorizados
CATC	Centro de Treinamento de Armas Combinadas
CBMRJ	Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro
CC	Carro de Combate
CDL	Carteira de Habilitação Profissional
CEFOT	Centro de Formação e Treinamento
CET	Cabo Especialista Temporária
CFC	Centro de Formação de Condutores
CFN / MB	Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil

CI 32/1	Caderno de Instrução de Prevenção de Acidentes de Instrução
CI 32/2	Gerenciamento de Risco Aplicado às Atividades Militares
CMA	Comando Militar da Amazônia
CMS	Comando Militar do Sul
CMT	Capacidades Militares Terrestres
Cmt	Comandante
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNT	Código Nacional de Trânsito
CO	Capacidades Operativas
COLOG	Comando Logístico
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
COTER	Comando de Operações Terrestres
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DA 348	Registro de Qualificação do Operador de Equipamentos - Exceto Aeronaves
DTS	Centros de Capacitação de Motoristas
EAMM	Estágio de Adaptação de Motorista Militar
EB	Exército Brasileiro

EB70-PP-11.002	Programa-Padrão de Instrução de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, edição 2012.
EME	Estado-Maior do Exército
E-QTEsp-MoMiL	Estágios de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa Leve
E-QTEsp-MoMiP	Estágios de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa Pesada
EUA	Estados Unidos da América
EVN	Equipamento de Visão Noturna
FFAA	Forças Armadas
GLO	Garantia da Lei e da Ordem
IN	Instruções Normativas
MADOC	Comando de Adestramento e Doutrina
MAI	Meios Auxiliares de Instrução
MINUSTAH	Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti
Mnt	Manutenção
MoMil	Motorista Militar
MOPP	Movimentação (Transporte) de Produtos Perigosos
NATO	Organização do Tratado do Atlântico Norte
OM	Organização Militar

OMCT	Organizações Militares de Corpo de Tropa
OMDS	Organização Militar Diretamente Subordinada
Op	Operações
PBC	Peso Bruto Combinado
PBT	Peso Bruto Total
PCC	Permissões de Condução Civil
PCMS	Verificações e Serviços de Manutenção Preventiva
Pel Mnt Trnp	Pelotão de Manutenção e Transporte
PMC F	Carteira de Habilitação Militar Categoria F
Port.	Portaria
PPD	Permissão para dirigir
PPQ 10/2	Programa-Padrão de Instrução de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, edição 2001.
PPT	Programa-Padrão de Treinamento
PPT 17/1	Programa-Padrão de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas
PRF	Polícia Rodoviária Federal
QCP	Quadro de Cargos Previstos
QDM	Quadro de Dotação de Material

QE	Quadro Especial
QM	Qualificação Militar
QM 10-55	Qualificação Militar do Cabo e do Soldado de Intendência Motorista de Viaturas
R-125	Regulamento do Motorista Militar
RENACH	Registro Nacional de Carteiras de Habilitação
SEST/SENAT	Serviço Social do Transporte / Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SIAPRE	Sistema de Apoio à Preparação
Sv Mil Esp Tempr	Serviço Militar Especialista Temporário
T9-2810	Manual Técnico de Manutenção Preventiva das Viaturas Automóveis do Exército
TPU	Unidade de Abastecimento com Tanque e Bomba
UCO	Organização de Formação de Condutores
VBTP	Viatura Blindada de Transporte de Pessoal
VTE	Viatura de Transporte Especializada
VTNE	Viatura de Transporte não Especializada
VTP	Viatura de Transporte de Pessoal
Vtr	Viatura

SUMÁRIO

1 **INTRODUÇÃO**..... 21

1.1 PROBLEMA E SEUS ANTECEDENTES..... 22

1.2 OBJETIVOS (GERAL E ESPECÍFICOS)..... 24

1.3 QUESTÕES DE ESTUDO..... 24

1.4 JUSTIFICATIVAS..... 25

2 **REVISÃO DA LITERATURA**..... 30

2.1 CAPACITAÇÃO DE MOTORISTAS NO BRASIL..... 31

2.1.1 Curso de Formação de Condutores..... 31

2.1.1.1 Curso Teórico-Técnico..... 31

2.1.1.2 Curso de Prática de Direção Veicular..... 35

2.1.1.3 Exame de Direção Veicular..... 36

2.1.1.4 Curso para Mudança de Categoria 37

2.1.2 Cursos Especializados..... 38

2.1.2.1 Curso para condutores de veículo de transporte coletivo de passageiros..... 41

2.1.2.2 Curso para condutores de veículos de transporte escolar..... 44

2.1.2.3 Curso para condutores de veículos de transporte de produtos perigosos..... 46

2.1.2.4 Curso para condutores de veículos de emergência..... 54

2.1.2.5 Curso para condutores de veículos de transporte de carga indivisível e outras objeto de regulamentação especifica pelo CONTRAN..... 57

2.1.3 Capacitação de Motoristas Militares no âmbito do Exército Brasileiro..... 63

2.1.3.1 Instrução de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência..... 64
2.1.3.2 Treinamento Específico de Motorista de Viaturas Blindadas..... 77
2.1.3.3 Transportes Motorizados (C 25-10)..... 80
2.1.3.4 Transportes especializados..... 81
2.1.4 Capacitação de Motoristas Militares no âmbito do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) da Marinha do Brasil..... 82
2.1.4.1 Estágio de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa Leve (E-QTEsp-MoMiL)..... 82
2.1.4.2 Estágio de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa Pesada (E-QTEsp-MoMiP)..... 84
2.1.5 Comparação entre os modos de capacitação brasileiros..... 89
2.2 CAPACITAÇÃO DE MOTORISTAS EM OUTROS PAÍSES..... 92
2.2.1 Exército de Terra da Espanha..... 92
2.2.1.1 Formação do Motorista Militar..... 93
2.2.1.2 Registro de Motoristas..... 97
2.2.1.3 Transporte de Cargas Perigosas..... 97
2.2.1.4 Equivalência entre Carteiras de Habilitação Civis e Militares..... 98
2.2.1.5 Fiscalização..... 99
2.2.2 Exército dos Estados Unidos..... 100
2.2.2.1 Registro de Qualificação do Operador de Equipamentos..... 100
2.2.2.2 Manutenção preventiva..... 101
2.2.2.3 Motorista Chefe e os Centros de Capacitação de Motoristas..... 101
2.2.2.4 Curso de Motorista Militar..... 102
2.2.2.5 Exames práticos e bancas examinadoras..... 104
2.2.2.6 Treinamentos complementares..... 104
2.2.2.7 Treinamento especializado..... 106
2.2.2.7.1 *Transporte de cargas perigosas*..... 107

2.2.2.7.2 Veículos de emergência..... 108

3. METODOLOGIA..... 110

3.1 OBJETO FORMAL DO ESTUDO..... 110

3.2 AMOSTRA..... 115

3.3 DELINEAMENTO DA PESQUISA..... 115

3.3.1 **Procedimentos para revisão da literatura**..... 116

3.3.1.1 Fontes de busca..... 116

3.3.1.2 Estratégia de busca para as bases de dados eletrônicas..... 116

3.3.1.3 Critérios de inclusão..... 116

3.3.1.4 Critério de exclusão..... 117

3.3.2 **Procedimentos metodológicos**..... 117

3.3.3 **Instrumentos**..... 117

3.3.3.1 Coleta Documental..... 118

3.3.3.2 Pré-teste..... 118

3.3.3.3 Questionários..... 118

3.3.3.4 Entrevistas..... 119

3.3.4 **Análise dos dados**..... 120

4. **RESULTADOS E DISCUSSÃO**..... 121

4.1 RESULTADOS..... 121

4.1.1 Resultados na Dimensão Recursos Humanos..... 122

4.1.2 Resultados na Dimensão Legislação Pertinente..... 125

4.1.3 Resultados na Dimensão Material..... 128

4.1.4 Resultados na Dimensão Instrução..... 130

4.1.5 Resultados na Dimensão Quantidade de Motoristas..... 137

4.1.6 Resultados na Dimensão Qualidade dos Motoristas..... 144

4.1.7 Outros resultados..... 150

4.2 DISCUSSÃO..... 152

4.2.1 **Discussão sobre a Dimensão Recursos Humanos**..... 152

4.2.2 **Discussão sobre a Dimensão Legislação Pertinente**..... 154

4.2.3 **Discussão sobre a Dimensão Material**..... 158

4.2.4 **Discussão sobre a Dimensão Instrução**..... 158

4.2.5 **Discussão sobre a Dimensão Quantidade de Motoristas Militares**..... 162

4.2.6 **Discussão sobre a Dimensão Qualidade de Motoristas Militares**..... 166

4.2.7 **Outras discussões**..... 168

5. **CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES**..... 169

REFERÊNCIAS..... 175

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO..... 183

APÊNDICE B – ENTREVISTAS COM ESPECIALISTAS 198

APÊNDICE C – PROGRAMA-PADRÃO DE TREINAMENTO PARA ADAPTAÇÃO À VIATURA MILITAR..... 217

ANEXO A – FIGURA 02..... 270

1. INTRODUÇÃO

Desde o começo da motorização das unidades militares do Exército Brasileiro (EB), no início da década de 1920, segundo Bastos (20--, p.1), a Força Terrestre se depara com a demanda por motoristas hábeis, capazes de conduzir suas viaturas em diferentes tipos de terrenos e sob condições adversas, além de operar os equipamentos específicos, a elas atrelados. Contudo, à época, a legislação de trânsito brasileira, ainda pouco insipiente, não esboçava qualquer abrangência sobre as atividades militares.

Segundo Brasil (2010b, p. 6 - 20), a primeira legislação nacional que tratou de trânsito no país, o decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, mencionava somente em seu artigo 21 que "[...] O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo [sic], devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes"; e em seu artigo 25 que "[...] O motorneiro ao deixar o vehiculo [sic] é obrigado a tomar todas as precauções para evitar accidentes [sic] e suprimir o ruído do motor"; sem fazer qualquer relação com a atividade militar.

A legislação supracitada foi antecedida, segundo Pontes (2009, p. 27) pela inciativa do Poder Público e do Automóvel Clube do Brasil, de tornar o tráfego mais seguro, direcionando as suas ações para os pedestres e para os motoristas, mediante a ocorrência do primeiro acidente de trânsito. De igual forma:

> Autoridades Municipais de São Paulo e do Rio de Janeiro, com o intuito de disciplinar e ordenar o trânsito de veículos, em 1903, legalizam o trânsito de automóveis, com a concessão das primeiras licenças para dirigir, sendo que "em 1906, adota-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas" (OLIVEIRA, 1986 apud PONTES, 2009, p. 27).

Ao longo do século houve a evolução da legislação de trânsito brasileira, com o primeiro Código Nacional de Trânsito posto em vigor em 1941, tendo sido sucedido em 1966, como resultado da compilação de uma série de resoluções, que vigoravam a época, e em consonância com a implantação da indústria automobilística no país, cuja consequência foi o aumento significativo da frota de veículos.

Em 1997, foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que passou a vigorar em 23 de janeiro de 1998, no qual foram compilados os acordos internacionais do qual o Brasil era signatário, como a Convenção de Viena, as leis

que modificaram o Código até então em vigor, além dos artigos deste, que ainda eram aplicáveis.

1.1 PROBLEMA E SEUS ANTECEDENTES

Paralelo às modificações na legislação de trânsito brasileira, o Exército Brasileiro modernizou sua frota de viaturas, com a aquisição de veículos energeticamente mais eficientes, o que permitiu o aumento da tonelagem transportada.

Com intuito de atender à demanda de motoristas, o Exército desenvolveu cursos e estágios para capacitar seus quadros, de modo a cumprir as missões que lhe eram atribuídas, sem deixar de aplicar o princípio legalidade, no tocante aos assuntos relativos ao trânsito.

Na história recente do país, após um período de sucateamento da frota de viaturas do Exército Brasileiro, houve uma súbita modernização, com a aquisição de muitos veículos para recompletamento do Quadro de Dotação de Material (QDM) das diversas Organizações Militares (OM) do EB. Tal medida não se refletiu totalmente em ganho de mobilidade e operacionalidade, em virtude da quantidade insuficiente de pessoal habilitado para condução desses veículos.

A escassez de mão-de-obra capacitada foi consequência do longo período em que a demanda por motoristas foi baixa, por conta do número reduzido de viaturas, associado às modificações sucessivas nos Quadros de Cargos Previstos (QCP), bem como ao aumento do volume de missões atribuídas às OM o que provocaram uma redução relativa de efetivo.

O quadro apresentado mostra-se como um verdadeiro contrassenso em relação à situação que o país vive nas últimas décadas, com aumentos contínuos do número de veículos e condutores.

Nas unidades militares é perceptível a oferta restrita de condutores militares e a dificuldade em adaptar os novos motoristas às viaturas militares.

Esse problema decorre da carência de legislação específica que verse sobre este assunto, que por sua vez, se deve às modificações realizadas na legislação militar sem que houvesse o rompimento substancial com os conceitos existentes antes da entrada em vigor, em 1998, do Código de Trânsito Brasileiro e as normas do CONTRAN.

Esses conceitos fundamentavam a formação de condutores pelo Exército Brasileiro, em uma época que, a instrução de formação do motorista militar, por si só, era suficiente para que o motorista pudesse obter sua CNH e conduzir quaisquer veículos de acordo com a categoria de sua habilitação.

De acordo com Albino (2008, p. 9):

> Depois do Código de Trânsito Brasileiro [...] ter sido sancionado, ainda havia o entendimento de que se o militar possuísse a Habilitação Militar estaria em condições de conduzir qualquer viatura em vias públicas e que por estar fardado, em situação de missão, estaria amparado, o que já não era verdade. Outra ideia que se manteve por longo período após a aprovação desta lei foi a de que o Motorista Militar poderia conduzir viatura em comboio, mesmo sem possuir a Habilitação Civil, estando, por conseguinte, amparado, o que também já não era verdade.

Para amenizar a carência de pessoal especializado, através da Portaria nº 610, de 23 de setembro de 2011, o Comando do Exército passa a regular o Serviço Militar Especialista Temporário (Sv Mil Esp Tmpr) em tempo de paz, a ser prestado na graduação de Cabo Temporário do Núcleo-Base. Isto se deu através da admissão de profissionais, dentre eles motoristas, por meio de processo de seleção, os quais, mesmo com toda experiência ao volante no meio civil, também terão que ser adaptados à condução de viaturas militares.

Apesar do incremento da oferta de motoristas anteriormente citada, a barreira da adaptação permanece latente, pois não houve interferência nesse processo, o que serviu de mola propulsora para a busca por soluções viáveis, de modo a manter a operacionalidade da Força.

Com intuito de analisar as necessidades específicas da adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas da 4ª Bda Inf L (Mth), considerando-se o que é ministrado nos Cursos de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, no Treinamento do Motorista de Viaturas Blindadas e no Curso de Formação de Condutor, além da restrição de efetivo das OM, levanta-se o seguinte problema: **“Em que medida, o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas, em funcionamento na 4ª Bda Inf L (Mth), influencia na atual carência desses profissionais a serviço dessa brigada?”**

1.2 OBJETIVOS (GERAL E ESPECÍFICOS)

Este trabalho pretende **analisar o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas da 4ª Bda Inf L (Mth), propondo melhorias na capacitação dos possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir, para conduzir as viaturas do Exército, nas respectivas categorias**, com a intenção de aprimorar o desempenho desses profissionais militares. Além disso, capacitá-lo para atuar como vetor de manutenção preventiva, cumprir as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), naquilo que compete às Forças Armadas (FFAA), de modo a obter como resultante um incremento no efetivo de motoristas militares no EB.

Visando à efetividade no alcance do objetivo geral, foram propostos os objetivos específicos a seguir discriminados, que possibilitarão o tratamento do tema abordado.

a. identificar as necessidades de motoristas das OM;

b. apresentar como é realizada a adaptação de motorista militar nas OM;

c. apresentar as peculiaridades da qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, como motorista militar;

d. apresentar as generalidades do treinamento de motorista de viatura blindada comuns à capacitação de motoristas de viaturas não blindadas;

e. apresentar a legislação de trânsito brasileira em vigor, no que compete às FFAA;

f. comparar os conhecimentos fornecidos pelos Cursos de Formação de Cabo e de Soldado de Intendência – Motorista Militar e pelo Curso de Formação de Motorista de Viatura Blindada com aqueles adquiridos no Curso de Formação de Condutores (normatizado pelo CONTRAN);

g. apresentar as peculiaridades da formação de motorista militar nos exércitos dos Estados Unidos da América e da Espanha; e

1.3 QUESTÕES DE ESTUDO

Quanto à Adaptação de Motorista Militar, enumeram-se as seguintes questões de estudo:

a. Como é realizada a adaptação de motoristas militares do Exército Brasileiro?

b. De que forma os militares, possuidores de CNH e que não possuem Certificado de Habilitação Militar, podem contribuir para mobilidade do Exército, mediante o aproveitamento dos conhecimentos adquiridos, quando da habilitação em meio civil?

c. Quais são as exigências da Legislação de Trânsito Brasileira não atendidas pela legislação militar, relativa à adaptação de motoristas militares, em vigor?

d. Quais as necessidades do Exército Brasileiro não atendidas pelo conteúdo dos Programas-Padrão de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência e de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas e do Curso de Formação de Condutores?

e. Qual a aplicabilidade dos conceitos utilizados na formação dos motoristas militares pelos exércitos de nações amigas na capacitação de pessoal do Exército Brasileiro?

1.4 JUSTIFICATIVA

A discrepância existente entre os elementos da tríade: Quadro de Cargos Previstos (QCP), Quadro de Dotação de Material (QDM) e missões atribuídas às Organizações Militares (OM); associada à atualização constante da Legislação de Trânsito Brasileira, resultou em uma carência significativa de motoristas.

Além das circunstâncias mencionadas anteriormente, há de se ressaltar que no âmbito do Exército há manuais e Programas-Padrão de treinamento e de instrução que abordam a formação do motorista militar, mas especificamente sobre a adaptação do motorista militar de viaturas não blindadas, não se tem mais uma legislação militar específica, desde 2003, quando houve a revogação do Manual de Campanha C 25-10 – Transportes Motorizados, documento que abordava a atividade de adaptação de motorista militar, mesmo que de forma limitada.

Com a revogação do C 25-10, por determinação do Estado-Maior do Exército (EME), em consonância com as orientações do Comando de Operações Terrestre (COTER); passou-se a adotar apenas o Programa-Padrão de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas (PPT 17/1) (Brasil, 2002b), cujos

conceitos iniciais podem ser aproveitados para fundamentar o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas (ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO, 2012).

No entanto, o Estado-Maior do Exército (2012) indica o surgimento de um hiato no conhecimento relacionado à adaptação de motorista militar, com a ausência do Manual de Transportes Motorizados, por este não ter sido substituído por outra edição; e nem por o PPT 17/1 abordar todas as informações que aquele possuía.

Destaca-se que a formação do motorista militar objetiva capacitar um indivíduo, sem qualquer conhecimento prévio, como condutor de veículos, fundamentando-se nas legislações de trânsito em vigor, para atendimento da lei e consequente obtenção da CNH.

Por outro lado, a finalidade da adaptação do motorista militar, segundo Brasil (2002c), é capacitar o militar, que já possui pelo menos a Permissão Para Dirigir, para função de motorista na condução de viaturas isoladas ou em comboio.

Com a entrada em vigor do CTB, em 23 de janeiro de 1998, passou a ser “obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo” (BRASIL, 1997).

Em complemento do CTB, foram promulgadas diversas resoluções do CONTRAN, como a nº 07 (Brasil, 1998a) e a nº 50 (Brasil, 1998b), também de 1998, que estabeleceram normas mais detalhadas sobre a formação de condutores, introduzindo a carga horária teórica e mais uma série de requisitos consonantes com o próprio CTB.

Com a atualização da legislação, todos os Centros de Formação de Condutores tiveram que se adequar às novas exigências para continuarem ativos, o que não ocorreu nas OM, em relação à formação do motorista, por meio da instrução militar.

Nesse momento da história, o processo de formação do motorista militar nas Organizações Militares de Corpo de Tropa (OMCT) que era finalizado com o recebimento da CNH pelo motorista, perdeu seu valor legal, pois o referido documento passou a ser pré-requisito, conforme abordado anteriormente.

Dessa maneira, o membro do Exército, para ser motorista militar, necessitava possuir CNH, para poder passar pela adaptação para conduzir viaturas militares.

ALBINO (2008, p. 9) já descortinava os mitos existentes à época:

> Por muito tempo essa habilitação militar amparou o motorista nas atividades em que conduzia viaturas do Exército. Depois do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) ter sido sancionado, ainda havia o entendimento de que se o militar possuísse a Habilitação Militar estaria em condições de conduzir qualquer viatura em vias públicas e que por estar fardado, em situação de missão, estaria amparado, o que já não era verdade.

Nesse contexto, os processos de adaptação tornaram-se mais frequentes, porém a legislação especifica sobre este assunto não se desenvolveu de forma contundente.

Esta lacuna de conhecimento surgida no passado é preenchida na prática, pelo ajuste das legislações existentes às demandas das OM e pela importação de conceitos de documentos revogados, de modo a fundamentar o Estágio de Adaptação de Motoristas por elas ministrado.

No entanto, não são todas as unidades que possuem essa iniciativa, estando, portanto, limitadas àquelas OM que tradicionalmente formavam motoristas, antes mesmo do Código de Trânsito Brasileiro entrar em vigor, quando “pessoas autorizadas”, segundo Brasil (1966), podiam conduzir veículos.

A essas Unidades é confiada, culturalmente, a tarefa de adaptar os motoristas daquelas, que não são possuidoras dessa “tradição”.

Não obstante, a delegação não sistematizada da adaptação de motorista militar a outra OM configura uma barreira restritiva, e por vezes, impeditiva a adaptação de novos motoristas.

Além das mudanças já elencadas, recentemente, o CONTRAN, por meio da Resolução nº 653, de 11 de janeiro de 2017, estabeleceu que:

> Fica concedido prazo até 31 de dezembro de 2017 para os condutores de veículos pertencentes a órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares realizarem os cursos especializados previstos no inciso IV do art. 145 do CTB. (BRASIL, 2017, artigo 2º)

Segundo BRASIL (2014b), em seu artigo 2º:

> Os Cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos ou de emergência, de transporte de carga indivisível e motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (motofrete) e de passageiros (motofrete).

Dessa maneira, os cursos especializados até então executados sistematicamente sob a ótica de concessão de prêmio, através do Programa Soldado Cidadão, aos melhores militares que estavam por ser licenciados; passam a ser exigidos indistintamente.

A esse modo de execução, excetua-se o Curso de Movimentação de Produtos Perigosos, cuja execução já era prevista por Brasil (2002c), “No caso de transporte de combustíveis ou inflamáveis, o motorista tem que ter, obrigatoriamente, o curso de transporte de cargas perigosas”.

Esta última exigência alia-se as demais e impacta diretamente na capacitação dos motoristas militares, pois segundo o CTB em seu Artigo 150, parágrafo único, cabe ao empregador, o fornecimento dos cursos conforme normatização do CONTRAN aos seus motoristas. (BRASIL, 1997)

Dessa forma, tornou-se imperiosa a reestruturação do processo de adaptação do motorista militar, para incrementar a oferta de elementos habilitados e especializados.

Na análise sumária do quadro exposto, identifica-se a relação direta da carência de motoristas militares com os fatores determinantes de Capacidades Operativas (CO), elencados por Brasil (2015c, p. 8 - 14), com ênfase ao fator Adestramento, cujo reflexo instantâneo é o comprometimento das seguintes CO: Prontidão, por ter, reduzida, a capacidade de empregar força valendo-se dos próprios recursos; Ação Terrestre, pela redução da capacidade de executar atividades e tarefas dissuasórias, preventivas ou de enfrentamento a ameaças; Manobra Tática, por perder em capacidade de empregar forças no espaço de batalha por intermédio do movimento tático; e Apoio Logístico para Força Desdobrada, em decorrência da redução da capacidade de sustentação da mesma.

A resultante da involução mencionada é a sensibilização negativa das Capacidades Militares Terrestres (CMT): Pronta Resposta Estratégica, Superioridade no Enfrentamento e Sustentação Logística.

Assim sendo, o estudo proposto se reveste de fundamental importância, pois o produto a ser gerado: a consolidação das sugestões de melhoria do processo de adaptação de motorista militar, na proposta de um Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não blindada; que servirá de ferramenta para

garantir a manutenção das capacidades da 4ª Bda Inf L (Mth), que a afiança o poder de cumprir fielmente as missões constitucionais e infraconstitucionais lhe atribuídas.

2. REVISÃO DE LITERATURA

Para Brasil (2015b), veículo de uso bélico, à luz do Código de Trânsito Brasileiro, é a Viatura Militar Operacional, pertencente à União, que foi fabricada ou implementada com características especiais, para ser utilizada no preparo e no emprego em operações de natureza militar das Forças Armadas, no cumprimento das suas missões constitucionais e infraconstitucionais.

Além das viaturas militares operacionais, o EB possui também uma notória quantidade de viaturas administrativas, as quais não sofreram qualquer tipo de modificação e/ou implementação sendo, portanto, exemplares civis originais; e que igualmente às operacionais, são vocacionadas para diferentes tipos de atividade e possuem tonelagens distintas, o que exige que sejam conduzidas por motoristas habilitados em categorias diferentes, conforme prevê a legislação de trânsito brasileira.

Para condução de veículos automóveis em território brasileiro é obrigatório o porte da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou da Permissão para Dirigir (PPD) (BRASIL, 1997), condição esta que o Exército Brasileiro não está isento segundo Brasil (2003, p. 38), sendo a posse dos documentos citados, portanto, requisito elementar ao motorista militar.

De acordo com Brasil (1997), em seu Art. 143, os motoristas são habilitados nas categorias de “A” a “E”, observando-se a seguinte gradação:

> I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
> II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
> III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;
> IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
> V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.

Além da CNH, segundo Brasil (2017), os condutores de veículos pertencentes às Forças Armadas deverão realizar curso especializado e de treinamento em

prática veicular em situação de risco (BRASIL, 1997), até 31 de dezembro de 2017, cuja regulamentação do funcionamento e os conteúdos didático-pedagógicos devem ser definidos internamente pela própria força singular (BRASIL, 2014).

2.1 CAPACITAÇÃO DE MOTORISTAS NO BRASIL

A capacitação de motoristas no Brasil ocorre por meio de diversos cursos, sendo o primeiro deles, obrigatoriamente, o de formação de condutor, o qual habilita o condutor e é pré-requisito para os cursos especializados. Além dos cursos civis mencionados, há também os cursos e estágios para a capacitação de motoristas militares.

2.1.1 Curso de Formação de Condutores

Brasil (1997) atribui ao CONTRAN a responsabilidade pela normatização do processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Valendo-se desta autoridade legal, o CONTRAN estabelece o conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização.

Para obtenção da CNH, segundo Brasil (2005a), o candidato é submetido à Avaliação Psicológica, ao Exame de Aptidão Física e Mental, ao Exame escrito, que contempla todo conteúdo programático, desenvolvido em Curso de Formação de Condutor; ao Exame de Direção Veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual esteja se habilitando.

Além das avaliações e exames citados, “os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação” (BRASIL, 1997).

A formação do condutor é composta pelo Curso Teórico-técnico e pela Prática de Direção Veicular.

2.1.1.1 Curso Teórico-Técnico

Com uma carga horária de 45 (quarenta e cinco) horas aula, o Curso Teórico-técnico aborda as disciplinas de Legislação de Trânsito, Direção Defensiva, Noções de Primeiros Socorros, Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de

Convívio Social no Trânsito, além de Noções sobre Funcionamento do Veículo de duas ou mais rodas.

O quadro a seguir reúne os assuntos que devem ser ministrados no Curso Teórico- técnico, de acordo com Brasil (2005a):

(continua)

DISCIPLINA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
Legislação de Trânsito	18 horas aula	-Formação do condutor; -Exigências para categorias de habilitação em relação ao veículo conduzido; -Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade; -Sinalização viária; -Penalidades e crimes de trânsito; -Direitos e deveres do cidadão; -Normas de circulação e conduta. -Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à: -Documentação do condutor e do veículo; -Estacionamento, parada e circulação; -Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação; -Meio ambiente.
Direção Defensiva	16 horas aula	- Conceito de direção defensiva; - Conduzindo em condições adversas; - Conduzindo em situações de risco (Ultrapassagens, Derrapagem, Ondulações e buracos, Cruzamentos e curvas, Frenagem normal e de emergência); - Como evitar acidentes em veículos de duas ou mais rodas;

(continuação)

DISCIPLINA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
		- Abordagem teórica da condução de motocicletas com passageiro e ou cargas; - Cuidados com os demais usuários da via; - Respeito mútuo entre condutores; - Equipamentos de segurança do condutor motociclista; - Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas; - Situações de risco.
Noções de Primeiros Socorros	4 horas aula	- Sinalização do local do acidente; - Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros; - Verificação das condições gerais da vítima; - Cuidados com a vítima (o que não fazer); - Cuidados especiais com a vítima motociclista.
Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito	4 horas aula	- O veículo como agente poluidor do meio ambiente; - Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos; - Emissão de gases; - Emissão de partículas (fumaça); - Emissão sonora; - Manutenção preventiva do automóvel e da motocicleta para preservação do meio ambiente; - O indivíduo, o grupo e a sociedade; - Diferenças individuais; - Relacionamento interpessoal; - O respeito mútuo entre condutores; - O indivíduo como cidadão.

(conclusão)

DISCIPLINA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
Noções sobre Funcionamento do Veículo de duas ou mais rodas	3 horas aula	- Equipamentos de uso obrigatório do veículo, sua utilização e cuidados que se deve ter com eles; - Noções de manuseio e do uso do extintor de incêndio; - Responsabilidade com a manutenção do veículo; - Alternativas de solução para eventualidades mais comuns; - Condução econômica e inspeção mecânica (pequenos reparos); - Verificação diária dos itens básicos: água, óleo, calibragem dos pneus, dentre outros. - Cuidados e revisões necessárias anteriores a viagens.

QUADRO 01 – Conteúdo didático do Curso Teórico-técnico para formação do Condutor.
Fonte: Brasil (2005a)

Ao final do Curso Teórico-técnico, de acordo com Brasil (2005a), o candidato é submetido a um Exame Teórico-técnico, cuja prova, com no mínimo 30 (trinta) questões, contempla, proporcionalmente à carga horária, todo o conteúdo programático apresentado. Nessa prova, o candidato deverá acertar no mínimo 70% das questões para ser aprovado.

2.1.1.2 Curso de Prática de Direção Veicular

O curso de Prática de Direção Veicular é pré-requisito para realização do Exame de Prática de Direção Veicular; de acordo Brasil (2014c), em seu Art. 1º, devendo-se cumprir as seguintes cargas horárias:

> [...] II – obtenção da CNH na categoria “A”: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 04 (quatro) no período noturno; [...]
> IV – obtenção da CNH na categoria “B”: mínimo de 25 (vinte e cinco) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade: a) 20 (vinte) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 04 (quatro) no período noturno; e b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno. [...]

Brasil (2005a) prevê que durante a prática de direção em veículos de quatro ou mais rodas deverão ser trabalhados com o aluno os seguintes assuntos, com as respectivas abordagens:

- O veículo: quando será abordado seu funcionamento, os equipamentos obrigatórios e seus sistemas;

- A prática em via pública: devendo ser contemplada a circulação em vias urbanas e rurais, a postura defensiva ao volante, as normas de circulação e conduta, os procedimentos a serem adotados ao parar e estacionar, além da observância da sinalização e comunicação;

- Os atores do processo de circulação: ressaltando a importância de compartilhar a via com os pedestres, os ciclistas e demais, dando destaque aos cuidados com o condutor motociclista.

Com relação à prática em veículos de duas rodas, além dos assuntos “O veículo” e “Os atores do processo de circulação”, já mencionados para a prática de veículos de quatro ou mais rodas, Brasil (2005a) destaca:

- Pilotagem defensiva: que deverá contemplar as normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação; com a ressalva que a prática deve ser iniciada em área de treinamento específico, até o pleno domínio do veículo; passando na sequência para a pilotagem monitorada em via pública, urbana e rural;

- Normas e cuidados antes do funcionamento do veículo;

- Cuidados na condução de passageiro e cargas: quando deverá ser destacada a influência na dirigibilidade;

- Situações de risco: abrangendo os procedimentos durante ultrapassagem e derrapagem, ao se deparar com obstáculos na pista, ao trafegar por cruzamentos e curvas, bem como ao realizar a frenagem normal e de emergência.

Os conteúdos mencionados deverão ser abordados, segundo Brasil (2005a), dando-se ênfase à condução dos veículos de forma responsável e de que modo isto contribui para a segurança do trânsito.

Cabe ao instrutor dinamizar as aulas e contextualizá-las com a rotina do trânsito, para propiciar a participação e reflexão dos alunos, de modo que estes obtenham o controle emocional e desenvolvam valores de solidariedade e de respeito ao outro, ao ambiente e à vida.

Para Brasil (2005a), o instruendo deve estar sob acompanhamento e avaliação direta, tendo seus possíveis desvios corrigidos de imediato pelo instrutor.

2.1.1.3 Exame de Direção Veicular

A certificação do processo de ensino-aprendizagem desenvolvido durante o Curso de Formação de Condutor ocorrerá ao final do referido curso, com a submissão do candidato ao Exame de Direção Veicular.

Segundo Brasil (2005a), o Exame de Direção Veicular para os candidatos à categoria “A” deve ser realizado em área especialmente destinada a esse fim, constituída por obstáculos e com as dificuldades da via pública, de forma que o examinado possa ser avaliado pelos examinadores durante todas as etapas do exame, sendo que pelo menos um dos membros da banca examinadora deve estar habilitado na categoria “A”.

O Exame de Direção Veicular, para veículo de quatro ou mais rodas, é dividido pro Brasil (2005a), em de duas etapas, sendo a primeira estacionar o veículo em vaga delimitada por balizas removíveis; e a segunda conduzir o veículo em via pública, urbana ou rural.

A avaliação do candidato, no Exame de Direção Veicular, dar-se-á em função da pontuação negativa por faltas cometidas durante todas as etapas do exame, conforme a seguinte pontuação estabelecida por Brasil (2005a), em seu Art. 18:

> I – uma falta eliminatória: reprovação;
> II – uma falta grave: 03 (três) pontos negativos;
> III – uma falta média: 02 (dois) pontos negativos;
> IV – uma falta leve: 01 (um) ponto negativo.
> [...] Será considerado reprovado na prova prática de direção veicular o candidato que cometer falta eliminatória ou cuja soma dos pontos negativos ultrapasse a 3 (três).

De acordo com Brasil (1997), esses exames serão aplicados por 03 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito.

Brasil (1997) destaca que os militares das Forças Armadas e os membros dos Órgãos de Segurança Pública formados como condutores e examinados no âmbito de suas corporações, desde que tenham sido cumpridas as normas estabelecidas pelo CONTRAN, serão dispensados do Exame de Direção Veicular para concessão de habilitação.

As exigências para o credenciamento das unidades das Forças Armadas e Auxiliares, segundo Brasil (2010a), engloba o requerimento da unidade interessada, a infraestrutura física e recursos pedagógicos necessários, a estrutura administrativa informatizada interligada com o DETRAN do respectivo estado, a existência de um corpo docente (Instrutores, Diretor Geral e Diretor de Ensino) devidamente capacitado e permanentemente atualizado, um plano de curso que atenda à legislação vigente, além do atendimento às prescrições administrativas durante as vistorias.

Além das necessidades relacionadas à formação de condutores, há aquelas relativas à manutenção da banca examinadora ativa, que requer pessoal com o curso de Examinador de Trânsito e a regularização de funcionamento junto ao DETRAN do respectivo estado.

O atendimento dessas exigências gera demandas de toda ordem, principalmente por capital financeiro e humano, o que por vezes inviabiliza o credenciamento das unidades, levando-se em conta o custo benefício de se manter uma estrutura dessa natureza ativa.

2.1.1.4 Curso para Mudança de Categoria

Os condutores habilitados nas categorias “B”, “C’ e “D” poderão mudar de categoria, de acordo com Brasil (1997), ao preencherem os seguintes requisitos:

- possuir a idade mínima exigida para categoria pretendida;
- possuir o tempo mínimo na categoria que possuem;
- não possuírem infração grave ou gravíssima, ou serem reincidentes em infrações médias, durante os últimos doze meses;
- terem concluído o Curso para Mudança de Categoria; e
- terem sido aprovados em Exame de Direção Veicular.

O Curso para Mudança de Categoria possui carga horária Mínima de 15 (quinze) horas aula, sendo que 20% (vinte por cento) destas deverão ser ministradas no período noturno.

A Estrutura curricular do curso abrange:

- O veículo em que está se habilitando: funcionamento e equipamentos obrigatórios e sistemas; e

- Prática na via pública, urbana e rural: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observação da sinalização.

A abordagem didático-pedagógica ocorre de forma que, os conteúdos são relacionados à realidade do trânsito, procurando desenvolver valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções. Além de, nas aulas de prática de direção veicular, o instrutor realizar acompanhamento e avaliação direta, corrigindo possíveis desvios, salientando a responsabilidade do condutor na segurança do trânsito.

2.1.2 Cursos Especializados

De acordo com Brasil (1997), em seu Art. 145:

> Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:
> I – ser maior de vinte e um anos;
> II – estar habilitado:
> a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e
> b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;
> III – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
> IV – ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.
> Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.

Diante do exposto, verifica-se que um dos limitadores mais significativos para o Exército Brasileiro possuir militares habilitados nas categorias “D” e “E” e especializados é a idade mínima para realização dos respectivos cursos.

Em uma análise sumária, levando-se em consideração que o jovem brasileiro alista-se para o Serviço Militar no ano em que completa 18 anos e que irá incorporar

somente no ano seguinte, quando completará 19 anos, conclui-se que ele atingirá a idade mínima, para poder realizar os cursos de especialização, somente no terceiro ano de Serviço Militar.

Brasil (2014) apresenta um conceito mais atual sobre os cursos especializados:

> Os Cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos ou de emergência, de transporte de carga indivisível e motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (motofrete) e de passageiros (motofrete) [sic].

Segundo Brasil (2014) é permitido aos órgãos ou entidades públicas de segurança, de saúde e forças armadas e auxiliares definir internamente a regulamentação do funcionamento e os conteúdos didático-pedagógicos dos cursos especializados ministrados no âmbito de cada instituição. O registro para oficialização destes cursos será realizado diretamente pelo DENATRAN.

As instituições e centros de formação de condutores que desejarem promover os cursos de especialização à distância deverão ter os mesmos credenciados pelo DETRAN, de acordo com Brasil (2017).

Brasil (2013) manifesta o reconhecimento, pelas autoridades de trânsito, dos cursos especializados, inclusive na modalidade ensino à distância, ministrados pelos órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares para os seus integrantes.

Brasil (2005a) estabelece que os cursos tenham duração de 50 (cinquenta) horas aula, e fixa a validade dos mesmos em 05 (cinco) anos, quando os condutores deverão atualizar-se, juntamente com a realização do exame de sanidade física e mental requeridos para renovação da CNH.

Os cursos de atualização terão uma carga horária mínima de 16 (dezesseis) horas-aula, sobre as disciplinas dos cursos especializados, abordando preferencialmente, as atualizações na legislação, a evolução tecnológica e estudos de casos, dos módulos específicos de cada curso.

De acordo com Brasil (2005a), em seu Anexo II, item 6, estes cursos devem dar condições ao condutor de:

> - Permanecer atento ao que acontece dentro do veículo e fora dele;

> - Agir de forma adequada e correta no caso de eventualidades, sabendo tomar iniciativas quando necessário;
> - Relacionar-se harmoniosamente com usuários por ele transportados, pedestres e outros condutores;
> - Proporcionar segurança aos usuários e a si próprio;
> - Conhecer e aplicar preceitos de segurança e comportamentos preventivos, em conformidade com o tipo de transporte e/ou veículo;
> - Conhecer, observar e aplicar disposições contidas no CTB, na legislação de trânsito e legislação específica sobre o transporte especializado para o qual está se habilitando;
> - Realizar o transporte com segurança de maneira a preservar a integridade física do passageiro, do condutor, da carga, do veículo e do meio ambiente;
> - Conhecer e aplicar os preceitos de segurança adquiridos durante os cursos ou atualização fazendo uso de comportamentos preventivos e procedimentos em casos de emergência, desenvolvidos para cada tipo de transporte, e para cada uma das classes de produtos ou cargas perigosos.

Os cursos, segundo Brasil (2005a), serão organizados pelas instituições cadastradas pelo DETRAN, e os instrutores serão cadastrados pelo DENATRAN, por disciplina, mediante comprovação da escolaridade de nível superior e a experiência a respeito da disciplina.

Os condutores devem ser avaliados ao final de cada módulo de instrução e aqueles que forem aprovados ao final do curso terão os dados correspondentes registrados em sua CNH, de acordo com Brasil (2005a).

Para frequentar os cursos especializados os pré-requisitos elencados por Brasil (2005a) são:

- a idade superior a 21 anos;

- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;

- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos;

- Além da habilitação mínima: na categoria “D” para os cursos de condutores de veículo de transporte coletivo de passageiros e de transporte escolar; na categoria “B” para o transporte de produtos perigosos; nas categorias “A” ou “B” para o transporte de emergência; e na categoria “C” para o transporte de carga indivisível.

Caso o condutor satisfaça os requisitos de mais de um curso especializado, o mesmo poderá fazê-los com o aproveitamento de estudos (Brasil, 2014). Segundo Brasil (2005a), deverá ser ministrado um módulo com carga horária mínima de 15 (quinze) horas aula, para adequação da abordagem dos conteúdos, tendo em vista a especificidade do novo curso pretendido.

2.1.2.1 Curso para condutores de veículo de transporte coletivo de passageiros

A finalidade deste curso, segundo Brasil (2005a), é aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar condutores, habilitando-os à condução de veículos de transporte coletivo de passageiros. Para tanto, esse curso possui o seguinte conteúdo programático:

(continua)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
I	Legislação de trânsito	10 (dez) horas aula	Determinações do CTB quanto a: - Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos; - Documentação exigida para condutor e veículo; - Sinalização viária; - Infrações, crimes de trânsito e penalidades; - Regras gerais de estacionamento, parada, conduta e circulação; - Legislação específica sobre transporte de passageiros; e - Responsabilidades do condutor do veículo de transporte coletivo de passageiros.
II	Direção Defensiva	15 (quinze) horas	- Acidente evitável ou não evitável; - Como ultrapassar e ser ultrapassado; - O acidente de difícil identificação da

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
		aula	causa; - Como evitar acidentes com outros veículos; - Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista); - A importância de ver e ser visto; - A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados; - Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas; e - Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas.
III	Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social	10 (dez) horas aula	Primeiras providências quanto à vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito: - Sinalização do local do acidente; - Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via o outros; - Verificação das condições gerais de vítima de acidente, ou de passageiro com mal súbito; - Cuidados com a vítima (o que não fazer); O veículo como agente poluidor do meio ambiente; - Regulamentação do CONAMA sobre

(conclusão)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			poluição ambiental causada por veículos; - Emissão de gases; - Emissão de partículas (fumaça); - Emissão sonora; - Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente; O indivíduo, o grupo e a sociedade; - Relacionamento interpessoal; - O indivíduo como cidadão; - A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.
IV	Relacionamento Interpessoal	15 (quinze) horas aula	Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de passageiros; - Comportamento solidário no trânsito; - Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; - Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; - Papel dos agentes de fiscalização de trânsito; - Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições); - Características das faixas etárias dos usuários mais comuns de transporte coletivo de passageiros.

QUADRO 02 - Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros.
Fonte: Brasil (2005a)

2.1.2.2 Curso para condutores de veículos de transporte escolar

A finalidade deste curso, segundo Brasil (2005a), é aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar condutores, habilitando-os à condução de veículos de transporte escolar. Para tanto, esse curso possui o seguinte conteúdo programático:

(continua)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
I	Legislação de trânsito	10 (dez) horas aula	Determinações do CTB quanto a: - Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos; - Documentação exigida para condutor e veículo; - Sinalização viária; - Infrações, crimes de trânsito e penalidades; - Regras gerais de estacionamento, parada, conduta e circulação; Legislação específica sobre transporte de escolares - Normatização local para condução de veículos de transporte de escolares; - Responsabilidades do condutor do veículo de transporte de escolares.
II	Direção Defensiva	15 (quinze) horas aula	- Acidente evitável ou não evitável; - Como ultrapassar e ser ultrapassado; - O acidente de difícil identificação da causa; - Como evitar acidentes com outros veículos; - Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista);

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			- A importância de ver e ser visto; - A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados; - Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas; e - Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas.
III	Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social	10 (dez) horas aula	Primeiras providências quanto à vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito: - Sinalização do local do acidente; - Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via o outros; - Verificação das condições gerais de vítima de acidente, ou de passageiro com mal súbito; - Cuidados com a vítima (o que não fazer); O veículo como agente poluidor do meio ambiente; - Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos; - Emissão de gases; - Emissão de partículas (fumaça); - Emissão sonora; - Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente;

(conclusão)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			O indivíduo, o grupo e a sociedade; - Relacionamento interpessoal; - O indivíduo como cidadão; - A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.
IV	Relacionamento Interpessoal	15 (quinze) horas aula	- Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de escolares; - Comportamento solidário no trânsito; - Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; - Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; - Papel dos agentes de fiscalização de trânsito; - Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoa portadora deficiências física, faixas etárias, outras condições); - Características das faixas etárias dos usuários de transporte de escolares; - Cuidados especiais e atenção que devem ser dispensados aos escolares e seus responsáveis, quando for o caso.

QUADRO 03 - Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte Escolar.
Fonte: Brasil (2005a)

2.1.2.3 Curso para condutores de veículos de transporte de produtos perigosos

A finalidade deste curso, segundo Brasil (2005a), é aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar condutores, habilitando-os à condução de veículos de

transporte de produtos perigosos. Para tanto, o curso possui o seguinte conteúdo programático:

(continua)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
I	Legislação de trânsito	10 (dez) horas aula	LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA E NORMAS SOBRE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS - Cargas de produtos perigosos (Conceitos, considerações e exemplos). - Acondicionamento: verificação da integridade do acondicionamento (se há vazamentos ou contaminação externa); verificação dos instrumentos de tanques (manômetros, e outros); - Proibição do transporte de animais, produtos para uso humano ou animal (alimentos, medicamentos e embalagens afins), juntamente com produtos perigosos; - Utilização do veículo que transporta produtos perigosos para outros fins (descontaminação quando permitido). RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR DURANTE O TRANSPORTE - Fatores de interrupção da viagem; - Participação do condutor no carregamento e descarregamento do veículo; - Trajes e equipamentos de proteção individual.

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			DOCUMENTAÇÃO E SIMBOLOGIA - Documentos fiscais e de trânsito; - Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados: - Certificados de capacitação; - Ficha de emergência; - Envelope para o transporte; - Marcação e rótulos nas embalagens; - Rótulos de risco principal e subsidiário; - Painel de segurança; - Sinalização em veículos. REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO: - Definição; - Funcionamento; - Importância e obrigatoriedade do seu uso. DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES (CTB e legislação específica) - Tipificações, multas e medidas administrativas.
II	Direção Defensiva	15 (quinze) horas aula	- Acidente evitável ou não evitável; - Como ultrapassar e ser ultrapassado; - O acidente de difícil identificação da causa; - Como evitar acidentes com outros

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			veículos; - Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista); - A importância de ver e ser visto; - A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados; - Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas; e - Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas.
III	Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social	10 (dez) horas aula	PRIMEIROS SOCORROS Primeiras providências quanto a acidente de trânsito: - Sinalização do local de acidente; - Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros; - Verificação das condições gerais de vítima de acidente de trânsito; - Cuidados com a vítima de acidente, ou contaminação (o que não fazer) em conformidade com a periculosidade da carga, e/ou produto transportado.

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			MEIO AMBIENTE - O veículo como agente poluidor do meio ambiente; - Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos; - Emissão de gases; - Emissão de partículas (fumaça); - Emissão de ruídos; - Manutenção preventiva do veículo; - O indivíduo, o grupo e a sociedade; - Relacionamento interpessoal; - O indivíduo como cidadão; - A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB; - Conceitos de poluição: causas e consequências. - PREVENÇÃO DE INCÊNDIO - Conceito de fogo; - Triângulo de fogo; - Fontes de ignição; - Classificação de incêndios; - Tipos de aparelhos extintores; - Agentes extintores; - Escolha, manuseio e aplicação dos agentes extintores.
IV	Movimentação de Produtos Perigosos	15 (quinze) horas aula	PRODUTOS PERIGOSOS - Classificação dos produtos perigosos; - Simbologia; - Reações químicas (conceituações);

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			- Efeito de cada classe sobre o meio ambiente. EXPLOSIVOS: - Conceituação; - Divisão da classe; - Regulamentação específica do Ministério da Defesa; - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência. GASES: - Inflamáveis, não-inflamáveis, tóxicos e não-tóxicos: - Comprimidos; - Liquefeitos; - Mistura de gases; - Refrigerados. - Em solução; - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência. LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS E PRODUTOS TRANSPORTADOS A TEMPERATURAS ELEVADAS - Ponto de fulgor;

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			- Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência. SÓLIDOS INFLAMÁVEIS; SUBSTÂNCIAS SUJEITAS A COMBUSTÃO ESPONTÂNEA; SUBSTÂNCIAS QUE, EM CONTATO COM A ÁGUA, EMITEM GASES INFLAMÁVEIS - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência; - Produtos que necessitam de controle de temperatura. SUBSTÂNCIAS OXIDANTES E PERÓXIDOS ORGÂNICOS - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência; - Produtos que necessitam de controle de temperatura. SUBSTÂNCIAS TÓXICAS E SUBSTÂNCIAS INFECTANTES - Comportamento preventivo do

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			condutor; - Procedimentos em casos de emergência. SUBSTÂNCIAS RADIOATIVAS - Legislação específica pertinente; - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência. - CORROSIVOS - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência. - SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS: - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência. - RISCOS MÚLTIPLOS - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência. - RESÍDUOS - Legislação específica pertinente;

(conclusão)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			- Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência.

QUADRO 04 – Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos.
Fonte: Brasil (2005a)

2.1.2.4 Curso para condutores de veículos de emergência

A finalidade deste curso, segundo Brasil (2005a), é aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar condutores, habilitando-os à condução de veículos de emergência. Para tanto, o curso possui o seguinte conteúdo programático:

(continua)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
I	Legislação de trânsito	10 (dez) horas aula	Determinações do CTB quanto a: - Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos; - Documentação exigida para condutor e veículo; - Sinalização viária; - Infrações, crimes de trânsito e penalidades; - Regras gerais de estacionamento, parada, conduta e circulação; - Legislação específica para veículos de emergência: - Responsabilidades do condutor de veículo de emergência.

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
II	Direção Defensiva	15 (quinze) horas aula	- Acidente evitável ou não evitável; - Como ultrapassar e ser ultrapassado; - O acidente de difícil identificação da causa; - Como evitar acidentes com outros veículos; - Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista); - A importância de ver e ser visto; - A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados; - Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas; e - Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas.
III	Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social	10 (dez) horas aula	Primeiras providências quanto à vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito: - Sinalização do local do acidente; - Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via o outros; - Verificação das condições gerais de vítima de acidente, ou de passageiro

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			com mal súbito; - Cuidados com a vítima (o que não fazer); O veículo como agente poluidor do meio ambiente; - Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos; - Emissão de gases; - Emissão de partículas (fumaça); - Emissão sonora; - Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente; O indivíduo, o grupo e a sociedade; - Relacionamento interpessoal; - O indivíduo como cidadão; - A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.
IV	Relacionamento Interpessoal	15 (quinze) horas aula	Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de passageiros; - Comportamento solidário no trânsito; - Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; - Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; - Papel dos agentes de fiscalização de trânsito; - Atendimento às diferenças e

(conclusão)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições); - Características dos usuários de veículos de emergência; - Cuidados especiais e atenção que devem ser dispensados aos passageiros e aos outros atores do trânsito, na condução de veículos de emergência.

QUADRO 05 – Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte de Emergência.
Fonte: Brasil (2005a)

2.1.2.5 Curso para condutores de veículos de transporte de carga indivisível e outras objeto de regulamentação especifica pelo CONTRAN

A finalidade deste curso, segundo Brasil (2005a), é aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar condutores, habilitando-os à condução de veículos de transporte de carga indivisível e outras, objeto de regulamentação específica pelo CONTRAN. Para tanto, o curso possui o seguinte conteúdo programático:

(continua)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
I	Legislação de trânsito	10 (dez) horas aula	DETERMINAÇÕES DO CTB QUANTO A: - Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos; - Documentação exigida para condutor e veículo; - Sinalização viária;

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			- Infrações, crimes de trânsito e penalidades; - Regras gerais de estacionamento, parada conduta e circulação. LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA SOBRE TRANSPORTE DE CARGA - Carga indivisível - Conceitos, considerações e exemplos. - Acondicionamento: verificação da integridade do acondicionamento (ancoragem e amarração da carga); RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR DURANTE O TRANSPORTE - Fatores de interrupção da viagem; - Participação do condutor no carregamento e descarregamento do veículo; DOCUMENTAÇÃO E SIMBOLOGIA - Documentos fiscais e de trânsito; - Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados: - Certificados de capacitação; - Sinalização no veículo. REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO: - Definição;

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			- Funcionamento; - Importância e obrigatoriedade do seu uso. DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES (CTB e legislação específica) - Tipificações, multas e medidas administrativas.
II	Direção Defensiva	15 (quinze) horas aula	- Acidente evitável ou não evitável; - Como ultrapassar e ser ultrapassado; - O acidente de difícil identificação da causa; - Como evitar acidentes com outros veículos; - Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista); - A importância de ver e ser visto; - A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados; - Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas; e - Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas.

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
III	Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social	10 (dez) horas aula	PRIMEIROS SOCORROS Primeiras providências quanto a acidente de trânsito: - Sinalização do local de acidente; - Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros; - Verificação das condições gerais de vítima de acidente de trânsito; - Cuidados com a vítima de acidente, ou contaminação (o que não fazer) em conformidade com a periculosidade da carga, e/ou produto transportado. MEIO AMBIENTE - O veículo como agente poluidor do meio ambiente; - Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos; - Emissão de gases; - Emissão de partículas (fumaça); - Emissão de ruídos; - Manutenção preventiva do veículo; - O indivíduo, o grupo e a sociedade; - Relacionamento interpessoal; - O indivíduo como cidadão; - A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB; - Conceitos de poluição: causas e consequências.

(continuação)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			- PREVENÇÃO DE INCÊNDIO - Conceito de fogo; - Triângulo de fogo; - Fontes de ignição; - Classificação de incêndios; - Tipos de aparelhos extintores; - Agentes extintores; - Escolha, manuseio e aplicação dos agentes extintores.
IV	Movimentação de Carga	15 (quinze) horas aula	CARGA INDIVISÍVEL - Definição de carga perigosa ou indivisível; - Efeito ou consequências no tráfego urbano ou rural de carga perigosa ou indivisível; e - Autorização Especial de Trânsito (AET). BLOCOS DE ROCHAS - Conceituação; - Classes de rochas e dimensões usuais/permitidas dos blocos; - Regulamentação específica; - Comportamento preventivo do condutor; e - Procedimentos em casos de emergência. MÁQUINAS OU EQUIPAMENTOS DE GRANDES DIMENSÕES E INDIVISÍVEIS – Conceituação;

(conclusão)

MÓDULO	TEMA	CARGA HORÁRIA	ASSUNTOS
			- Dimensões usuais/permitidas; comprimento, altura e largura da carga; - Comportamento preventivo do condutor; e - Procedimentos em casos de emergência. TORAS, TUBOS E OUTRAS CARGAS - Classes e conceituações; - Dimensões usuais/permitidas; comprimento, altura e largura da carga; - Comportamento preventivo do condutor; e - Procedimentos em casos de emergência. OUTRAS CARGAS CUJO TRANSPORTE SEJA REGULAMENTADAS PELO CONTRAN - Comportamento preventivo do condutor; e - Procedimentos em casos de emergência. RISCOS MÚLTIPLOS E RESÍDUOS - Comportamento preventivo do condutor; - Procedimentos em casos de emergência; e - Legislação específica.

QUADRO 06 – Conteúdo programático do Curso de Condutores de Veículos de Transporte de Cargas Indivisíveis e outras objeto de Regulamentação especifica pelo CONTRAN.
Fonte: Brasil (2005a)

As exigências para o credenciamento das instituições que ministram os cursos especializados, segundo Brasil (2010a), assemelham-se as exigências feitas aos Centros de Formação de Condutor, já mencionadas no item 2.1.1.3.

Brasil (2017) estabelece “o prazo até 31 de dezembro de 2017 para os condutores de veículos pertencentes a órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares realizarem os cursos especializados [...]”.

A concessão supramencionada é uma prorrogação que sucede outras duas e influenciará diretamente a disponibilidade de recursos humanos para conduzir as viaturas do Exército Brasileiro, a partir da data fixada.

Isso se deve ao fato de que parcela considerável dos motoristas militares não possui as especializações que serão requeridas para desempenhar suas tarefas.

2.1.3 Capacitação de Motoristas Militares no âmbito do Exército Brasileiro

Em meio à sinalização da legislação de trânsito brasileira acerca da necessidade de cursos de especialização no seio das Forças Armadas, há, atualmente em vigor, três documentos no âmbito do EB que fazem menção a capacitação do motorista militar: o Programa-Padrão de Instrução de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência (EB70-PP-11.002), o Programa-Padrão de Treinamento Específico de Motorista de Viaturas Blindadas (PPT 17/1) e o Programa de Instrução Militar 2017 (EB70-P-11.001), que por estar sob restrição de acesso, não será abordado neste trabalho, para que todo o conhecimento a ser produzido seja de acesso irrestrito e possa ter a máxima difusão no meio acadêmico e militar.

Além desses programas há também, o já revogado, Manual C 25-10 Transportes Motorizados, que ainda aparece com frequência nas referências bibliográficas dos documentos que versam sobre este assunto.

De acordo com Brasil (2002ª, p.28), “as viaturas não podem ser dirigidas por motoristas que não possuam a Carteira Nacional de Habilitação e Carteira de Motorista Militar correspondentes às suas classes ou categorias”.

Entretanto, não há um material específico e atualizado, direcionado para a adaptação do motorista militar de viatura não blindada, que é o processo, por meio do qual é obtido o Certificado de Habilitação Militar (CHM).

2.1.3.1 Instrução de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência

Em 2013, entrou em vigor a edição mais recente do Programa-Padrão de Instrução de Qualificação, EB70-PP-11.002, concebido com a finalidade de capacitar o Cabo e o Soldado de Intendência a ocupar os diversos cargos previstos em Quadro Organizacional.

Essa capacitação consiste em um curso com duração aproximada de 08 (oito) semanas (320 horas), das quais 168 (cento e sessenta e oito) horas são destinadas às instruções peculiares, dentre as quais a formação do motorista militar (BRASIL, 2012b, p.2.2).

Antes de iniciar o período de instrução de qualificação, o militar é designado para uma Qualificação Militar (QM) e de acordo com esta, será instruído nas matérias e nos assuntos, que possibilitarão o atingimento dos objetivos peculiares.

O quadro a seguir apresenta o conteúdo específico da instrução de qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência na QM Motorista de Viaturas (QM 10-55):

(continua)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
Formação do Motorista - Cidadania e Proteção ao Meio-Ambiente	1. Proteção ao meio-ambiente e cidadania - Fundamentos 2. Meio ambiente, cidadania e o trânsito. a. Meio ambiente - A preservação ambiental b. Cidadania e o trânsito - Direito e deveres do cidadão 3. Poluição a. Poluição do ar atmosférico; e b. Principais problemas de correntes da poluição do ar. 4. Os veículos e a poluição	06 horas aula

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	5. Os Perigos para a saúde 6. A Poluição sonora a. Efeito da poluição sonora; e b. Recomendações que podem economizar combustível e reduzir a poluição do meio-ambiente. 7. Relações humanas ou interpessoais a. O indivíduo, o grupo e a sociedade; e b. Objetivos das relações humanas. 8. Diferenças individuais a. Como se diferem os indivíduos; e b. Causas das diferenças individuais. 9. Atributos que constituem a personalidade 10. O indivíduo como cidadão no trânsito 11. Atitudes que demonstram solidariedade no trânsito	
Formação do Motorista - Condução de Viaturas Automóveis	1. Tipos de viaturas e reboques em uso no EB a. Viaturas administrativas e operacionais; b. Viaturas sobre rodas e sobre lagartas; c. Viaturas anfíbias; d. CC e VBTP; e. Viatura TP, TE e TNE; e f. Reboques especializados e não especializados. 2. Apresentação dos diversos tipos de viaturas e reboques existentes na OM. Número de registro de viaturas militares. 3. Organização sumária de viatura automóvel. 4. Motor e órgãos anexos.	32 horas aula

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	5. Sistemas a. Alimentação; b. Distribuição; c. Inflamação; d. Lubrificação; e. Arrefecimento f. Transmissão; e g. Elétrico. 6. Panes mais comuns a. Depanagem e reparos de emergência a cargo do motorista; e b. Substituição de pneu. 7. Cabine do motorista a. Instrumentos de painel; e b. Órgãos de comando e acessórios. 8. Viatura sobre cavalete a. Partida; b. Aquecimento; c. Troca de marchas; d. Ligar e desligar a tração dianteira e o redutor; e. Frenagem; e f. Desligar o motor. 9. Vtr sobre o solo a. Partida; b. Deslocamento com passagem de todas as marchas à frente e à ré; c. Realização de curvas; d. Realização de manobra de estacionamento; e	

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	e. Parada e partida em ladeira, com e sem uso do freio de mão, em estradas de fácil circulação. 10. Prática de direção de Vtr e, estradas de trânsito de intensidade crescente de zona urbana. 11. Direção de Vtr em terreno variado, com transposição de obstáculos no plano, em aclive e declives. 12. Direção de Vtr tracionando reboques Marchas à frente e à ré. Curvas e manobras fundamentais. 13. Direção em Vtr especializadas. 14. Emprego do guincho. 15. Manobras de força a. Retirada de viatura atolada; b. Tombadas, caídas em valas; e c. Meios disponíveis e de fortuna. 16. Prevenção e extinção de incêndios em Vtr. 17. Comandos de motorista em comboio ou isolado, à voz, acústicos e por gestos. 18. Conduta do motorista a. No embarque e desembarque de tropa; b. No transporte de autoridades; c. Em comboio ou isolados; d. Nos altos em marcha e estacionamentos; e e. Disciplina de marcha. 19. Marcha motorizada diurna em	

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	comboio. 20. Marcha motorizada noturna em comboio, com e sem luzes.	
Formação do Motorista - Direção Defensiva	1. Conceituação 2. Elementos de direção defensiva 3. Condições Adversas de Direção Defensiva a. Condições adversas de luz; b. Condições adversas de tempo; c. Condições adversas de via; d. Condições adversas do trânsito; e. Condições adversas do veículo; e f. Condições adversas do motorista. 4. Acidente evitável e não evitável 5. Método básico de prevenção de acidentes 6. Colisões e atropelamentos a. Com o veículo da frente; b. Com o veículo de trás; c. Frontal; d. Com motocicletas; e e. Com ciclistas. 7. Travessia de pedestres e animais	08 horas aula
Formação do Motorista - Legislação de Trânsito	Código Nacional de Trânsito 1. Conceituação 2. Trânsito - Conceito. 3. Sistema Nacional de Trânsito a. Composição; e b. Competência. 4. Vias públicas - Classificação.	12 horas aula

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	5. Sinalização de trânsito a. Sinalização vertical; b. Sinalização horizontal; c. Dispositivo e sinalização auxiliares; d. Sinalização semafórica; e. Sinalização sonora; e f. Gestos de agente de trânsito e do condutor. 6. Veículos a. Classificação geral; e b. Equipamentos obrigatórios. 7. Registros e licenciamento de veículos 8. Habilitação a. Categoria; b. Formação; c. Documentos de Habilitação; e d. Renovação dos exames. 9. Normas gerais de circulação 10. Conduta no Trânsito 11. Infrações a. Classificação; b. Penalidade; e c. Medidas administrativas. 12. Crimes de trânsito - Crimes em espécie	
Formação do Motorista - Pré-Habilitação do Mot Mil	1. Teste de aptidão para motorista 2. Exame de vista. 3. Exame psicotécnico	08 horas aula
Formação do Motorista -	Primeiros-Socorros 1. Conceituação.	06 horas aula

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
Primeiros-Socorros no Trânsito	2. Definição. 3. Procedimentos iniciais. 4. Respiração artificial. 5. Conduta a seguir em caso de asfixia. 6. Técnica de respiração artificial. 7. Técnica de massagem cardíaca. 8. Reanimação cardiopulmonar. 9. Hemorragia. 10. Hemorragia interna. 11. Fraturas. 12. Transporte de acidentados. 13. Queimaduras.	
Formação do Motorista - Transporte Militar	1. Ferramental de 1º Escalão e equipamento das viaturas. 2. Inspeção de Viatura 3. Deveres e responsabilidades do motorista militar e de seu ajudante. 4. Transporte militar a. Conceitos básicos; b. Tipos e meios de transporte: 1) diferenças essenciais; e 2) peculiaridades importantes. c. Emprego do transporte motorizado. 5. Código Nacional de Trânsito. 6. Documentação do motorista e da Viatura. a. Carteira Nacional de Habilitação; b. Certificado de Habilitação Militar; c. Carteira de Identidade; d. Fichas de Acidente e de Serviço; e. Talão de Despacho; e	48 horas aula

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	f. Livro Registro da Viatura. 7. Controle e circulação de trânsito a. Regras e sinais de trânsito; b. Classificação e características das estradas quanto à natureza e ao controle; e c. Convenções cartográficas. 8. Técnica de marcha a. Tipos e formações de marcha. Organização de comboios; b. Coluna, grupamento e unidade de marcha; e c. Prescrições referentes à marcha motorizada 9. Destacamento Precursor a. Atribuições; b. Reconhecimento de itinerário; c. Processos de balizamento; e d. Funções dos guardas de trânsito, dos guias e dos balizadores. 10. Transporte de Tropa a. Arrumação; b. Carga máxima; c. Medidas de segurança; d. Normas de embarque e desembarque de Vtr. 11. Manuseio e transporte de carga a. Marcação; b. Embalagem; c. Arrumação; d. Carga máxima; e. Carga e descarga; e	

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	f. Distribuição de carga. 12. Embarque e desembarque de viaturas em meios ferroviário, aéreo e aquático. 13. Arrumação de cargas volumosas. 14. Retirar cargas de valas e de atoleiros, visando aos meios de fortuna e de expediente de campanha. 15. Fixação de carga na viatura. 16. Proteção de carga na viatura. 17. Destacamento de segurança a. Proteção e defesa dos comboios nos altos, em marcha e nos estacionamentos; e b. Medidas ativas e passivas contra ataques aéreos, de pára-quedistas, de blindados, de artilharia e de guerrilheiros. 18. Proteção contra agentes químicos, bacteriológicos e nucleares. 19. Camuflagem de Viaturas. 20. Sistema de manutenção do Exército. Organização da manutenção na unidade. 21. Lubrificação da viatura a cargo do motorista. Carta-guia de Lubrificação. 22. Precauções para o trabalho em condições climáticas extremas. 23. Rodízio e pressão de pneus, substituição de rodas em uso. 24. Medidas de segurança na manipulação de munições, explosivos e inflamáveis. 25. Transporte de munições, explosivos e inflamáveis.	

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	26. Segurança no trabalho a. Normas e medidas de segurança no trabalho; b. Primeiros-socorros; c. Prevenção e combate a incêndios; e d. Emprego de material de combate a incêndio 27. Atribuições Gerais do Motorista de Viatura.	
Manutenção do Material	1. Manutenção de 1º Escalão a. Objetivo; b. Procedimentos; c. Responsabilidade; d. Freqüência; e. Desmontagem de 1º Escalão; f. Montagem de 1º Escalão; e g. Ferramental e material empregado na manutenção de 1º Escalão. 2. Manutenção de 1º Escalão do Material de Instalações Logísticas a. Objetivo; b. Procedimentos; c. Responsabilidade; d. Freqüência; e. Desmontagem de 1º Escalão; f. montagem de 1º Escalão ; e g. ferramental e material empregado na manutenção de 1º Escalão. 3. Carta-guia de Lubrificação a. finalidade; e b. identificação da Carta-guia com as peças e	32 horas aula

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	utilização dos lubrificantes. 4. Limpeza e lubrificação dos componentes (peças e acessórios) do material a. Finalidade; b. Carta-guia de lubrificação; e c. Utilização das tabelas de manutenção do material. 5. Manutenção de 2º Escalão a. Objetivo; b. Procedimentos; c. Responsabilidade; d. Freqüência; e. Desmontagem de 2º Escalão; f. Montagem de 2º Escalão; e g. Ferramental e material empregado na manutenção de 2º Escalão. 6. Livro Registro de máquinas, equipamentos e instrumentos. a. Finalidade; b. Informações necessárias; e c. Oportunidades de registro. 6. Livro Registro de máquinas, equipamentos e instrumentos. a. Finalidade; b. Informações necessárias; e c. Oportunidades de registro. 7. Descontaminação do material, equipamentos e instrumentos empregados em campanha. a. Finalidade; b. Processos; e	

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	c. Relação processos/agentes 8. Destruição de máquinas, equipamentos e instrumentos empregados em campanha. a. Situações em que o material poderá ser destruído; e b. Processos de destruição. 9. Reparação a. Definição; b. Tipos de reparos executados no suprimento; e c. Ferramental utilizado	
Segurança das Instalações Logísticas, Depósitos e Oficinas	1. Normas Gerais de Segurança das Instalações, Depósitos e Oficinas da Unidade. - Medidas de controle e redução de danos. 2. Regras de segurança na utilização de máquinas, ferramentas e equipamentos. 3. Proteções indispensáveis ao militar durante os trabalhos nas instalações logísticas e oficinas. 4. Prevenção e combate a incêndios a. Classes de incêndios; b. Tipos e utilização de extintores; c. Medidas de prevenção e combate a incêndios; e d. Plano de prevenção a combate a incêndio da OM.	04 horas aula
Serviços em Campanha	1. Serviço de Intendência em campanha a. Princípios gerais; b. Funções; c. Responsabilidades; e d. Escalões funcionais.	12 horas aula

(continuação)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	2. Companhia de Intendência do Batalhão Logístico. 3. Cadeia de suprimento 4. Documentos de controle de suprimento em campanha. 5. Suprimento de Intendência em campanha a. Funcionamento; b. Instalações; e c. Procedimentos. 6. Barraca de cozinha e gêneros. a. Apresentação; b. Nomenclatura; c. Técnica de armar e desarmar; d. Proteção contra chuvas (valetas); e e. Segurança da instalação. 7. Material de Estacionamento a. Nomenclatura; b. Aprestamento; c. Carregamento; d. Deslocamento; e. Montagem; f. Manutenção g. Plano de Carregamento; e h. Requisitos para desdobramento da instalação logística em campanha. 8. NGA de Campanha. 9. Plano de Defesa do Estacionamento. 10. Plano de Circulação na área de desdobramento. 11. Camuflagem de Instalação Logística	

(conclusão)

MATÉRIAS PECULIARES	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	a. Utilização dos meios naturais e artificiais; b. Emprego das redes de camuflagem; e c. Manutenção do material artificial de camuflagem. 12. Operação de Instalação Logística em Campanha. a. Caracterização das tarefas; b. Rotina operacional; c. NGA de Campanha; e d. Plano de Defesa.	
TOTAL	-	168 horas aula

QUADRO 07 - Conteúdo programático da Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência – QM 10-55 (Motorista de Viaturas).
Fonte: Brasil (2012b, p. 3-2)

O conteúdo programático exposto, não apresenta diferenças significativas em relação à versão anterior do Programa-Padrão de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência (PPQ/2), QM 10-55, cuja edição entrou em vigor em 2001.

As diferenças mencionadas restringem-se ao remanejamento da carga-horária entre as matérias já existentes, não havendo a implementação e/ou atualização de conceitos.

2.1.3.2 Treinamento Específico de Motorista de Viaturas Blindadas

Para capacitar os cabos e os soldados com Curso de Formação de Cabos para o desempenho de cargos de Motorista de Viaturas Blindadas foi desenvolvido o Programa-Padrão de Treinamento Específico, PPT 17/1, que entrou em vigor em 2002.

Esse treinamento tem o propósito de atingir sua finalidade durante 11 (onze) semanas (250 horas), das quais as 40 (quarenta) horas iniciais são direcionadas à adaptação do motorista militar (BRASIL, 2002b, p.11).

Observa-se no Quadro 08 que o conteúdo da instrução de adaptação a motorista militar do PPT 17/1 teve origem na Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência – QM 10-55 (Motorista de Viaturas) do PPQ 10/2, edição 2001.

Essa importação de informações deu-se com a supressão das matérias: Formação do Motorista - Cidadania e Proteção ao Meio-Ambiente, Formação do Motorista - Pré-Habilitação do Motorista Militar, Manutenção do Material, Segurança das Instalações Logísticas, Depósitos e Oficinas e Serviços em Campanha. Além disso, houve a redução de mais de 64% da carga horária das matérias remanescentes.

(continua)

MATÉRIAS ESPECÍFICAS	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
Adaptação a Motorista Militar Condução de Viaturas Automóveis	Idem à Matéria Formação do Motorista - Condução de Viaturas Automóveis, do Quadro 07: Conteúdo programático da Qualificação do o Cabo e o Soldado de Intendência – QM 10-55 (Motorista de Viaturas), abordado no item 2.1.3.1.	12 horas aula
Adaptação a Motorista Militar Direção Defensiva	Idem à Matéria Formação do Motorista - Direção Defensiva, do Quadro 07: Conteúdo programático da Qualificação do o Cabo e o Soldado de Intendência – QM 10-55 (Motorista de Viaturas), abordado no item 2.1.3.1.	08 horas aula
Adaptação a Motorista Militar Legislação de Trânsito	Idem à Matéria Formação do Motorista - Legislação de Trânsito, do Quadro 07: Conteúdo programático da Qualificação do o Cabo e o Soldado de Intendência – QM 10-55 (Motorista de Viaturas), abordado no item 2.1.3.1.	04 horas aula

(conclusão)

MATÉRIAS ESPECÍFICAS	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
Adaptação a Motorista Militar Primeiros-Socorros no Trânsito	Idem à Matéria Formação do Motorista - Primeiros-Socorros no Trânsito, do Quadro 07: Conteúdo programático da Qualificação do o Cabo e o Soldado de Intendência – QM 10-55 (Motorista de Viaturas), abordado no item 2.1.3.1.	04 horas aula
Adaptação a Motorista Militar Transporte Militar	Idem à Matéria Formação do Motorista - Transporte Militar, do Quadro 07: Conteúdo programático da Qualificação do o Cabo e o Soldado de Intendência – QM 10-55 (Motorista de Viaturas), abordado no item 2.1.3.1.	12 horas aula
TOTAL	-	40 horas aula

QUADRO 08 - Extrato do conteúdo programático do Treinamento Específico de Motorista de Blindado.
Fonte: Brasil (2002)

O PPT 17/1 foi elencado como referência para a capacitação de motoristas selecionados como Cabos Especialistas Temporários (CET), de acordo com Brasil (2012c). E, segundo Estado-Maior do Exército (2012):

> Atualmente, a Adaptação a Motorista Militar deve seguir o previsto nas Matérias Específicas (ME) 01, 02, 03, 04 e 05 do PPT 17/1 Programa-Padrão de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas, Edição 2002, que são destinadas à adaptação dos Cb e Sd possuidores de Carteira Nacional de Habilitação, de diversas QMG/QMP, ao cargo de motorista militar.

As matérias específicas 01, 02, 03, 04 e 05, mencionadas por Estado-Maior do Exército (2012), são as cinco matérias específicas descritas no Quadro 08.

O conteúdo programático apresentado mostra-se mais enxuto, aproveitando um pouco mais das capacidades adquiridas durante a formação do condutor.

2.1.3.3 Transportes Motorizados (C 25-10)

O manual de campanha C 25-10 Transportes Motorizados, referenciado pelo PPQ 10/2, aborda a formação do motorista militar, descrevendo procedimentos a serem adotados por ocasião das instruções. O C 25-10 foi revogado em 2003, segundo Estado-Maior do Exército (2012), não tendo sido publicada nenhuma edição nova em substituição.

De sua última versão, datada de 2002 e que não foi publicada oficialmente, pode-se extrair informações úteis para subsidiar a adaptação do motorista militar, nos aspectos técnicos e táticos relativos à condução, operação e manutenção de viaturas.

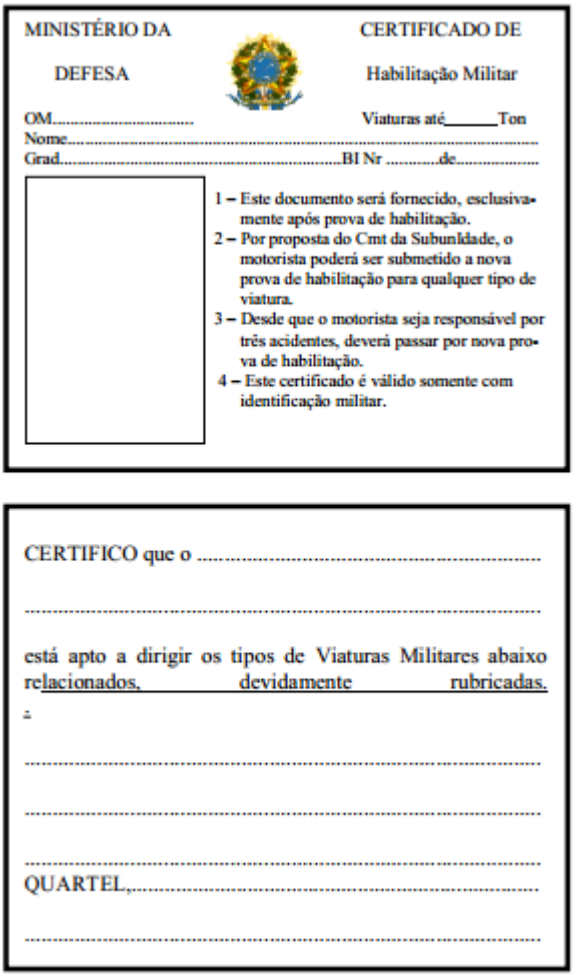
Brasil (2002c) apresenta a finalidade do estágio de adaptação para motorista militar (EAMM) como sendo a habilitação do militar para desempenhar a função de motorista na condução de viaturas isoladas ou em comboio.

Em consonância com Brasil (1997), Brasil (2002c) estabelecia que o militar matriculado no estágio para adaptação em viaturas deveria possuir a Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação de categoria compatível com as características da viatura em que será habilitado.

Devido ao grau de periculosidade no transporte de explosivos e líquidos inflamáveis, Brasil (2002c) estabelecia uma série de medidas de segurança, dentre elas, que o motorista deveria ter obrigatoriamente o Curso de Transporte de Cargas Perigosas.

Brasil (2002c) incumbia as OM de nomear em Boletim Interno uma comissão para conduzir o EAMM e aplicar os exames de habilitação; além de entregar aos concludentes do EAMM o Certificado de Habilitação Militar, cujo modelo também foi estabelecido por este regulamento e é utilizado, atualmente, no âmbito de todo o EB (Figura 01).

Com a revogação do C 25-10, segundo Estado-Maior do Exército (2012) a regulamentação da certificação do motorista militar ficou sem amparo, mas o modelo apresentado permanece sendo empregado por algumas OM.



MINISTÉRIO DA DEFESA

CERTIFICADO DE Habilitação Militar

OM..... Viaturas até_____Ton

Nome.....

Grad.....BI Nr .....de.....

1 – Este documento será fornecido, esclusivamente após prova de habilitação.
2 – Por proposta do Cmt da Subunidade, o motorista poderá ser submetido a nova prova de habilitação para qualquer tipo de viatura.
3 – Desde que o motorista seja responsável por três acidentes, deverá passar por nova prova de habilitação.
4 – Este certificado é válido somente com identificação militar.

CERTIFICO que o .....

.....

está apto a dirigir os tipos de Viaturas Militares abaixo relacionados, devidamente rubricadas.

.....

.....

.....

QUARTEL,.....

.....

FIGURA 01 – Certificado de Habilitação Militar
Fonte: Brasil (2002c)

2.1.3.4 Transportes especializados

Segundo Figueiredo (2014, p. 43), nas diversas escolas de especializações do Exército Brasileiro não há cursos específicos para o transporte de produtos perigosos, bem como não há previsão para tal.

A capacitação dos motoristas militares em cursos especializados ocorre em parceria com o Serviço Social do Transporte / Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT), Corpo de Bombeiros Militar e Polícia Rodoviária Federal, além de instituições civis que ministram cursos próprios sobre o transporte de produtos perigosos (FIGUEIREDO, 2014, p. 43).

De acordo com Figueiredo (2014, p. 43), há necessidade de criação de cursos específicos dentro do EB ou ampliação das parcerias mencionadas anteriormente, oque se aplica aos demais cursos especializados, cuja demanda é semelhante.

Brasil (2002a, p.20) aponta que os motoristas devem receber instrução sobre os cuidados a serem observados e sobre a utilização dos extintores de incêndio.

Em relação à utilização de reboques, Brasil (2002a, p.28) preconiza que a tração de reboque seja realizada por motorista mais experiente, treinado especialmente para tal e conhecedor de todas as indicações técnicas e recomendações de conduta-auto, inerentes a esta atividade.

2.1.4 Capacitação de Motoristas Militares no âmbito do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) da Marinha do Brasil

A capacitação de motoristas militares do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil ocorre por meio de dois Estágios de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa, um para Viaturas Leves (E-QTEsp-MoMiL) e outro para Viaturas Pesadas (E-QTEsp-MoMiP).

De acordo com Brasil (2012d) e Brasil (2012e), esses estágios objetivam suplementar a habilitação técnico-profissional, obtida em meio civil, de oficiais subalternos e praças para a operação e manutenção básica de viaturas operativas leves e pesadas, inclusive com unidade acoplada, reboque, semirreboque ou articulada.

Segundo Brasil (2017d, p. 3-16 e F-1), para a condução de viaturas administrativas no âmbito do CFN, o motorista necessita possuir apenas a CNH na categoria compatível com a viatura a ser conduzida.

Em relação à condução das viaturas especializadas do CFN, Brasil (2012f) prevê que deve ser observada, além da CNH na categoria compatível com a viatura, a habilitação específica, de acordo com as normas do Código de Trânsito Brasileiro, para os motoristas que conduzem viaturas com carga perigosa (munição, armamento, combustíveis, produtos químicos, inflamáveis etc.).

2.1.4.1 Estágio de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa Leve (E-QTEsp-MoMiL)

Segundo Brasil (2012d), o E-QTEsp-MoMiL é dividido em duas matérias: MoMil - I - Fundamentos de Manutenção, Inspeção e Condução de Viaturas, cuja

carga horária é de 36 horas; e MoMil - II - Prática de Condução de Viaturas, com carga horária de 79 horas.

As 120 horas de estágio, com o acréscimo de 05 horas de reserva, são ministradas ao longo de 15 dias letivos por Equipe de Instrução Específica, em Centro de Instrução (BRASIL, 2012d).

No quadro a seguir, observa-se a distribuição pormenorizada dos assuntos ministrados em relação aos tempos de instrução disponíveis:

(continua)

DISCIPLINA	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
MoMil - I - Fundamentos de Manutenção, Inspeção e Condução de Viaturas	1 - Documentação Básica da Viatura 1.1 - Tipos de documentos e seu emprego específico; e 1.2 - Preenchimento de documentos: ficha de serviço de viaturas, ficha de acidente e livro registro de viatura operativa.	02 horas
	2 - Inspeções 2.1 - Tipos de inspeções de viaturas.	02 horas
	3 - Procedimentos de Manutenção de Primeiro Escalão 3.1 - Identificação do ferramental básico da viatura; e 3.2 - Aspectos básicos da manutenção de viaturas a Diesel.	16 horas
	4 - Marchas Motorizadas 4.1 - Tipos de marchas motorizadas; 4.2 - Formação e organização das marchas; e 4.3 - Procedimentos a serem observados durante uma marcha motorizada.	16 horas
MoMil - II - Prática de Condução de	1 - Prática de Condução 1.1 - Condução de diversos tipos de viaturas em uso no CFN, em qualquer terreno;	79 horas

(conclusão)

DISCIPLINA	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
Viaturas	1.2 - Condução de viaturas com reboque; 1.3 - Condução de viatura em situações de emergência; 1.4 - Condução de viaturas utilizando-se da carta e bússola; 1.5 - Procedimentos de embarque e desembarque da viatura com reboque; 1.6 - Procedimentos de amarração de carga de viaturas; 1.7 - Reparos de emergência; 1.8 - Recursos de tração e redução das viaturas; 1.9 - Manobras de força utilizando o guincho da viatura; e 1.10 - Condução da viatura utilizando equipamento de visão noturna.	

QUADRO 09 – Grade curricular do E-QTEsp-MoMiL.
Fonte: Brasil (2012d)

2.1.4.2 Estágio de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa Pesada (E-QTEsp-MoMiP)

De acordo com Brasil (2012e), o E-QTEsp-MoMP é dividido em duas matérias: MoMil - I - Fundamentos de Manutenção, Inspeção e Condução de Viaturas, cuja carga horária é de 90 horas; e MoMil - II - Prática de Condução de Viaturas, com carga horária de 146 horas.

Às 236 horas mencionadas, são acrescidas 20 horas de atividades extraclasse e 24 horas reserva, totalizando 280 horas de estágio, que são ministradas ao longo de 35 dias letivos por Equipe de Instrução Específica, em Centro de Instrução (BRASIL, 2012e).

A distribuição pormenorizada dos assuntos ministrados em relação aos tempos de instrução disponíveis é ilustrada no quadro a seguir:

(continua)

DISCIPLINA	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
MoMil - I - Fundamentos de Manutenção, Inspeção e Condução de Viaturas	1 - Documentação Básica da Viatura 1.1 - Tipos de documentos e seu emprego específico; 1.2 - Preenchimento de documentos: ficha de serviço de viaturas, ficha de acidente e livro-registro de viatura operativa; e 1.3 - Procedimentos para a verificação da documentação da viatura durante sua utilização.	04 horas
	2 - Inspeções 2.1 - Tipos de inspeções de viaturas; e 2.2 - Procedimentos básicos para inspeção.	04 horas
	3 - Marchas Motorizadas 3.1 - Tipos de marchas motorizadas; 3.2 - Formação e organização de colunas de marcha; 3.3 - Procedimentos a serem observados durante uma marcha motorizada; 3.4 - Itinerários de marcha (informações da carta); 3.5 - Medidas ativas e passivas a serem tomadas com a viatura no caso de ataque aéreo; e 3.6 - Técnicas de inutilização e destruição de viaturas em campanha.	08 horas
	4 - Transporte em Viatura 4.1 - Capacidade de carga de viaturas; 4.2 - Normas de acondicionamento de carga nas viaturas;	04 horas

(continuação)

DISCIPLINA	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	4.3 - Procedimentos necessários ao embarque e desembarque de viaturas nos diversos tipos de navios e embarcações de desembarque; e 4.4 – Equipamentos utilizados em Manobras de força e operação com guincho.	
	5 - Camuflagem de Viatura 5.1 - Procedimentos de camuflagem da viatura; e 5.2 - Importância da dispersão e camuflagem da viatura.	01 hora
	6 - Segurança nas oficinas 6.1 - Fundamentos da segurança; 6.2 - Segurança operacional; 6.3 - Sinalização e iluminação; e 6.4 - Incêndios.	14 horas
	7 - Fundamentação Teórica de Manutenção de Primeiro Escalão de Viaturas Operativas 7.1 - Identificação dos sistemas da viatura; 7.2 - Especificações dos óleos lubrificantes, graxas e fluidos de freio; 7.3 - Princípio de funcionamento do sistema de alimentação; 7.4 - Princípio de funcionamento do sistema de lubrificação; 7.5 - Princípio de funcionamento do sistema de arrefecimento; 7.6 - Princípio de funcionamento do sistema de freio; 7.7 - Princípio de funcionamento do sistema elétrico; 7.8 - Princípio de funcionamento do sistema de	17 horas

(continuação)

DISCIPLINA	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	direção; 7.9 - Princípio de funcionamento do sistema de transmissão; e 7.10 - Princípio de funcionamento do sistema de suspensão.	
	8 - Prática de Manutenção de Primeiro Escalão 8.1 - Ferramental básico para manutenção de primeiro escalão; 8.2 - Diagnóstico de nível e necessidade da troca dos elementos filtrantes, filtro de ar, líquido de arrefecimento e lubrificantes; 8.3 - Depanagens nos sistemas de alimentação, arrefecimento e lubrificação; 8.4 - Depanagens nas partes elementares dos sistemas elétricos; 8.5 - Depanagens nos sistemas de freio; 8.6 - Depanagens nos sistemas de direção, transmissão e suspensão; 8.7 - Reapertos nos sistemas da viatura; 8.8 - Substituição de lâmpadas e fusíveis; 8.9 - Nível de solução da bateria; 8.10 - Troca de pneus; 8.11 - Reparos de emergência em campanha; 8.12 - Lavagem, lubrificação, aplicação de óleos lubrificantes, graxas e fluidos de freio; 8.13 - Causas de panes do sistema de freio; 8.14 - Causas de panes do sistema elétrico; 8.15 - Causas de panes do sistema de alimentação, arrefecimento e lubrificação; 8.16 - Causas de panes do sistema de direção,	38 horas

(conclusão)

DISCIPLINA	ASSUNTOS	CARGA HORÁRIA
	transmissão e suspensão; e 8.17 - Lubrificação dos carretéis e cabos de aço dos guinchos.	
MoMil - II - Prática de Condução de Viaturas	1 - Prática de Condução 1.1 - Condução de diversos tipos de viaturas em uso no CFN, em qualquer terreno; 1.2 - Condução de viaturas com reboque; 1.3 - Observação da sinalização de trânsito; 1.4 - Procedimento de marchas motorizadas; 1.5 - Condução de viatura em situações de emergência; 1.6 - Condução de viaturas utilizando-se da carta e da bússola; 1.7 - Procedimentos de embarque da viatura com reboque; 1.8 - Procedimentos de desembarque da viatura com reboque; 1.9 - Procedimentos de amarração de viaturas a bordo; 1.10 - Distribuição da carga na viatura; 1.11 - Amarração da carga e toldo da viatura; 1.12- Reparos de emergência; 1.13 - Recursos de tração e redução das viaturas; 1.14 - Manobras de força utilizando o guincho da viatura; 1.15 - Camuflagem da viatura; e 1.16 - Condução da viatura utilizando equipamento de visão noturna.	146 horas

QUADRO 10 – Grade curricular do E-QTEsp-MoMiP.
Fonte: Brasil (2012d)

2.1.5 Comparação entre os modos de capacitação brasileiros

Os assuntos contemplados pelo EB70-PP-11.002, no tocante à formação do motorista militar, e pelo PPT 17/1, relativos à adaptação do motorista militar, são em sua maior parte os mesmos abordados durante a habilitação do condutor em meio civil, conforme apresentado no item 2.1.1, cujo período de formação total é de 70 (setenta) horas (BRASIL, 1997).

A importação de dados do PPQ/2 pelo PPT 17/1, com a supressão de matérias e a redução da carga horária das matérias remanescentes, se configura como uma vantagem no que diz respeito à economia de tempo, ao se adaptar motoristas militares.

Todavia, o ganho mencionado não é absoluto, pois o conteúdo programático apresentado pelo PPT 17/1 ainda objetiva desenvolver capacidades já adquiridas pelo motorista, durante seu processo de habilitação, em meio civil, como condutor de veículo automotor.

O Corpo de Fuzileiros Navais, nos estágios que foram apresentados anteriormente, direciona a capacitação de seus motoristas militares para prática veicular, com índices superiores a 60% do tempo disponível destinados à condução de viaturas, possibilitando aos instruendos mais oportunidades de aplicação do conhecimento, se comparado a instrução de formação de motorista militar e a adaptação de motorista militar do treinamento específico do motorista de viatura blindada, com seus respectivos 19% e 30%, de tempo de prática em relação à carga horária.

Além do exposto, os estágios do CFN, apesar de possuírem uma carga horária superior aos equivalentes do EB, não abordam os assuntos tratados durante o Curso de Formação de Condutores, com exceção do assunto manutenção e da prática veicular, como foi mencionado, por haver o entendimento de que o treinamento e os exames para habilitação são suficientes.

Pastoriza (2007, p.17) vai ao encontro do currículo trabalhado pelo CFN, ao enfatizar a necessidade do motorista possuir conhecimento sólido para executar a manutenção:

> O motorista é o elemento-chave da manutenção preventiva e o principal responsável pelo perfeito funcionamento de uma viatura. Um mau motorista reduz, consideravelmente, a vida útil da viatura e aumenta, de modo sensível as necessidades de manutenção, do 2º escalão para cima, podendo interferir diretamente na capacidade operacional de uma Unidade.

Brasil (2012c, p. 25), cita o PPT 17/1 como parâmetro na formação dos Cabos Especialistas Temporários, a qual se constitui requisito necessário para que estes assumam o cargo de motorista. Entretanto, eles recebem informações repetidas, tendo em vista que foram selecionados para o Sv Mil Esp Tmpr, justamente por possuí-las.

Além do exposto, o PPT 17/1 não contempla as exigências estabelecidas por Brasil (2017a), para os militares das Forças Armadas, que devem realizar cursos especializados até 31 de dezembro de 2017.

Em relação aos cursos especializados, observa-se que boa parte das respectivas cargas horárias é destinada a assuntos que são ensinados no curso de formação do condutor e/ou no curso de mudança de categoria, enfatizando-se de maneira tímida, as particularidades de cada especialização. No entanto, cabe ser ressaltado como exceção, o curso de transporte de produtos perigosos, cuja carga horária peculiar é extensa e complexa.

Ainda com relação às cargas horárias dos cursos especializados, estabelecidas pela Resolução 168 do CONTRAN e suas atualizações, observa-se que a execução de atividades práticas não é contemplada, ficando os cursos restritos às atividades essencialmente teóricas, não conferindo ao motorista recém-capacitado a expertise necessária ao desempenho de sua função.

Segundo Brasil (2016a):

> [...] A regulamentação do funcionamento e os conteúdos didático-pedagógico dos cursos especializados ministrados pelos órgãos ou entidades públicas de segurança, de saúde e forças armadas e auxiliares serão definidos internamente por esses órgãos e entidades, não sendo exigível o cumprimento das disposições previstas no item 6 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2014.

Dessa forma, norteando-se pela norma apresentada, pondera-se a oportunidade de agregar os conhecimentos dos cursos especializados de transporte de passageiros e transporte de escolar ao estágio de adaptação de motorista militar, privilegiando as peculiaridades de cada esfera e sem sobrecarregar o conteúdo

didático-pedagógico com conhecimento percebido no curso de formação do condutor e/ou no curso de mudança de categoria.

Para os demais cursos especializados, devido às suas especifidades, é latente a necessidade de que os assuntos, a eles relacionados, sejam tratados à parte, constituindo efetivamente cursos e/ou estágios independentes. Os quais, de igual forma poderiam ser ministrados no âmbito do próprio Exército ou serem terceirizados, como ocorre no Corpo de Fuzileiros Navais e em algumas OM do próprio EB.

Os cursos especializados de Transporte de Produtos Perigosos e Transporte de Cargas Indivisíveis privilegiam em suas cargas horárias, instruções sobre o Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo, que segundo Brasil (1999), é o “Instrumento instalado em veículos automotores para registro contínuo, instantâneo, simultâneo e inalterável, em disco diagrama, de dados sobre a operação desses veículos e de seus condutores”.

Tais equipamentos têm como equivalentes os Conjuntos Computadorizados para registro eletrônico instantâneo e inalterável de velocidade, distância percorrida, tempo, providos de equipamento emissor de fita diagrama, que, de acordo com Brasil (1999), é o dispositivo “instalado em veículos automotores para registro eletrônico instantâneo, simultâneo, inalterável e contínuo, em memória circular não volátil, de dados sobre a operação desse veículo e de seus condutores”.

Brasil (1997) estabelece esses equipamentos como obrigatórios para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas.

Igualmente, Brasil (1997) enfatiza que o funcionamento do equipamento deve ocorrer de modo independente de qualquer interferência do condutor, e que este é o responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas naquele.

Constitui-se como exceção, no entanto, a ocorrência de acidente com vítima, oportunidade em que somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro (BRASIL, 1999).

Dessa forma, constata-se que em virtude da relevância, o conhecimento para operar esse tipo de material deveria ser transmitido desde a formação do condutor, quando da sua habilitação nas categorias “C”, “D” e “E”, bem como nos demais cursos especializados e na capacitação de motoristas no âmbito do EB.

Do exposto, pode-se observar que o espectro de conhecimento é amplo e as informações recebidas nos diversos cursos e estágios deverão permanecer nítidas no intelecto de cada condutor, o que é apontado por Pastoriza (2007, p. 24) do seguinte modo:

> [...] convém ressaltar que a instrução e o exame de um motorista não devem terminar com a emissão da carteira de habilitação. Para torná-lo cada vez mais eficiente, é necessário que a sua instrução prossiga debaixo de um estreito controle e de verificações periódicas. A falta de uma observação constante nos seus procedimentos concorre para que ele adquira maus hábitos e para congestionar os órgãos de manutenção de 2º escalão.

2.2 CAPACITAÇÃO DE MOTORISTAS EM OUTROS PAÍSES

De igual forma, a capacitação de motoristas militares é objeto de preocupação entre as Forças Armadas de nações amigas, como pode ser percebido a seguir, no esforço para alinhamento dos regulamentos militares com as leis dos respectivos países em prol da mobilidade terrestre.

2.2.1 Exército de Terra da Espanha

Segundo Espanha (2009, tradução nossa), os conhecimentos adquiridos pelos motoristas civis nos centros de formação de condutores e os exames a que foram submetidos serão considerados para fins de condução de veículos administrativos nas respectivas categorias, mas não são suficientes para habilitar os motoristas a conduzirem os veículos militares operacionais das Forças Armadas Espanholas.

Ainda acerca da legislação espanhola, com igual ímpeto, Espanha (2014, tradução nossa), em seu Art. 9º, afirma que:

> [...] o treinamento e os exames a serem realizados para se obter a habilitação nas diferentes categorias e a autorização especial para conduzir veículos das Forças Armadas e da Guarda Civil que transportam produtos perigosos devem cumprir, em geral, as disposições do título II do regulamento dos condutores, sem prejuízo das especialidades correspondentes à natureza militar dos veículos, que devem ser levadas em conta, quando for concedida a autorização da escola ou organização das Forças Armadas ou da Guarda Civil.

2.2.1.1 Formação do Motorista Militar

Para Espanha (2015a, p. 2, tradução nossa), a formação do motorista militar consiste em três fases:

- a primeira, a cargo do Comando de Treinamento e Doutrina (MADOC, sigla em espanhol), é executada ainda durante a formação nos Centros de Treinamento de Tropas (CEFOT, sigla em espanhol) e nas Academias;

- a segunda, sob a responsabilidade do Comando da Força e do Comando de Apoio da Força, nas Escolas de Condutores criadas em determinadas unidades militares e da Organização de Formação de Condutores (UCO) para PMC F.

- a terceira, sob a responsabilidade do Comando da Força e o Comando de Apoio da Força, será executada na Organização de Formação de Condutores (UCO), e uma vez obtido a habilitação apropriada, dentro dos programas de instrução e adestramento para aprofundar a formação integral na função tática do motorista.

De onde, se depreende o envolvimento de todos os militares da força, desde sua formação básica em qualquer que seja o tipo de carreira optada, em termos de capacitação como motorista militar. Além do desenvolvimento dessa capacidade durante todo o tempo de serviço, para aqueles que a função ocupada assim o exigir.

Espanha (2015a, p. 2, tradução nossa), aponta como sendo o recurso mais escasso, os monitores especializados para ministrar os cursos de capacitação de condutores nas Escolas de Condutores, e que por isso, as unidades que encaminham alunos a essas escolas, deverão ceder os militares especializados que possuem para atuar como monitores.

(continua)

CATEGORIA	VEÍCULO	REQUISITOS
AM	Ciclomotores com 2 ou 3 rodas e quadriciclos.	15 anos
A1	Motocicletas até 11KW e triciclos até 15KW	16 anos
A2	Motocicletas até 35KW	18 anos
A	Motocicletas e triciclos	21 anos e habilitação

(continuação)

CATEGORIA	VEÍCULO	REQUISITOS
		mínima de 2 anos na categoria A2.
B	Automóvel até 3500Kg com reboque até 750kg, ou combinação de veículos que não ultrapasse 4250Kg e até 8 passageiros.	18 anos (21anos – para conduzir triciclos acima de 15KW)
B+E	Automóvel até 3500Kg com reboque até 3500kg e até 8 passageiros.	18 anos e habilitação na categoria B.
C1	Veículo entre até 7500Kg com reboque até 750Kg e até 8 passageiros.	18 anos e habilitação na categoria B.
C1+E	Veículo C1 com reboque, cujo peso do conjunto não ultrapasse 12000kg.	18 anos e habilitação na categoria C1.
C	Veículo acima de 3500Kg com reboque até 750Kg e até 8 passageiros.	21 anos e habilitação na categoria B.
C+E	Veículo C com reboque acima de 750Kg e até 8 passageiros.	21 anos e habilitação na categoria C.
D1	Veículo com comprimento máximo de 8m, com no máximo 16 passageiros e reboque de até 750Kg.	21 anos e habilitação na categoria B.

(conclusão)

CATEGORIA	VEÍCULO	REQUISITOS
D1+E	Veículo D1 com reboque acima de 750Kg.	21 anos e habilitação na categoria D1.
D	Veículo que transporta acima de 8 passageiros, com reboque até 750Kg.	24 anos e habilitação na categoria B.
D+E	Veículo que transporta acima de 8 passageiros, com reboque acima de 750Kg.	24 anos e habilitação na categoria D.

QUADRO 11 – Categorias de habilitação e seus requisitos.
Fonte: Espanha (2009, tradução nossa)

Além das categorias apresentadas, há a categoria F, que abrange a condução de veículos blindados e/ou produzidos exclusivamente para fins bélicos, não sendo aplicável o emprego desses em tarefas administrativas. Para obter carteira de habilitação militar na categoria F (PMC F, sigla em espanhol), de acordo com Espanha (2014, tradução nossa), é necessário:

a) ter dezoito anos;

b) possuir uma licença de condução válida, na categoria B; e

c) ser declarado apto em curso específico por uma Escola ou Unidade das Forças Armadas, autorizada pelo Ministro da Defesa a ministrá-lo.

O prazo de validade da PCM F é de dez anos, enquanto o condutor não cumprir os sessenta e cinco anos, e, após essa idade passa para cinco anos; neste caso, sempre que permanecer na situação ativa ou estiver desempenhando função específica na reserva. Espanha (2014)

Espanha (2015a, p. 6, tradução nossa) estabelece a atividade complementar "de condução e segurança no trânsito" nas Academias de Oficiais e Suboficiais e no CEFOT durante o treinamento, para que todos os militares tenham a oportunidade de passarem no exame teórico para habilitação militar nas categorias "B", "C" ou "C + E" (para Alunos das Academias apenas teórico e prático "B").

Para atingir a quantidade mínima necessária de motoristas disponíveis no âmbito das Forças Armadas Espanholas, Espanha (2015a, p. 6, tradução nossa)

prevê que seja executada a troca de todas as permissões de condução civil (Carteira Nacional de Habilitação – PCC, sigla em espanhol) pela permissão de condução militar equivalente, para o pessoal habilitado que ingressar nos Centros Gerais de Treinamento Militar (CEFOT e Academia).

Essa regulamentação permite o aproveitamento amplo dos conhecimentos obtidos quando da habilitação em meio civil, associado ao conhecimento teórico recebido no período de formação básica; o que resulta em grande número de motoristas para conduzir viaturas administrativas.

Ademais, fica evidenciada a não coexistência das carteiras de habilitação civil e militar para um mesmo titular, pois sendo um condutor e tornando-se militar, por força do regulamento descrito anteriormente, a carteira de habilitação civil será permutada para carteira de habilitação militar.

Embora seja responsabilidade de cada Unidade remeter às Escolas de Condutores os seus militares a serem formados, nem todos os comandos possuem Escola de Condutores para capacitar sua própria tropa. Assim sendo, faz-se necessário que o Comando de Adestramento e Doutrina (MADOC, sigla em espanhol), como órgão de suporte e de gerenciamento do Sistema de Apoio à Preparação (SIAPRE, sigla em espanhol), defina em coordenação com cada Comando, os Centros de Treinamento que irão receber o pessoal a ser capacitado (ESPANHA, 2015a, p. 10, tradução nossa).

De acordo com Espanha (2015a, p. 10, tradução nossa), os efetivos formados nos CEFOT são apresentados aprovados na fase teórica de habilitação militar nas categorias "B", "C" ou "C + E”, cuja validade é de dois anos. As unidades que recebem esses militares são aconselhadas a informar, via canal de comando, o efetivo com aprovação teórica, para que os Escalões Superiores possam adotar medidas cabíveis para racionalizar e melhorar a quantidade de pessoal capacitado, por meio da disponibilização de vagas para realização dos cursos e exames práticos.

Caso, durante o curso de formação de condutores, algum militar participante, seja ele discente ou docente, for submetido ao teste do bafômetro ou de detecção de uso de droga, autorizado pelo Comandante do Centro de Capacitação, e obtiver resultado positivo, o mesmo será desligado do curso imediatamente e independentemente das demais medidas a serem adotadas pelos seus superiores (ESPANHA, 2015a, p. 10).

O exposto evidencia a incompatibilidade do uso de álcool e outras drogas com a condução de veículos, vindo essa espécie de controle assegurar a boa imagem da instituição, neste sentido, e preservar o seu prestígio no seio da sociedade.

2.2.1.2 Registro de Motoristas

Relatórios semestrais sobre a formação de condutores são remetidos até o Estado-Maior do Exército de Terra Espanhol, segundo Espanha (2015a, p. 11, tradução nossa). A fim de conhecer o impacto do processo de formação sobre a disponibilidade de condutores nos Centros dependentes do MADOC, levando-se em conta as perdas de pessoal habilitado produzidas por múltiplas causas, são elaborados relatórios de situação de condutores.

Esses relatórios podem, se houver necessidade e com base em critérios, ditar a proporcionalidade para a alocação de motoristas em lugares diferentes, especialmente nos Comandos sem disponibilidade de Escola de Condutores.

No Registro de Motoristas das Forças Armadas serão arquivados e gerenciados automaticamente os dados pessoais dos titulares das carteiras de habilitação ou autorização especial para conduzir veículos que transportam cargas perigosas por estrada, bem como os seus comportamentos e sanções para atos relativos ao trânsito e a segurança rodoviária, a fim de monitorar o cumprimento das exigências da legislação vigente (ESPANHA, 2014, tradução nossa).

O gerenciamento dos recursos humanos e de suas capacidades afetas à condução de viaturas dá a autoridade decisora maior consciência situacional e a permite atuar com mais segurança.

2.2.1.3 Transporte De Cargas Perigosas

Para o transporte de cargas perigosas em viaturas é necessária uma autorização administrativa especial, além da carteira de habilitação compatível com a categoria do veículo utilizado, conforme Espanha (2009, tradução nossa).

Para obter essa autorização especial, Espanha (2009, tradução nossa) aponta que os seguintes requisitos deverão ser atendidos:

- possuir a carteira de motorista categoria B (veículos até 3500 kg e com no máximo oito passageiros) há pelo menos um ano;

- ter concluído com aproveitamento o Curso de Transporte de Cargas Perigosas em um Centro de Treinamento autorizado pela Direção Geral de Trânsito;
- ser apto nos exames da Chefia Provincial (Estadual) de Trânsito;
- não estar com o direito de dirigir suspenso por medida de ordem judicial ou estar com a carteira suspensa ou cassada;
- reunir as aptidões psicofísicas para obter a carteira de motorista nas categorias compatíveis com os veículos que irá conduzir; e
- residir na Espanha.

Espanha (2014, tradução nossa) enfatiza que os veículos pertencentes às Forças Armadas só podem ser conduzidos por pessoas que possuam carteira de motorista ou uma autorização especial para conduzir veículos que transportam cargas perigosas, conforme previsto em Decreto Real.

A autorização especial para conduzir veículos de transporte de cargas perigosas confere ao seu titular o direito de transportar cargas perigosas em viaturas, tal como previsto nas disposições do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Cargas Perigosas por Estrada (ADR), ou os Regulamentos de Transporte Militar, que regulam o transporte de cargas perigosas por estrada (ESPANHA, 2014, tradução nossa).

As normas descritas sinalizam a necessidade de treinamento específico para a condução de cargas perigosas, além da formação como motorista militar'; o que assemelha-se com o teor das últimas resoluções do COTRAN (Conselho Nacional de Trânsito do Brasil) relativas às Forças Armadas brasileiras, conforme abordado no item 1.4 deste trabalho.

2.2.1.4 Equivalência entre Carteiras de Habilitação Civis e Militares

Espanha (2014, tradução nossa) evidencia que as carteiras de habilitação de veículos pertencentes às Forças Armadas serão das mesmas categorias estabelecidas pelo Regulamento Geral dos Condutores (o equivalente a um capítulo do Código de Trânsito Brasileiro) e poderão ser permutadas para as carteiras de habilitação civis, com exceção da categoria F.

As carteiras de motoristas e as autorizações especiais para condução de veículos que transportam cargas perigosas podem ser trocadas por seus

equivalentes para conduzir veículos das Forças Armadas, segundo Espanha (2014, tradução nossa); desde que essas autorizações estejam em vigor, e o titular seja militar ou civil que trabalhe para o Ministério da Defesa e haja necessidade do serviço para tal.

De acordo com Espanha (2009, tradução nossa), Escolas e Unidades militares são autorizadas a expedir carteiras de motoristas militares e autorizações especiais para conduzir veículos com cargas perigosas, as quais podem ser permutadas, posteriormente, para carteiras de habilitação civil e autorização civil para condução de cargas perigosas.

A equiparação de currículos de formação permite este intercâmbio entre as esferas civil e militar, assegurando para Força Armada o benefício de possuir mais motoristas para viaturas administrativas; e para o cidadão que prestou serviço às Forças Armadas, que tem parte de sua formação aproveitada na integralidade.

2.2.1.5 Fiscalização

A Chefia da Organização Central de Trânsito (Máxima autoridade de Trânsito do Poder Executivo) e as demais organizações que a cercam, mediante autorização da direção do Centro, poderá inspecionar o ensino nas escolas e Unidades Militares, a fim de verificar se o conteúdo, os programas, os objetivos e os métodos utilizados estão adequados ao ensino para capacitação de motoristas e se os testes de aptidão estão sendo realizados em conformidade com a legislação de Trânsito e a segurança rodoviária (ESPANHA, 2009, tradução nossa).

Os cursos de formação de condutores, ministrados pelas Forças Armadas para seus efetivos, serão válidos para a obtenção da qualificação inicial e a formação contínua de motoristas de veículos para transporte em estrada, desde que seu conteúdo contemple assuntos do Programa de matérias dos Cursos de Qualificação Inicial e Formação Contínua de Condutores, o qual foi elaborado para atender as normas da União Europeia para circulação em estradas.

O sistema de fiscalização espanhol assemelha-se ao brasileiro, no momento em que atribui ao Órgão Máximo de Trânsito do Poder Executivo a tarefa de fiscalizar os cursos de trânsito ministrados no âmbito de cada Força Armada. Contudo; no Brasil, essa fiscalização é pouco efetiva, em virtude da própria

legislação brasileira autorizar que cada Força Armada regule os seus respectivos cursos, conforme Brasil (2014c).

2.2.2 Exército dos Estados Unidos da América (EUA)

A legislação norte-americana trata o tema com igual relevância e de acordo com Estados Unidos da América (2007a p. 3, tradução nossa), todos os militares e civis, incluindo estrangeiros, cuja função exige a operação de veículo ou equipamento de propriedade do governo ou por este alugado, devem ser treinados e testados e, caso sejam aprovados, devem portar um Cartão de Identificação de Operador de Veículo Automotor do Governo dos EUA.

Ainda segundo Estados Unidos da América (2007a, p. 3, tradução nossa), para a condução de veículo militar em território norte-americano, o condutor deve possuir o cartão de identificação supracitado, bem como a carteira de habilitação civil. Com exceção dos casos em que o condutor for dirigir apenas no interior de sua base, nos quais é dispensada a posse da carteira de habilitação civil, sendo exigido apenas o certificado de habilitação militar (ANEXO A).

2.2.2.1 Registro de Qualificação do Operador de Equipamentos

O Exército Norte-americano adota o Registro de Qualificação do Operador de Equipamentos - Exceto Aeronaves (formulário DA 348) como meio para manter o histórico completo da qualificação de cada indivíduo que opera um Veículo ou equipamento de propriedade ou arrendado pelo Exército dos EUA, incluindo a experiência pregressa de condução e operação de equipamentos, segundo Estados Unidos da América (2007a, p. 7, tradução nossa).

De acordo com Estados Unidos da América (2007a, p. 7, tradução nossa), estes formulários são permanentes, não sendo destruídos ou refeitos e são revisados anualmente, levando-se em conta os seguintes aspectos:

- prêmios de segurança;
- vencimento das permissões para dirigir;
- acidentes e violações de trânsito;
- treinamento de reciclagem (exigido ou de atualização);
- reexames; e

- suspensão da licença.

A exemplo do Exército de Terra Espanhol, a manutenção dos registros dos condutores em um banco de dados possibilita a tomada de decisões mais acertadas com relação aos assuntos relativos ao trânsito.

2.2.2.2 - Manutenção preventiva

A importância da manutenção preventiva executada pelo motorista (operador) é reconhecida por Estados Unidos (1993, p. 15-1, tradução nossa), o qual a denomina de verificações e serviços de manutenção preventiva (PCMS), que é a parte do programa geral de manutenção das viaturas que é de responsabilidade do motorista.

Os PCMS abrangem a manutenção e a limpeza diária, cujo objetivo é manter o veículo disponível por mais tempo e por um custo mais baixo. Para Estados Unidos (1993, p. 15-1, tradução nossa) manutenção preventiva é responsabilidade do motorista, salvo se algum manual ou regulamento amparar algo em contrário.

A inserção do condutor na manutenção das viaturas e equipamento, como vetor de manutenção preventiva, é clara e fundamenta-se na redução do custo de manutenção, cuja resultante é positiva, ao se levar em conta a escassez de recursos frente às necessidades.

2.2.2.3 – Motorista Chefe e os Centros de Capacitação de Motoristas

De acordo com Estados Unidos da América (2007b, p. 6, tradução nossa), cada unidade militar conta com um motorista chefe, com curso de treinamento específico, Curso de Treinamento de Motorista Chefe do Centro de Treinamento de Armas Combinadas (CATC Master Driver Training Course), cujo objetivo é capacitar esses militares a estabelecer, treinar, manter e supervisionar o treinamento de motoristas de sua própria unidade, seguindo o que prevê os regulamentos do Exército Norte-Americano.

O curso para os motoristas chefes tem duração de 40 horas e é realizado na modalidade de ensino à distância, por meio da internet; bem como a avaliação correspondente ao mesmo (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2007b, p. 6, tradução nossa).

Acima do escalão Unidade, seguindo o canal técnico, há os Centros de Capacitação de Motoristas (DTS, sigla em inglês), que são os locais responsáveis por produzir e, em alguns casos, também ministrar as instruções especializadas, além de assessorar as unidades com as quais se encontra tecnicamente vinculado.

Os DTS se assemelham aos UCO espanhóis, apresentados no item 2.2.1.1, e sua existência é justificada pela necessidade de se possuir uma estrutura intimamente ligada ao tema capacitação de motoristas militares, que seja capaz de desenvolver, juntamente, a doutrina e a técnica, oferecendo suporte técnico aos corpos de tropa e, concomitantemente, desonerando-os de tarefa tão específica.

Estrutura semelhante encontrada no Exército Brasileiro é o Centro de Instrução de Blindados (C I Bld), porém como a própria nomenclatura faz menção, seu esforço é restrito às viaturas blindadas. Quanto às viaturas não blindadas, a lacuna é preenchida doutrinariamente de modo não sistematizado, por iniciativa de algumas Unidades Militares; e tecnicamente, pela terceirização da especialização de motoristas.

2.2.2.4 – Curso de Motorista Militar

Após ingressarem com requerimento para serem capacitados como motoristas de viaturas, de acordo com Estados Unidos da América (2007b, p. 7, tradução nossa), os militares têm sua vida pregressa como motorista e como militar analisada, são entrevistados e submetidos a uma avaliação física.

Para Estados Unidos da América (2007a, p. 27, tradução nossa), as entrevistas são utilizadas como forma de selecionar os candidatos a motoristas militares, levando-se em conta diversos critérios, dentre eles a experiência em conduzir veículos, o envolvimento em acidentes e as infrações de trânsito cometidas.

Estados Unidos da América (2007a, p. 28, tradução nossa) preconiza que o motorista militar seja avaliado fisicamente, devendo ser submetido a exames de acuidade visual, campo de visão, noção de profundidade, percepção de cores, tempo de reação com o pé e teste de audição.

Após estas avaliações iniciais, os candidatos iniciam um programa de instrução específico da viatura que desejam se tornar motoristas, com instruções e exame teórico.

Terminada a fase teórica, tem início a fase prática que é dividida em duas etapas, a primeira que abrange a condução da viatura na área interna da unidade, ao fim da qual o motorista recebe um certificado de habilitação militar limitado, que o credenciará a conduzir a viatura operacional, acompanhado de um instrutor, na área externa à unidade, na segunda etapa. Essa etapa termina, quando o militar demonstra proficiência no cumprimento de todas as tarefas exigidas (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2007b, p. 7, tradução nossa).

A posse da carteira nacional de habilitação válida, a aptidão na avaliação física descrita anteriormente e a posse da licença de aprendizagem válida (OF 346, sigla em inglês) são os pré-requisitos para o curso de treinamento de motorista militar, segundo Estados Unidos da América (2007a, p. 32, tradução nossa) o conteúdo programático do curso está dividido da seguinte forma:

- Unidade A - Introdução, Organização e revisão de matérias.
- Unidade B - Responsabilidades do motorista e responsabilidades do governo.
- Unidade C – Leis e Regulamentos do Estado, local ou país anfitrião.
- Unidade D - Uso de publicações do Exército e formulários em branco (Registro de Utilização de equipamentos automotores, Ficha de inspeção e manutenção de equipamentos, Registo de falhas não corrigidas, Cartão de Identificação de Acidente e Relatório do Condutor sobre Acidentes de Veículos Motorizados).
- Unidade E - Inspeção de veículos: Verificações e Serviços de Manutenção Preventiva (PMCS).
- Unidade F - Prevenção de acidentes.
- Unidade G – O Motorista e Considerações sobre o meio-ambiente.
- Unidade H - Introdução sobre veículos específicos.
- Unidade I - Operações de comboio militar, incluindo a condução noturna.
- Unidade J - Operações através campo.
- Unidade K - Métodos de manobra de força (autorresgate).
- Unidade L - Avaliação de desempenho do motorista.
- Unidade M - Resposta a situações de emergência (Mau funcionamento do veículo).
- Unidade N – Prática de direção em ambiente controlado.
- Unidade O - Exame escrito (específico do veículo).

- Unidade P - Teste de PMCS.
- Unidade Q – Prova prática de direção (após a conclusão do treinamento).

2.2.2.5 – Exames práticos e bancas examinadoras

De acordo com Estados Unidos da América (2007a, p. 17, tradução nossa), estações ou equipes de teste de motorista (Bancas Examinadoras) serão estabelecidas em instalações do Exército de forma permanente, parcial ou temporária. Além dos comandantes estarem autorizados a adaptar os seus serviços de teste de motorista a requisitos e particularidades locais.

Para Estados Unidos da América (2007a, p. 32, tradução nossa), instrutores e examinadores bem qualificados são importantes para manter o treinamento de motorista seguro e efetivo, bem como os programas de testes. Os comandantes que selecionam e nomeiam instrutores de motoristas e examinadores devem considerar diversos fatores para obter o pessoal mais qualificado, o que inclui conhecimento técnico, experiência, caráter etc.

Segundo Estados Unidos da América (2007a, p. 33, tradução nossa), o objetivo do exame prático é avaliar a capacidade do condutor de dirigir com segurança na maioria das situações em estrada, o que subsidia a emissão do certificado de habilitação militar e o provimento do reforço na instrução e aconselhamentos. As deficiências que aparecem no resultado do teste devem ser abordadas com o militar examinado, para que com ações específicas, estas limitações possam ser eliminadas.

O teste prático se constitui de três fases distintas: Teste de verificação e serviços de manutenção preventiva, Teste de controle do veículo e Teste de condução do veículo em estrada.

Os militares candidatos à motorista de viaturas administrativas, após a fase teórica, são submetidos apenas a um exame prático, de acordo com Estados Unidos da América (2007b, p. 11, tradução nossa).

2.2.2.6 – Treinamentos complementares

Os motoristas de viaturas operacionais, antes de receberem o certificado de motorista militar oficial, passam por um programa de treinamento feito pelo DTS e

customizado ao ambiente operacional em que o militar irá atuar (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2007b, p. 8, tradução nossa). Caso não haja nenhum programa de treinamento específico estabelecido para determinado local, o Comandante da Unidade realiza um estudo de situação e designa o militar para ser capacitado em um curso que tenha as características mais próximas da realidade de sua área de operação.

Ainda segundo Estados Unidos da América (2007b, p. 8, tradução nossa), de acordo com a análise da missão e do risco, o Comandante determinará o nível adequado de treinamento dos motoristas.

Estados Unidos da América (2007a, p. 11, tradução nossa) evidencia a necessidade de existir um treinamento de reciclagem para os motoristas manterem um alto nível de habilidade e para evitar que eles adquiram maus hábitos de condução.

De acordo com Estados Unidos da América (2007b, p. 7, tradução nossa), o motorista será checado anualmente pelo graduado mais antigo, que for habilitado a conduzir o mesmo tipo de viatura operacional e que tenha no mínimo 1 (um) ano de experiência no mesmo ambiente operacional, que normalmente é o próprio Motorista Chefe.

Ainda assim, os comandantes das Unidades devem desenvolver e implementar o treinamento de reciclagem, que obedecerá a frequência mínima anual e que incidirá sobre fraquezas individuais, bem como outros aspectos identificados, baseando-se em condições sazonais locais, da missão, dos equipamentos e assim por diante.

Além do treinamento de reciclagem, Estados Unidos da América (2007a, p. 11, tradução nossa) aponta que os comandantes também devem estabelecer um programa de treinamento corretivo para os motoristas que, por culpa própria, tenham se envolvido em acidentes e/ou violado as regras de trânsito. Esse treinamento é direcionado para identificar e corrigir fraquezas individuais e não como uma forma de punição.

Estados Unidos da América (2007a, p. 17, tradução nossa), prevê o treinamento com Equipamento de Visão Noturna (EVN), durante o qual, o instruendo, inicialmente, recebe instruções teóricas e realiza uma prova escrita. Após isto, o operador receberá instruções práticas, acompanhado de um instrutor, para demonstrar proficiência em dirigir usando um EVN.

Um treinamento de atualização será realizado para operadores de veículos automóveis que não participaram de uma missão com uso de EVN nos últimos 6 meses, de modo a manter ou recuperar a proficiência (Estados Unidos da América, 2007a, p. 12, tradução nossa).

2.2.2.7 - Treinamento especializado.

Segundo Estados Unidos da América (2007a, p. 28, tradução nossa), os veículos motorizados estão divididos em quatro classes, dentro do sistema de classificação de Carteira de Habilitação Profissional (CDL, sigla em inglês):

- Classe A - Qualquer combinação de veículos com uma classificação de peso bruto combinado (PBC) de 11794 kg ou mais, desde que a Classificação de peso bruto total (PBT) do veículo ou dos veículos que são rebocados exceda a 4.536 Kg.

- Classe B - Qualquer veículo com um PBT de 11794 kg ou mais, ou qualquer veículo que reboque um veículo não exceda a 4.536 Kg de PBT.

- Classe C - Qualquer veículo ou combinação de veículos que não corresponda à definição da Classe A ou da Classe B, como definido anteriormente, mas é projetado para transportar 16 ou mais passageiros, incluindo o motorista; ou é usado para transportar cargas perigosas que exigem que o veículo seja identificado de acordo com legislação específica.

- Classe D - Os veículos fora do atual sistema de classificação de Carteira de Habilitação Profissional, ou seja, todos os outros.

Estados Unidos da América (2007a, p. 28, tradução nossa), exemplifica que um caminhão de carga 4,5 toneladas que é, normalmente, um veículo Classe D, mas que em algumas circunstâncias é classificado como um veículo Classe C e, assim sendo, o seu condutor deve ter uma CDL - Classe C, com as requeridas especializações. Exemplos disso são:

- quando a viatura é usada para transportar passageiros;

- quando a viatura é usada para transportar explosivos e munições em quantidades que requerem identificação; e

- quando uma unidade de abastecimento com tanque e bomba (TPU, sigla em inglês) é montada na carroceria da viatura.

Dessa forma, na maior parte das ocasiões é exigida a carteira de habilitação profissional civil, como pré-requisito para que o militar possa se matricular nos cursos de treinamento especializado.

Para Estados Unidos da América (2007a, p. 28, tradução nossa), existem alguns tipos de especializações que podem ser necessários, as quais dependem do tipo de equipamento a ser conduzido ou do tipo de carga transportada:

- O transporte de líquidos a granel em veículos tanques exige dos condutores conhecimento e habilidades específicas para dirigi-los seguramente. Os líquidos a granel prejudicam a dirigibilidade porque serem uma carga pesada, que se desloca e tem um centro de gravidade elevado. Esses motoristas devem possuir estas especializações em suas carteiras de habilitação, de modo a comprovar que passaram em um exame escrito e em um teste de desempenho sobre os problemas específicos advindos da carga líquida em grande volume.

- O transporte de passageiros em um veículo projetado para transportar 16 ou mais pessoas, incluindo o motorista, requer deste a especialização de transporte de passageiros. O condutor deve passar um exame escrito sobre considerações de segurança específicas quando transportando passageiros.

- Qualquer motorista que transporte materiais perigosos ou resíduos em quantidades que exijam a identificação da viatura, independentemente da classe da mesma, deve possuir a especialização de transporte de cargas perigosas. Para tanto, deverá passar em um exame escrito sobre como reconhecer, manipular e transportar materiais perigosos.

2.2.2.7.1 – Transporte de cargas perigosas

Segundo, Estados Unidos da América (2007a, p. 12, tradução nossa), os condutores, que precisam dirigir veículos militares que transportam cargas perigosas, devem cumprir os requisitos de licenciamento anteriormente expostos, e deve receber, ao menos, um treinamento introdutório ou de familiarização nas seguintes áreas:

- definição de materiais perigosos;
- placas requeridas;
- manuseio (carga e descarga) de materiais perigosos;

- regulamentos e procedimentos relativos ao transporte de materiais perigosos;
- operação de equipamentos de emergência, incluindo extintores de incêndio;
- formulários e registros (inclusive relatórios de acidentes);
- bloqueio e suporte;
- procedimentos de resposta à emergência (por exemplo, derramamento);
- regras de estacionamento do veículo;
- seleção de itinerários; e
- requisitos da nação anfitriã (se for o caso).

2.2.2.7.2 - Veículos de emergência

Para participar do curso de treinamento para dirigir veículos de emergência, o candidato deverá possuir carteira nacional de habilitação válida e certificado de habilitação militar compatível com o veículo de emergência que deseja conduzir, segundo Estados Unidos da América (2007a, p. 38, tradução nossa). O conteúdo programático do curso é dividido em unidades da seguinte forma:

A. Unidade A - Introdução, organização e revisão de material.

B. Unidade B – Leis e regulamentos de trânsito do Estado, local e/ou do país anfitrião.

C. Unidade C - Seleção de rotas e identificação de construções.

D. Unidade D - Uso de rádios e procedimentos de comunicação.

E. Unidade E - Condução do veículo de emergência.

F. Unidade F- Condução em situações adversas.

G. Unidade G - Instruções especializadas.

H. Unidade H - Introdução à prática de direção em campo e briefing de segurança.

I. Unidade I – Prática de direção em campo.

J. Unidade J - Avaliação de desempenho do motorista.

Segundo, Estados Unidos da América (2007b, p. 6, tradução nossa), os condutores de veículos de emergência e resgate são capacitados, normalmente, pelos militares dos DTS, que são os responsáveis por ministrar esse treinamento. No entanto, cada unidade pode desenvolver seu próprio programa de treinamento com

base no Programa de Instrução dos DTS ou em seu Programa de Instrução, o qual deve ser validado, anualmente, pelos DTS.

No Brasil, não há qualquer dispositivo legal que aponte que para condução de viaturas militares há necessidade de possuir carteira de habilitação profissional, e em relação aos cursos especializados, conforme descrito anteriormente, no item 1.4, atualmente são realizados de forma não sistematizada, por meio da terceirização para iniciativa privada ou para o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), que são entidades civis, sem fins lucrativos.

O exposto sobre a legislação de ambas as nações amigas corrobora com a necessidade imposta pelo CTB de que haja um curso especializado para condução das viaturas militares, podendo haver um aproveitamento dos conhecimentos adquiridos, quando da habilitação em meio civil.

3. METODOLOGIA

Nesta seção, pretende-se apresentar o caminho que esta pesquisa percorreu, abordando detalhadamente os procedimentos para a obtenção das informações de interesse, seu processamento e análise.

Como se trata de uma pesquisa de campo qualitativa será mostrado o critério para a seleção da amostra utilizada, onde foi encontrada, e a influência que teve no resultado da pesquisa. Serão abordados os propósitos dos instrumentos de medida adotados, para a obtenção dos dados de interesse, bem como à solução do problema identificado, tendo sido priorizada a obtenção de resultados de grande significado e valor para se atingir os objetivos pretendidos.

3.1 OBJETO FORMAL DE ESTUDO

A presente pesquisa visou analisar as necessidades específicas de melhoria na adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas das Organizações Militares diretamente subordinadas (OMDS) à 4ª Brigada de Infantaria Leve (Montanha) (4ª Bda Inf L (Mth)), sediadas nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Esta pesquisa compreende o período desde 2013 até o primeiro semestre do corrente ano, incidindo sobre uma população com especialistas em legislação de trânsito, instrutores de estágios de adaptação de motorista militar, oficiais de logística, pessoal e operações do Estado-Maior dessas OM.

O trabalho em tela não se dedica à formação do motorista, também excluiu de sua abrangência os estudos específicos sobre condutores de viaturas blindadas. Logo, refere-se unicamente à adaptação de motorista de viaturas não blindadas.

O cumprimento de todas as etapas necessárias para atingir este objetivo, subsidiou a construção de ideias para melhoria do processo de Adaptação de Motorista Militar de Viaturas não Blindadas da 4ª Bda Inf L (Mth). Essas ideias foram consolidadas em uma proposta de Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não Blindada.

Esta proposta se originou do aproveitamento das informações adquiridas quando da habilitação em meio civil, do resgate de conceitos táticos esquecidos à

medida que os manuais do EB foram sendo atualizados e da importação de procedimentos adotados na capacitação de motoristas nas Forças Armadas de Nações Amigas.

O intuito dessa junção de conhecimentos foi melhorar o treinamento dos condutores militares e também incrementar a quantidade de motoristas.

Inicialmente foram apresentadas as peculiaridades da qualificação do Cabo e Soldado de Intendência, como motorista militar, as generalidades contidas na fase inicial do treinamento de motorista de viatura blindada, além da legislação de trânsito brasileira em vigor, para posterior comparação entre os diferentes tipos de capacitação.

Após a apresentação dos processos de treinamento já desencadeados no Brasil, foram apresentadas as peculiaridades da capacitação do motorista militar nos exércitos dos Estados Unidos da América e da Espanha, visando ao aproveitamento de conhecimentos por meio da adequação destes à realidade brasileira.

Em um segundo momento, foram identificadas as necessidades de motoristas militares nas OMDS 4ª Bda Inf L (Mth) e a forma com que essas realizam a adaptação deles, buscando-se uma abordagem compreensiva, tendo em vista a carência de legislação específica e atualizada.

Outros exemplos obtidos no decorrer deste estudo, são os procedimentos adotados pela Marinha do Brasil (MB), em particular o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), no que tange à preparação de seus motoristas. Essas informações também foram acolhidas e analisadas, em virtude da relevância para a solução do problema apresentado.

Ao analisar as variáveis deste estudo, percebe-se como variável independente (VI) o “Processo de Adaptação de Motorista Militar”, que se apresentou dessa forma, para atendimento da demanda de motoristas no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth).

Assim sendo, a “carência de motoristas adaptados às viaturas militares” surge como variável dependente (VD), pois é influenciada, quando da manipulação da VI, cuja definição operacional está apresentada no quadro a seguir:

(continua)

Variável Independente	Dimensão	Indicadores	Forma de medição
Processo de Adaptação de Motorista Militar	Recursos humanos	Conhecimento prévio dos instruendos.	Revisão da Literatura, item 26 do Questionário e pergunta 9 da entrevista.
		Grau de capacitação dos Instrutores	Revisão da Literatura, itens 32, 33 e 34 do Questionário e pergunta 15 da Entrevista.
	Legislação pertinente	Leis, Decretos, Resoluções, Portarias e Normas Civis	Revisão da Literatura, item 24 do Questionário e pergunta 6 da Entrevista.
		Portarias e Normas Militares	Revisão da Literatura, itens 24 e 30 do Questionário e pergunta 5 da entrevista.
	Material	Meios Auxiliares de Instrução (MAI) disponíveis.	Revisão da Literatura e itens 1 e 2 do Questionário.
	Instrução	Assuntos abordados	Revisão da Literatura, itens 22, 23, 29, 31, 35, 36 e 37 do

(conclusão)

Variável Independente	Dimensão	Indicadores	Forma de medição
			Questionário e perguntas 3, 4, 7, 11 e 16 da Entrevista.
		Técnicas de instrução	Revisão da Literatura, itens 25 e 28 do Questionário e perguntas 2 e 15 da Entrevista.

QUADRO 12 – Definição Operacional da Variável Independente
Fonte: O Autor

O quadro 2 apresenta a definição operacional da VD:

(continua)

Variável Dependente	Dimensão	Indicadores	Forma de medição
Carência de motoristas adaptados às viaturas militares	Quantidade de motoristas militares	Efetivo de motoristas adaptados por Categorias pronto para serviço	Revisão da Literatura e itens 9, 10, 11, 12, 13, 18, 20, 21 e 38 do Questionário.
		Efetivo de motoristas especializados adaptados pronto para serviço	Revisão da Literatura, itens 14, 15, 16 e 17 do Questionário e pergunta 12 da Entrevista.

(conclusão)

Variável Dependente	Dimensão	Indicadores	Forma de medição
	Qualidade de motoristas militares	Quantidade de acidentes com viaturas.	Revisão da Literatura e item 41 do Questionário.
		Quantidade de panes por uso indevido da viatura, pelo motorista.	Revisão da Literatura e itens 3, 4 e 5 do Questionário.
		Quantidade de multas de trânsito recebidas pela OM.	Revisão da Literatura e item 40 do Questionário.
		Grau de capacitação dos instruendos após o processo de Adaptação	Revisão da Literatura, itens 5, 6, 7, 8 e 30 do Questionário e perguntas 8, 10, 13 e 14 da Entrevista.

QUADRO 13 – Definição Operacional da Variável Dependente
Fonte: O autor

Superadas as etapas anteriores, a bagagem informacional extraída no estudo, baseado no estudo de caso das OMDS 4ª Bda Inf L (Mth), subsidiou a consolidação das sugestões de melhoria do processo de adaptação de motorista militar, na proposta do Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não Blindada, destinado a capacitar todos militares possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir, a conduzirem as viaturas não blindadas, nas respectivas categorias, e os demais militares a atuarem como acompanhante de viatura.

3.2 AMOSTRA

Como amostra deste estudo, foram selecionadas as 10 (dez) OMDS 4ª Bda Inf L (Mth), uma vez que nos últimos anos, estas unidades participaram dos Grandes Eventos ocorridos no Brasil, enviaram militares para comporem o Contingente Brasileiro na MINUSTAH (Missão das Nações Unidas para Estabilização do HAITI), foram empregadas em Ações de Apoio à Defesa Civil nos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, além de atuaram nas Operações de Garantia da Lei e da Ordem (Op GLO) na cidade do Rio de Janeiro – RJ.

Essas OM recebem missões diversas uma das outras, por isso todas foram selecionadas como amostra, de modo a permitir que fosse obtido um retrato fidedigno da situação de motoristas militares.

A amostra dimensionada abrangeu todo o universo considerado, sendo o critério de inclusão adotado é ser uma OMDS 4ª Bda Inf L (Mth).

3.3 DELINEAMENTO DA PESQUISA

A presente pesquisa é de natureza aplicada, por ter como objetivo a produção de conhecimentos para serem empregados na prática e contribuir com a solução de problema específico (RODRIGUES, 2006, p. 36).

Quanto à forma de abordagem do problema, essa pesquisa caracteriza-se como qualitativa, pois, inicialmente, se objetivou captar e comparar os dados por meio de pesquisa bibliográfica e documental no âmbito do Brasil, nas dimensões civil e militar, bem como de nações amigas (Estados Unidos da América e Espanha).

Em um segundo momento, os trabalhos ocorreram por meio da pesquisa de campo, com a remessa de questionário aos Comandantes das OMDS da 4ª Bda Inf L (Mth). Neste momento, alguns dados conduziram a pesquisa para abordagem quantitativa, pela geração de números, que foram tratados estatisticamente.

Além dos questionários, foram conduzidas entrevistas estruturadas com especialistas sobre o assunto.

Finalizada a segunda etapa, pôde-se então confrontar o resultado desta com o produto da pesquisa bibliográfica e documental.

3.3.1 Procedimentos para a revisão de literatura

Para a definição da adaptação do motorista militar de viaturas não blindadas e descrição das características específicas de diferentes modos de formar o motorista militar, foi realizada uma revisão de literatura nos seguintes moldes:

3.3.1.1 Fontes de busca

- Manuais e documentos do Exército Brasileiro e da Marinha do Brasil;
- Documentos do Governo da Espanha relativos ao Exército de Terra da Espanha;
- Manuais do Exército Norte-americano;
- Código de Trânsito Brasileiro;
- Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.
- Documentos gerados pelas OM que realizam a adaptação de motorista militar; e
- Dissertações e publicações científicas que abordam o assunto.

3.3.1.2 Estratégia de busca para as bases de dados eletrônicas

Os dados eletrônicos foram obtidos através dos sítios do Departamento Nacional de Trânsito, do Governo Federal do Brasil, do Exército dos EUA e do Governo da Espanha.

As pesquisas eletrônicas foram desenvolvidas a partir dos seguintes termos: Motorista Militar; Capacitação de Motoristas, Adaptação de Motorista Militar, *Army Driver Training* e *Conductor Militar*.

3.3.1.3 Critérios de inclusão:

- Documentos sobre capacitação de motorista militar publicados em Inglês, Espanhol e Português;
- Documentos contendo exemplos práticos de relevância para este estudo; e

– Manuais e publicações complementares aos que forneceram as bases teóricas para esta pesquisa.

3.3.1.4 Critério de exclusão:

- Materiais que não forneçam informações sobre a capacitação de motoristas;
- Documentos que não tratem sobre legislação de trânsito; e
- Documentos que abordem essencialmente a capacitação de motoristas de viaturas blindadas.

3.3.2 Procedimentos metodológicos

A estruturação metodológica desta pesquisa para fundamentar a argumentação e as conclusões obtidas sobre o assunto proposto abrange a obtenção de dados por meio de questionários e entrevistas com especialistas, além do que fora exposto no item 3.3.1 sobre a forma como se deu a revisão da literatura, cujas fontes estão descritas ao final deste trabalho.

Após a definição da amostra como sendo as 10 (dez) OMDS 4ª Bda Inf L (Mth), as mesmas foram contatadas e receberam informações relevantes sobre os propósitos da pesquisa que participaram, tendo tido tempo hábil para retirada de dúvidas antes que qualquer dado fosse coletado.

Foram disponibilizados canais de comunicação via telefone, correspondência e e-mail para o contato participante-pesquisador. Para a conclusão dos trabalhos de contato com os participantes e coleta de dados levou-se um mês.

Os especialistas entrevistados foram selecionados conforme formação técnica e experiência profissional, tendo sido contatados via telefone e e-mail.

3.3.3 Instrumentos

Este trabalho foi desenvolvido mediante o emprego dos seguintes instrumentos de coleta de dados:

3.3.3.1 Coleta Documental

Com intuito de aprofundar o conhecimento sobre o tema proposto, incialmente a pesquisa se desenvolveu por meio da coleta de dados das fontes bibliográficas, de modo que ao serem consolidadas, essas informações orientaram a resposta das questões de estudo, inclusive pela utilização dos demais instrumentos de coleta de dados.

3.3.3.2 Pré-teste

Antes da remessa aos respondentes, para aplicação definitiva, o questionário foi submetido a um pré-teste.

Esta testagem foi realizada com militares do Curso de Material Bélico da ESAO e seu objetivo foi melhorar a eficácia deste instrumento de coleta de dados, certificando que o mesmo reunia condições para atender a seu propósito.

3.3.3.3 Questionário

Para a coleta de dados, foram propostos questionários, que foram enviados via DIEx para os Comandantes das OM, de modo a dar-lhes liberdade para respondê-los em momento conveniente.

O questionário foi o mesmo para todos os respondentes e estava dividido em seções, por assunto; de modo que o Comandante pudesse ser assessorado, se assim desejasse, pelo militar e/ou Seção da OM mais afeta a cada assunto. Além disso, foi franqueada a possibilidade de se acrescentar outras informações julgadas pertinentes.

A Seção 1 – MATERIAL foi constituída pelas questões relacionadas à previsão e existência de viaturas, bem como aspectos relativos ao gerenciamento da frota.

A Seção 2 – PESSOAL reuniu as perguntas sobre os efetivos existente e previsto, tanto de militares, como de motoristas distribuídos nas diversas categorias e especializações.

A Seção 3 – INSTRUÇÃO abrangeu os questionamentos atinentes ao modo como é desenvolvida a instrução de Adaptação de Motorista Militar no âmbito de cada OM.

Encerrando o questionário, a Seção 4 – INSTITUCIONAL, cujas questões estavam voltadas para colher as impressões e os reflexos, para cada OM, acerca de modificações a serem propostas no processo de adaptação de motorista militar.

As seções do questionário foram compostas por perguntas abertas, fechadas e mistas; e esta diversidade de tipos deu-se, para que todas as nuances do objeto do trabalho fossem reveladas.

Dessa forma, as perguntas abertas possibilitaram os participantes responderem livremente, de modo que a investigação pudesse ser aprofundada e as questões de estudo pudessem ser respondidas; as perguntas fechadas foram formuladas para facilitar os trabalhos de tabulação dos resultados, por meio da predefinição das respostas; e as perguntas mistas foram utilizadas para, combinando as modalidades anteriores, obter além da resposta simples, a justificativa dos respondentes (RODRIGUES, 2006, p.74 - 76).

3.3.3.4 Entrevistas

Os especialistas compartilharam suas respectivas experiências e conhecimentos sobre o tema em estudo, por meio de entrevistas estruturadas.

Foram entrevistados três especialistas na capacitação de motoristas militares, o Diretor de Ensino do Centro de Formação de Condutores (CFC) do 4º Batalhão Logístico (4º B Log), sediado em Santa Maria – RS; o Ex-Diretor Geral do CFC 5º Batalhão Logístico (5º B Log), sediado em Curitiba – PR; e o Diretor Geral do CFC do Comando Militar da Amazônia (CMA), sediado em Manaus – AM.

O objetivo das entrevistas foi colher as opiniões dos participantes quanto ao que deve ser ministrado aos alunos durante o processo de Adaptação de Motorista Militar, acerca das fontes de consulta que reúnem fundamentação teórica adequada para subsidiar tecnicamente a instrução de Adaptação de Motorista Militar, sobre as mudanças da legislação de trânsito brasileira naquilo que compete às Forças Armadas, além das impressões sobre propostas de inserção de conceitos adotados na capacitação de motoristas militares nas Forças Armadas de Nações Amigas no processo de adaptação de motorista militar do EB.

As entrevistas reuniram perguntas abertas e mistas, pois o intuito era colher os juízos e pareceres dos entrevistados, de modo que se pudesse obter a contribuição máxima dos mesmos. As entrevistas na íntegra encontram-se no APÊNDICE B.

3.3.4 Análise dos dados

Os dados obtidos neste estudo foram levantados por meio de pesquisa bibliográfica, de questionários respondidos pelas OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth), e das entrevistas com especialistas na capacitação de motoristas militares.

A análise dos dados obtidos foi efetivada através de um estudo comparativo entre os métodos de capacitação apontados pelo EB 70-PP-11.002 e pelo PPT 17/1, a formação de condutores segundo a legislação de trânsito brasileira e o treinamento de motoristas militares realizados pelo CFN / MB.

Ainda, foi analisada a aplicabilidade dos conhecimentos empregados na formação de motoristas militares nos Estados Unidos da América e na Espanha.

Foram observadas as necessidades de motoristas nas OM e a maneira de formá-los, levantadas por meio dos questionários, e confrontadas com a pesquisa bibliográfica supracitada e entrevistas com especialistas.

As informações coletadas através dos questionários foram tabuladas digitalmente em editor de planilhas e convertidas para gráficos para facilitar a interpretação das mesmas.

Os dados das perguntas abertas e mistas foram analisados de forma subjetiva, compilados em parágrafos, com uso de editor de texto, e confrontados com a opinião dos especialistas, colhidas nas entrevistas.

Essa confrontação de informações subsidiou a consolidação das sugestões para melhoria do processo de adaptação de motoristas militares, em uma proposta de Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não Blindada, visando aprimorar o desempenho dos condutores das viaturas não blindadas e aumentar a quantidade dos mesmos, baseado no estudo de caso das OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth).

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Esta seção tem por finalidade apresentar os resultados obtidos e discuti-los.

As informações foram coletadas através da pesquisa documental, dos questionários aplicados às OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth) e das entrevistas realizadas com três especialistas na capacitação de motoristas militares, o Ex-Diretor Geral do CFC/5º B Log, o Diretor de Ensino do CFC/4º B Log e o Diretor Geral do CFC/CMA.

Nesse sentido, os dados foram tabulados para facilitar a compreensão, a qual se constituiu subsídio para a análise e discussão sobre o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas da 4ª Bda Inf L (Mth), seguindo a metodologia descrita no item 3.3.4, deste trabalho.

4.1 RESULTADOS

O questionário elaborado e aplicado às OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth) estava subdividido em quatro seções, para permitir que a pesquisa pudesse se fundamentar nos aspectos das esferas material, pessoal, instrução e institucional.

A participação das OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth) encontra-se exposta no gráfico 01, onde se pode constatar que a totalidade não aderiu ao desenvolvimento do trabalho proposto.

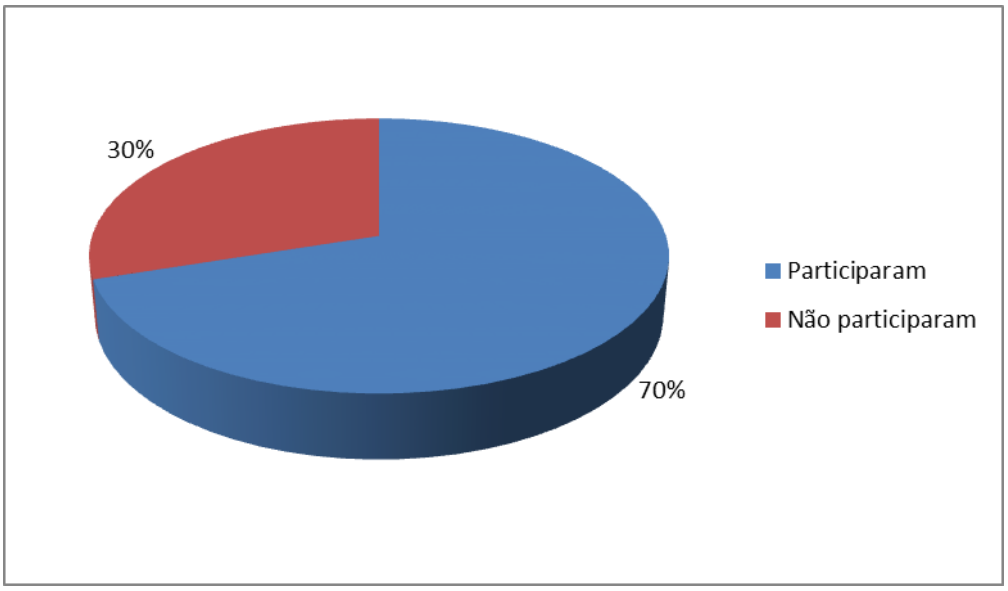


GRÁFICO 01 - Participação das OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth) no questionário proposto.
Fonte: O autor

Na pesquisa documental foi realizada uma busca minuciosa de informações na Legislação Militar e Legislação de Trânsito Brasileira, sobre o treinamento de motoristas. Além da coleta de dados em documentos dos Estados Unidos da América, da Espanha e de seus respectivos exércitos, de modo a constituir a fundamentação teórica deste trabalho.

Nas entrevistas, procurou-se obter a opinião dos especialistas acerca de questões referentes à capacitação de motoristas militares, as quais permearam às práticas adotadas atualmente no Exército Brasileiro e a viabilidade da aplicação de conhecimentos obtidos durante a pesquisa bibliográfica.

De modo a facilitar a compreensão dos dados obtidos nesta pesquisa, eles serão apresentados por cada dimensão das variáveis em estudo, as quais foram operacionalmente definidas nos Quadros 12 e 13.

4.1.1 Resultados na Dimensão Recursos Humanos

De modo a revelar como o conhecimento prévio do instruendo é avaliado, foi elaborada a questão 26 do questionário, APÊNDICE A, cuja resposta obtida encontra-se representada no gráfico 02:

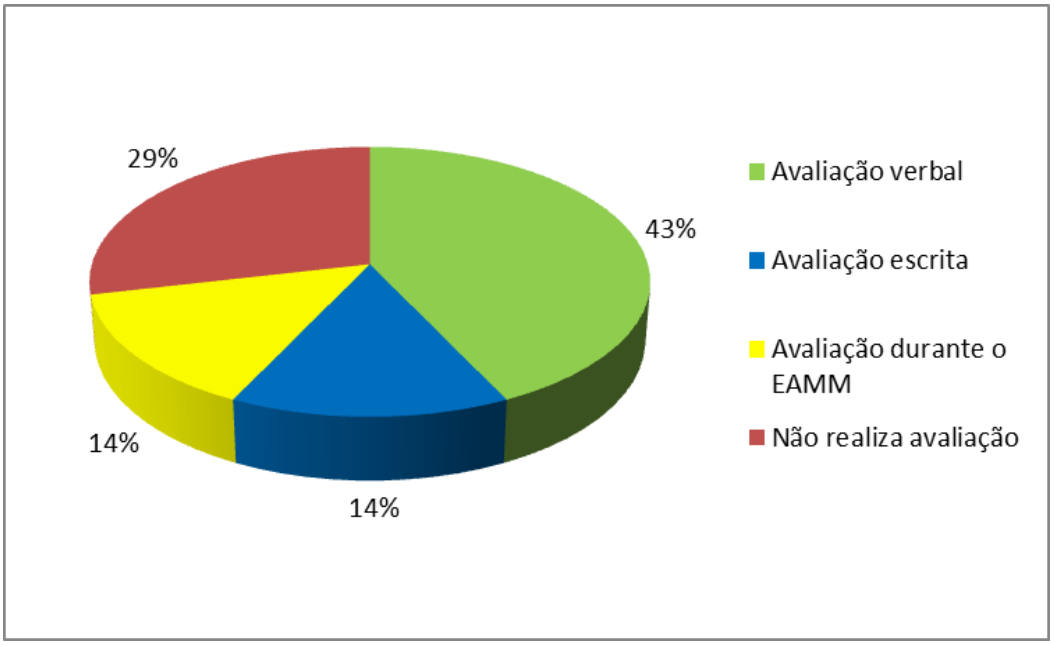


GRÁFICO 02 - Avaliação do conhecimento prévio dos instruendos pelas OM.
Fonte: O autor

Observa-se no gráfico 02, que a maioria das OM realiza a avaliação prévia dos instruendos, no entanto esta avaliação não é uniforme.

Os especialistas, nas entrevistas, APÊNDICE B, compartilharam suas opiniões sobre avaliação da experiência do instruendo através do item 09, pontuando que a mesma, atualmente, é feita apenas na seleção de CET – Motorista, mas que poderia ser executada na seleção dos demais motoristas, por meio de formulários eletrônicos (sem identificação) ou pessoalmente pelo chefe imediato.

Esse procedimento seria salutar, no que diz respeito à seleção dos militares mais aptos à missão de motorista, pois poderia ocorrer inclusive desde a seleção para incorporação às fileiras do EB.

A fim de obter informações sobre os responsáveis pela adaptação dos motoristas militares, foi perguntado, no item 32 do questionário, sobre as funções exercidas por estes militares e suas experiências na capacitação de condutores, estando as respostas tabuladas nos gráficos 03 e 04 a seguir:

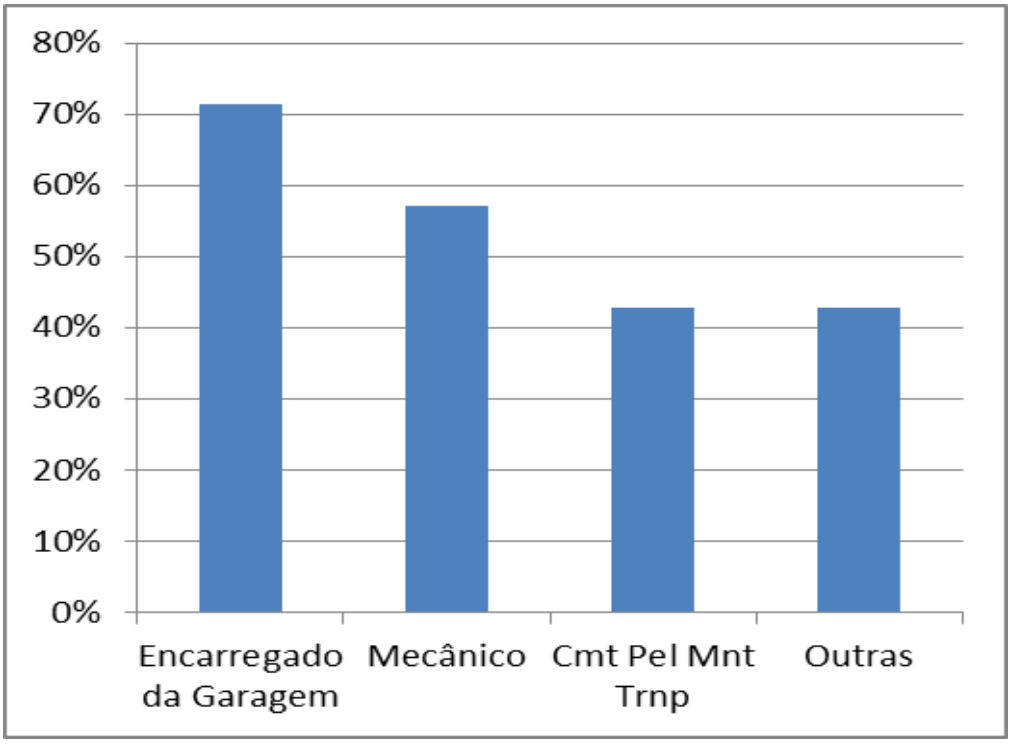


GRÁFICO 03 - Função dos responsáveis pelas instruções do EAMM nas OM.
Fonte: O autor

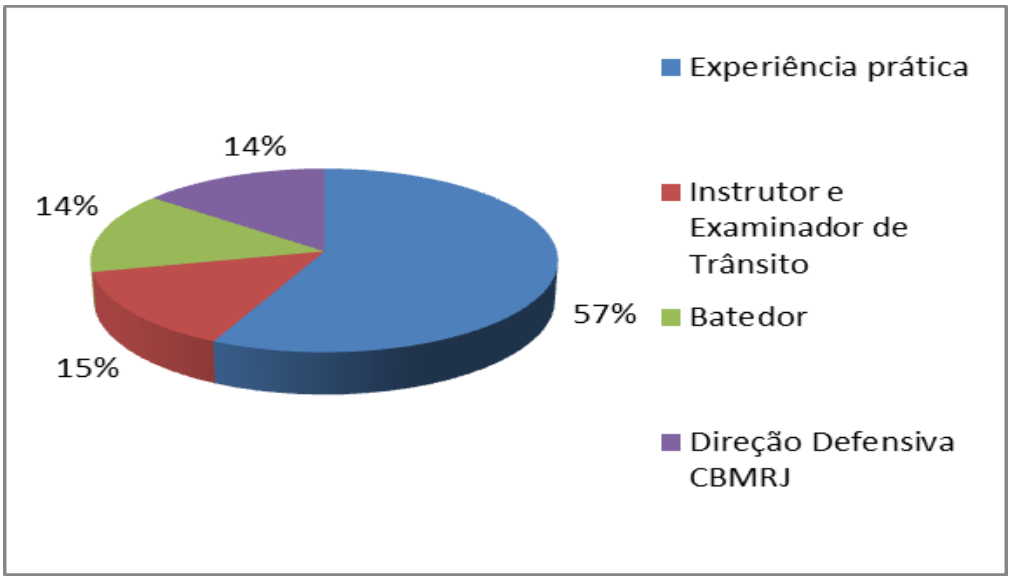


GRÁFICO 04 - Experiência dos responsáveis pelas instruções do EAMM nas OM.
Fonte: O autor

Com intuito de conhecer as possibilidades das OM, foi lhes perguntado se realizavam a qualificação de militares na QM 10-55 – Motorista Militar (item 33, do questionário), estando as respostas representadas no gráfico 05:

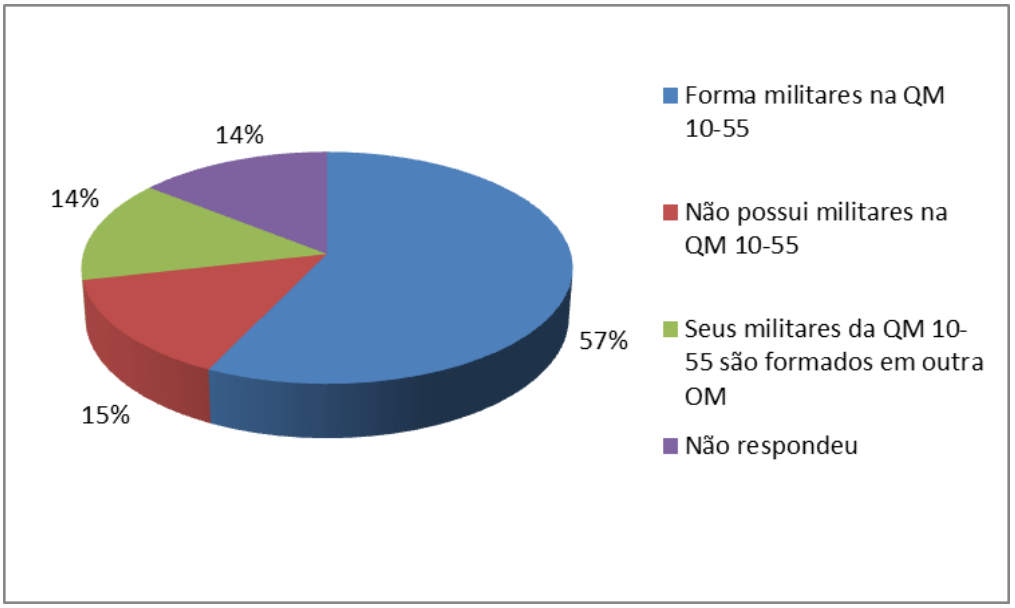


GRÁFICO 05 - Formação de militares na QM 10-55 (Motorista Militar) nas OM.
Fonte: O autor

Observa-se que mais da metade das OM forma motoristas, o que demonstra a existência de recursos humanos e materiais que podem ser empregados no processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas.

Foi perguntado às OM, no item 34 do questionário, se as mesmas possuíam Centro de Formação de Condutores e apenas uma OM respondeu afirmativamente, no entanto os militares especializados na área de trânsito não estão envolvidos no processo de adaptação de motoristas militares.

Na Espanha, os motoristas militares de viaturas operacionais são formados em Centros de Condutores específicos, a exemplo do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil, onde o corpo docente é voltado exclusivamente para tal finalidade.

No Exército Norte-americano, as unidades dispõem de um militar com formação específica¸ o Motorista-Chefe, que reúne condições de gerenciar o treinamento e avaliação dos motoristas que servem no mesmo local. Além dos motoristas-chefe, há os Centros de Capacitação de Motoristas, que se encarregam dos cursos especializados.

Em suas respostas à pergunta 15 da entrevista, os especialistas classificaram os modelos apresentados anteriormente como interessantes. Segundo o Diretor de Ensino do CFC / 4º B Log, os mesmos corroboram com o desenvolvimento do seu trabalho, pois as instruções são ministradas por profissionais qualificados (Instrutor de Trânsito) e supervisionados por militares com qualificação específica para tal (Diretor de Ensino, Diretor Geral e Examinador), o que subsidia um padrão elevado.

Já o Ex-Diretor Geral do CFC / 5º B Log aponta o modelo Norte-americano como mais adequado à realidade brasileira, por também ser um país de dimensões continentais; e que apenas a formação do Motorista-Chefe deveria ocorrer de forma centralizada, em uma Unidade de Instrução Específica.

4.1.2 Resultados na Dimensão Legislação Pertinente

Em virtude das lacunas existentes na legislação que versa sobre a adaptação de motorista militar, foi perguntado às OM, no item 24 do questionário, se as mesmas utilizavam alguma documentação como referência para ministrar o EAMM e qual seria esta documentação. As respostas obtidas estão compiladas nos gráficos 06 e 07 a seguir:

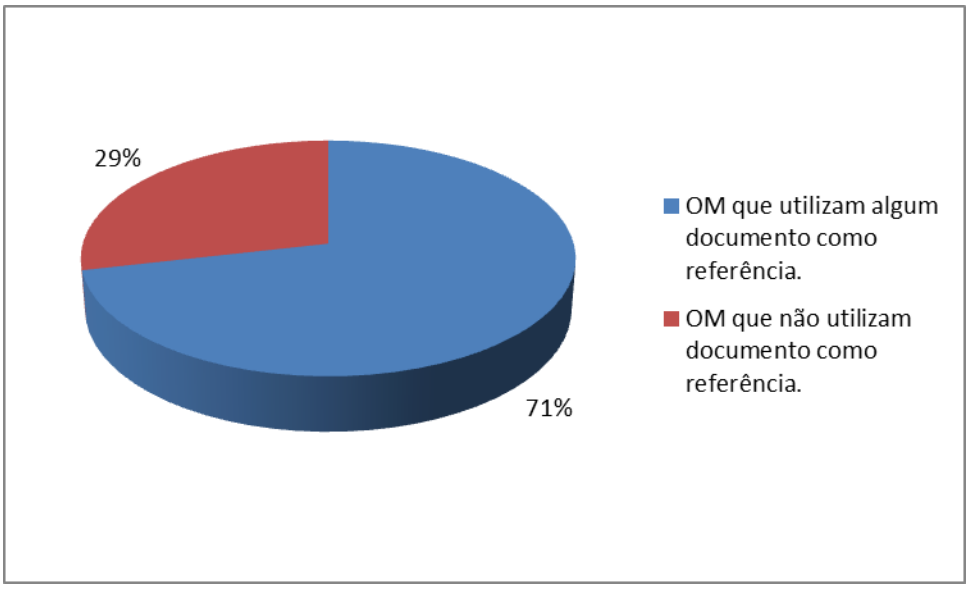


GRÁFICO 06 - Utilização de documentação de referência pelas OM para ministrar o EAMM.
Fonte: O autor

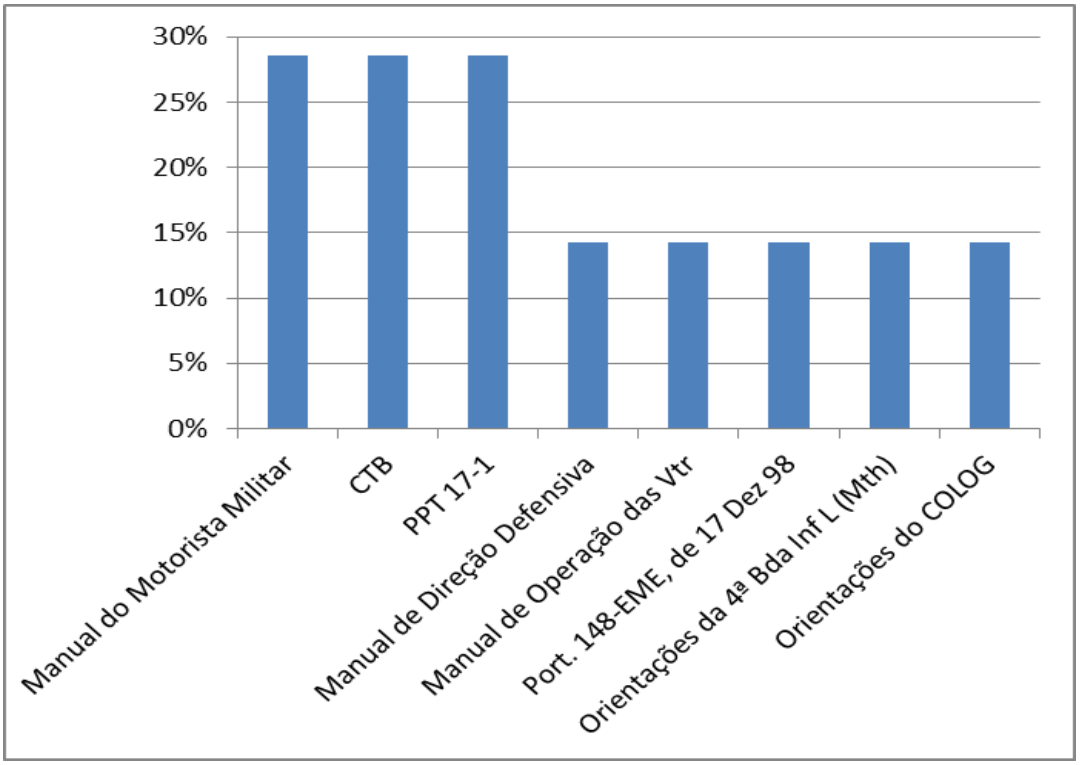


Gráfico 07 - Documentação de referência adotada pelas OM para ministrar o EAMM.
Fonte: O autor

O complemento da questão 24 fez menção à necessidade de adaptar a documentação adotada como referência à realidade específica da OM, e com relação a isto, 100% das respostas coletadas foi negativa.

Os especialistas foram unânimes em apresentar, em resposta à questão 05 da entrevista, o CTB, a Resolução do CONTRAN nº 168 e o Programa-Padrão de Instrução de Qualificação do Cabo e Soldado de Intendência, como documentação básica para ministrar o EAMM. Além dos documentos descritos anteriormente, os especialistas apontaram também o Manual de Procedimentos Operacionais – 017 (MPO-017), estabelecido pelas Instruções Normativas da PRF, o T9-2810 - Manual Técnico de Manutenção Preventiva das Viaturas Automóveis do Exército, o CI 32/1 Caderno de Instrução de Prevenção de Acidentes de Instrução do COTER, o CI 32/2 Gerenciamento de Risco Aplicado às Atividades Militares do COTER, a Resolução do CONTRAN nº 358 e o C 25-10 Manual Básico de Transportes - Transportes Motorizados.

Às OM, foram perguntadas, no item 30 do questionário, sobre os procedimentos administrativos adotados após a execução do EAMM e a resposta obtida foi que 100% das OM realizam a publicação da conclusão deste estágio em Boletim Interno (BI) e realiza a emissão dos Certificados de Habilitação Militar (CHM).

No Exército dos EUA, os motoristas de viaturas operacionais antes de receberem o certificado de motorista militar oficial, passam por um programa de treinamento feito pelo DTS (Centro de Capacitação de Motoristas) e customizado ao ambiente operacional em que o militar irá atuar.

Os entrevistados foram questionados no item 06, sobre a demanda gerada pela entrada em vigor da Resolução do CONTRAN nº 653, de 10 de janeiro de 2017, a qual fixa o prazo até 31 de dezembro de 2017, para os motoristas das Forças Armadas realizarem os cursos especializados.

Em relação a esta questão, foi pontuado pelos respondentes que a referida legislação tem o mesmo teor da Resolução do CONTRAN nº 493, de 05 de junho de 2014, que previa que os motoristas das Forças Armadas necessitariam realizar cursos especializados até 28 de fevereiro de 2015, sendo este prazo prorrogado várias vezes. As OM estão tendo o período de 05 de junho de 2014 até 31 de dezembro de 2017 (3 anos e meio, aproximadamente) para se adequarem, o que já ocorreu no 5° B Log, onde a maioria dos motoristas realizou os cursos especializados totalmente custeados pelo EB, não havendo impacto significativo na operacionalidade à entrada em vigor da Resolução nº 653.

Caso a OM não tenha se planejado para cumprir as resoluções supracitadas, foi sugerida a realização imediata de um pregão por Registro de Preços para a contratação dos serviços de cursos de especialização de motoristas, ou ainda custeá-los com os recursos descentralizados do Projeto Soldado Cidadão, que permite que as OM contratem os cursos, que geralmente são ministrados pelo SEST/SENAT.

Ainda, segundo o Diretor de Ensino do CFC / 4º B Log, devido à demanda elevada, várias OM não possuem motoristas suficientes com os respectivos cursos para manter sua mobilidade. Essas deixarão de cumprir a legislação a partir de 1º JAN 18. Para resolver este problema, propõe-se a criação de um Centro de Formação de Condutores (CFC) na maioria das Brigadas, habilitados a ministrarem os cursos especializados e cita o exemplo do CFC / 4º B Log, cuja capacidade de formação anual é de 600 militares, distribuídos nos cinco cursos especializados, o que possibilitou a solução do problema da 6ª Brigada de Infantaria Blindada (6ª Bda Inf Bld), sediada em Santa Maria – RS, e de outras OM da região.

4.1.3 Resultados na Dimensão Material

A média da proporção entre as quantidades existente e prevista de viaturas nas OM é 83,63%, conforme respondido pelas OM nos itens 01 e 02 do questionário, o que segundo, estas, é insuficiente para o cumprimento de suas missões, dentre elas a capacitação de seus motoristas.

A demanda reprimida, de viaturas das OM, foi tabulada no gráfico 08, estando os dados organizados por estado da relação entre a quantidade de viaturas existente e a quantidade de viaturas prevista.

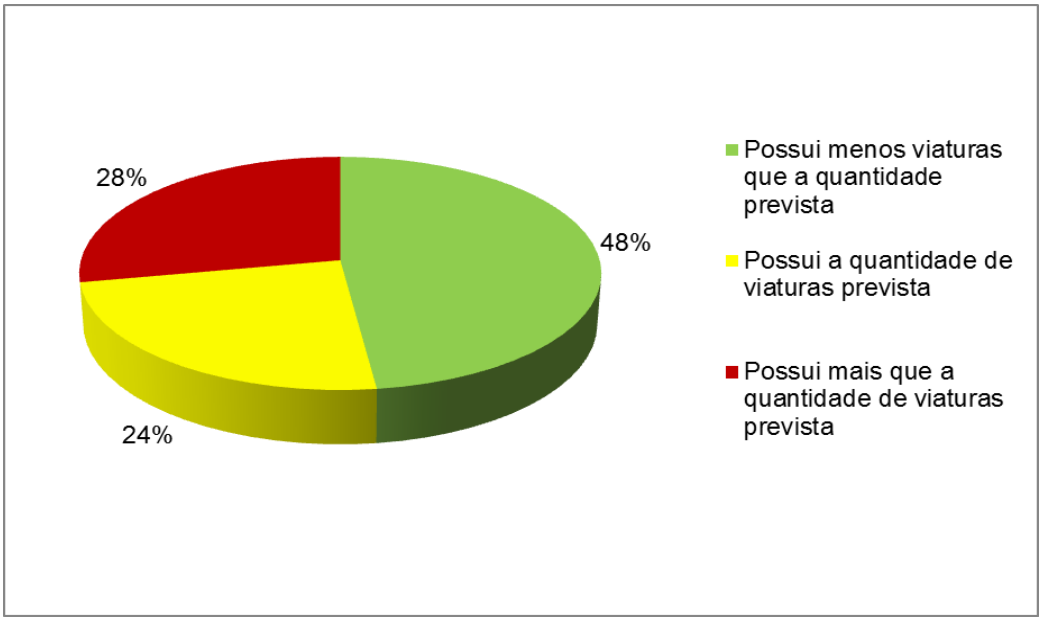


GRÁFICO 08 - Demanda reprimida de viaturas por estado da relação entre as quantidades existente e prevista de viaturas.
Fonte: O autor

O gráfico 09 abaixo mostra a demanda reprimida, de viaturas das OM, tabulada com os dados enquadrados nas categorias de habilitação e cursos especializados requeridos para operar os veículos mencionados.

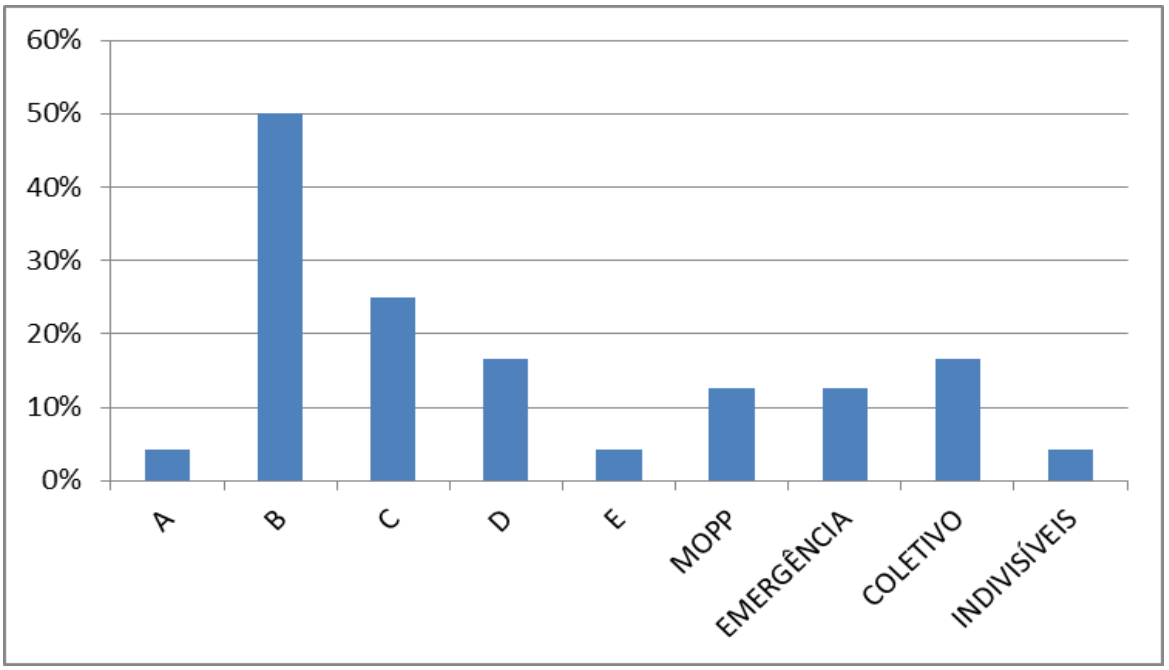


GRÁFICO 09 - Necessidade de habilitação requerida para conduzir as viaturas apresentadas como demanda reprimida, por OM.
Fonte: O autor

4.1.4 Resultados na Dimensão Instrução

Em resposta aos itens 22 e 23 do questionário, respectivamente, 100% das OM afirmaram realizar o EAMM e apenas 14,3% das OM realizam o EAMM de militares de outras OM.

Com intuito de obter informações sobre os assuntos abordados no EAMM e como o mesmo é executado, foram elaboradas as questões 27 e 28, cujas respostas estão compiladas no gráfico 10 e descritas a seguir:

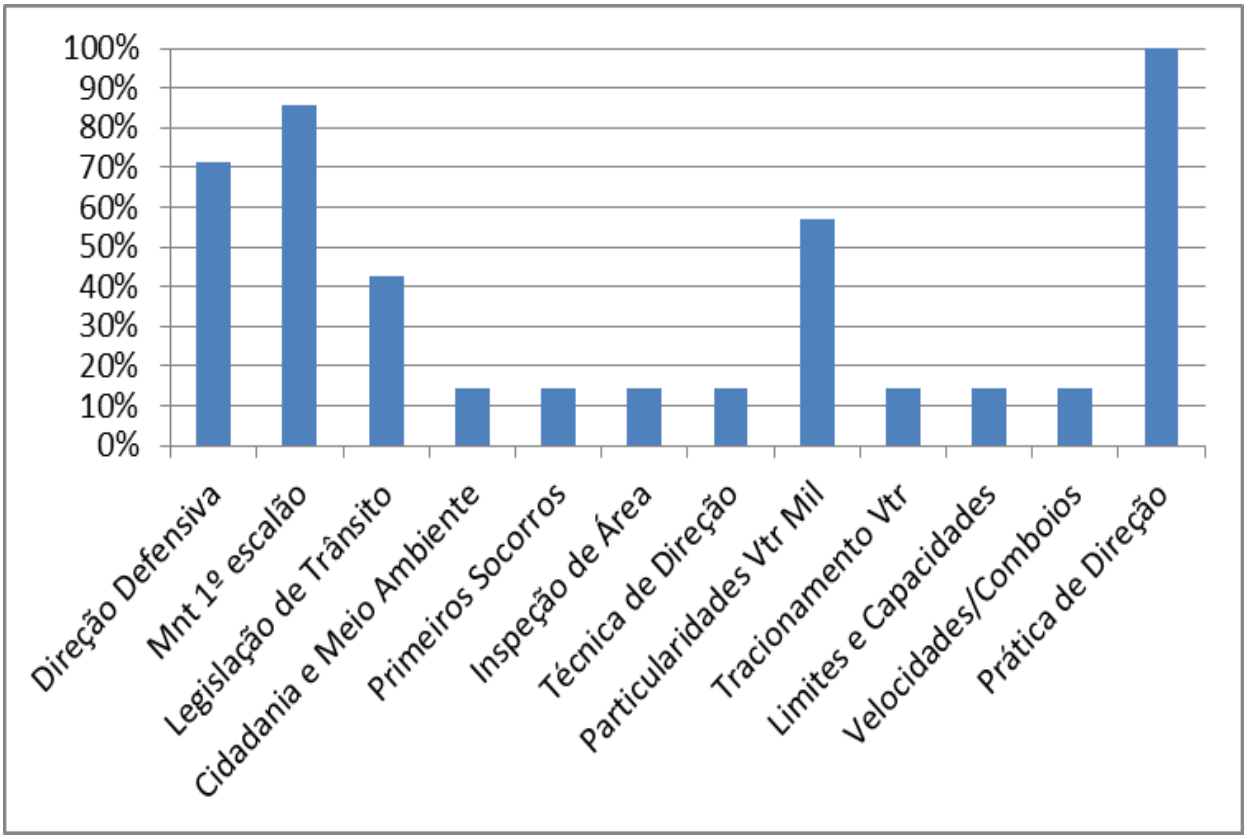


GRÁFICO 10 - Rol de assuntos abordados no EAMM, por OM.
Fonte: O autor

Na pergunta 03 da entrevista, os especialistas foram questionados sobre a pertinência em ministrar assuntos abordados na formação do condutor, ainda no CFC, durante o EAMM. Esses especialistas responderam não ser necessário transmitir novamente um conhecimento que já foi recebido, à exceção do Ex-Diretor Geral do CFC / 5º B Log, que admitiu esta necessidade.

Ao serem perguntados na questão 04, sobre quais assuntos que deveriam ser abordados no EAMM, os especialistas apontaram como relevantes: Direção

defensiva; Manutenção de 1° escalão; Legislações civis pertinentes às Forças Armadas, como resoluções do CONTRAN e Instrução Normativa / PRF; Noções de administração da manutenção; Diretrizes da OM e dos Escalões Superiores quanto à utilização de Viaturas, como exemplo a estabelecida pelo Comando Militar do Sul (CMS), que é bem completa e cobrada com rigor; Características peculiares das viaturas militares e sua utilização; Documentação necessária; Manobra de força; Acondicionamento de cargas; e Práticas de direção em estrada e fora dela, utilizando os recursos disponíveis nas Viaturas.

No âmbito do CFN / MB, os assuntos abordados durante a capacitação de motoristas de viaturas operacionais variam de acordo com cada curso. No curso de viaturas operacionais leves é abordado: Documentação Básica da Viatura, Inspeções, Procedimentos de Manutenção de 1º Escalão, Marchas Motorizadas e Prática de Condução. E no curso de viaturas operacionais pesadas é abordado: Documentação Básica da Viatura, Inspeções, Marchas Motorizadas, Transporte em Viatura, Camuflagem de Viatura, Segurança nas Oficinas, Fundamentação Teórica da Manutenção de 1º Escalão das Viaturas Operativas, Prática de Manutenção de 1º Escalão e Prática de Condução.

Os assuntos abordados no curso de treinamento de motorista militar do Exército Norte-americano, segundo EUA (2007a, p. 32, tradução nossa) estão distribuídos em Unidades de Estudo da seguinte forma:

- Unidade A - Introdução, Organização e revisão de matérias.

- Unidade B - Responsabilidades do motorista e responsabilidades do governo.

- Unidade C – Leis e Regulamentos do Estado, local ou país anfitrião.

- Unidade D - Uso de publicações do Exército e formulários em branco (Registro de Utilização de equipamentos automotores, Ficha de inspeção e manutenção de equipamentos, Registo de falhas não corrigidas, Cartão de Identificação de Acidente e Relatório do Condutor sobre Acidentes de Veículos Motorizados).

- Unidade E - Inspeção de veículos: Verificações e Serviços de Manutenção Preventiva (PMCS).

- Unidade F - Prevenção de acidentes.

- Unidade G – O Motorista e Considerações sobre o meio-ambiente.

- Unidade H - Introdução sobre veículos específicos.

- Unidade I - Operações de comboio militar, incluindo a condução noturna.
- Unidade J - Operações através campo.
- Unidade K - Métodos de manobra de força (autorresgate).
- Unidade L - Avaliação de desempenho do motorista.
- Unidade M - Resposta a situações de emergência (Mau funcionamento do veículo).
- Unidade N – Prática de direção em ambiente controlado.
- Unidade O - Exame escrito (específico do veículo).
- Unidade P - Teste de PMCS.
- Unidade Q – Prova prática de direção (após a conclusão do treinamento).

Às OM foram perguntadas, no item 29 do questionário, como é diferenciada a instrução de adaptação de motorista militar, com relação à categoria de habilitação de cada instruendo. As respostas fornecidas estão apresentadas no gráfico 11 a seguir:

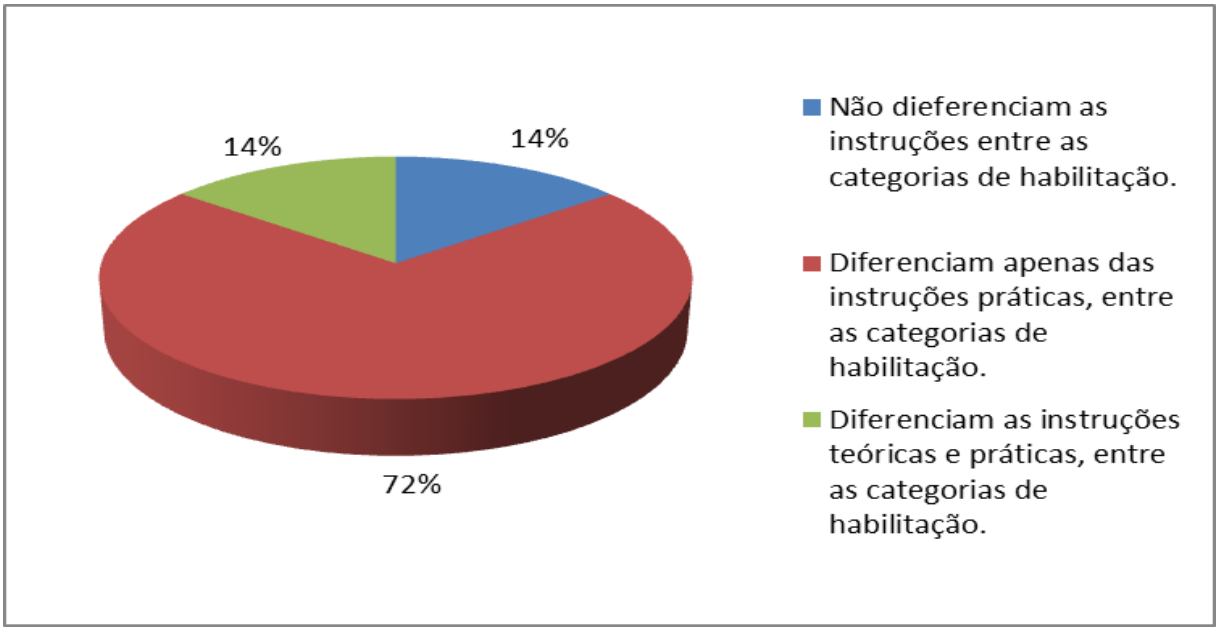


GRÁFICO 11 - Diferenciação das instruções, de acordo com as categorias de habilitação dos instruendos, por OM.
Fonte: O autor

No item 31 do questionário, foi perguntado às OM se elas, durante o EAMM, realizam algum direcionamento para que os motoristas atuem como vetor de manutenção preventiva e como esse direcionamento é realizado. Como resposta, 100% das OM indicaram que realizam esse direcionamento, sendo que 28,6% das

OM o fazem apenas sob a perspectiva teórica, 14,2% das OM desenvolvem apenas atividades práticas e 42,9% das OM o fazem combinando a teoria com a prática.

Ao verificar as descrições do modo como é executado o direcionamento em tela, percebe-se um espectro que varia desde a abordagem essencialmente teórica e elementar, na qual são apenas mencionadas “boas práticas” que podem ser adotadas, até instruções detalhadas sobre manutenção, com carga teórica, seguida da oportunidade de praticar para melhor fixação do conhecimento, com a inserção do instruendo em situações cotidianas, que exigem do motorista o conhecimento básico sobre manutenção para preservação do material.

Os especialistas foram questionados, no item 07 da entrevista, sobre qual o juízo que faziam acerca da orientação aos motoristas, durante o EAMM, para atuarem como vetor de manutenção preventiva; e de que maneira essa orientação deveria ser realizada.

Em suas respostas, os especialistas foram unânimes e enfáticos, ao afirmarem sobre a elevada importância do motorista possuir esse direcionamento, além do que eles não deveriam ser orientados apenas, mas treinados para tal, de modo a lhes incutir a mentalidade de que a manutenção preventiva (1º escalão) é responsabilidade do motorista da viatura. Esse conhecimento deve ser transmitido de forma prática, por militares devidamente qualificados, valendo-se de treinamentos diários, *feedback* e avaliações.

O Exército dos EUA enxerga a manutenção preventiva como modo de manter o veículo disponível por mais tempo e por um custo mais baixo, o que reflete na preparação dos condutores para atuarem como vetores dessa prática, de tal modo que, além de uma unidade que trata sobre assunto durante o curso de capacitação de motorista militar, há ao final do curso um teste prático específico para avaliar os instruendos: o Teste de verificação e serviços de manutenção preventiva.

Nas questões 34 e 35, foi perguntado às OM se as mesmas possuem Centro de Formação de Condutores (CFC) e se durante a formação do motorista são transmitidos conhecimentos específicos, atinentes à condução de viaturas militares. A resposta obtida foi que apenas o 17º B Log L possui CFC e que esses ensinamentos já são transmitidos durante a fase de formação, mais especificamente na mudança da categoria “B” para “D”.

Às OM foram perguntadas no item 36 do questionário, se designam militares para realizarem o Curso de Formação de Condutor em outra unidade e qual seria

esta. A resposta fornecida foi de que 100% das OM designam militares para realizar a mudança de categoria “B” para “D” em outras OM.

Como o 17º B Log L polariza as demais OM, no que diz respeito à formação de motorista categoria “D”, os militares que fazem a mudança de categoria nesta unidade retornam às suas respectivas OM para realizar o EAMM, já com conhecimentos específicos sobre viaturas militares.

Todavia, o 17º B Log L não é a única via para mudança de categoria “B” para “D”. Há militares que a fazem em meio civil ou em outras unidades, não pertencentes à 4ª Bda Inf L (Mth).

Com intuito de obter informações sobre a percepção das OM acerca da viabilidade de se implementar a adaptação do motorista militar de viaturas não blindadas por módulos de instruções customizados, a exemplo das doutrinas militares das Nações Amigas em estudo, foi perguntado no item 37 do questionário a opinião das OM sobre este assunto. As respostas obtidas podem ser observadas através do gráfico 12 a seguir:

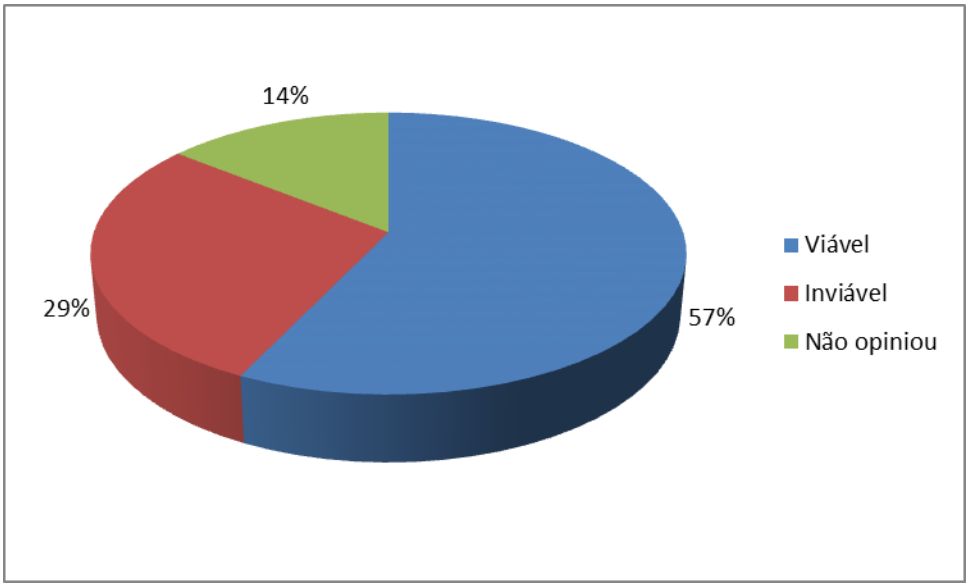


GRÁFICO 12 - Percepção das OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth) sobre a viabilidade do emprego de módulos de instruções customizados em cada OM.
Fonte: O autor

As OM que julgaram não ser viável o emprego de módulos de instruções customizados fundamentaram seus respectivos juízos em função do reduzido efetivo de motoristas; dos tipos de missões que são lhes atribuídas, não havendo para elas

complexidade que justificasse a adoção dos referidos módulos; e por seus motoristas, em particular, dirigirem todos os tipos de viaturas.

Em contra-partida, as demais OM, cuja percepção é favorável à implantação dos módulos de instrução customizados, indicaram que sua decisão deu-se em virtude do volume de conhecimento a ser transmitido aos motoristas, que seria mais bem direcionado e em maior quantidade, além do emprego correto e eficaz das viaturas, havendo ainda, 14,3% das OM que alegaram já aplicarem este modo de instrução nos EAMM sob sua responsabilidade.

Os especialistas, quando perguntados no item 11 da entrevista, sobre a viabilidade de utilização dos módulos customizados de instrução no EB, responderam que julgam ser viável, por otimizar a formação de motoristas conforme a necessidade (mais motoristas formados, em menos tempo), o que pouparia recursos e desoneraria a equipe de instrução; que todos os EAMM deveriam partir dessa divisão, tendo instruções direcionadas a cada categoria; que no módulo avançado, entraria a prática dos cursos especializados, até então inexistente, para transmitir a experiência necessária para o motorista, uma vez que os cursos especializados, desenvolvidos de acordo com a Resolução do CONTRAN nº 168, são apenas teóricos.

Com relação aos cursos especializados, o Diretor de Ensino do CFC / 4º B Log discordou dos demais, por acreditar que não seja possível incluí-los nos módulos, em virtude daqueles cursos serem regulados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

No item 16 da entrevista, foram apresentadas duas ideias extraídas da doutrina militar norte-americana, que prevê treinamentos de reciclagem periódicos, bem como treinamentos corretivos para aqueles condutores responsáveis pela ocorrência de acidentes ou que tenham cometido infrações de trânsito. E foi perguntado aos especialistas sobre a aplicabilidade desses treinamentos no âmbito do EB.

Em suas respostas, todos apontaram as ações descritas como viáveis ao EB, tendo em vista que, atualmente, não há esse tipo de “acompanhamento”, que o motorista estaria sempre atualizado em relação à legislação de trânsito, às novas tecnologias embarcadas e às novas técnicas de condução (condução segura, condução econômica, etc); e que essas instruções de nivelamento ou reciclagem

poderiam ser usadas, inclusive, como um critério para engajamento/reengajamento de militares.

Houve, no entanto, discordância sobre a frequência de aplicação sugerida, cuja variação reside entre os interstícios mensal e bianual, e quando houvesse mudança de categoria.

O gráfico 13 a seguir, expressa as respostas obtidas nos itens 25 e 30 do questionário, nos quais foi perguntado sobre procedimentos adotados quando da preparação do EAMM e após a sua execução. O único aspecto discrepante entre as OM participantes foram as publicações em Boletim Interno que antecedem ao estágio.

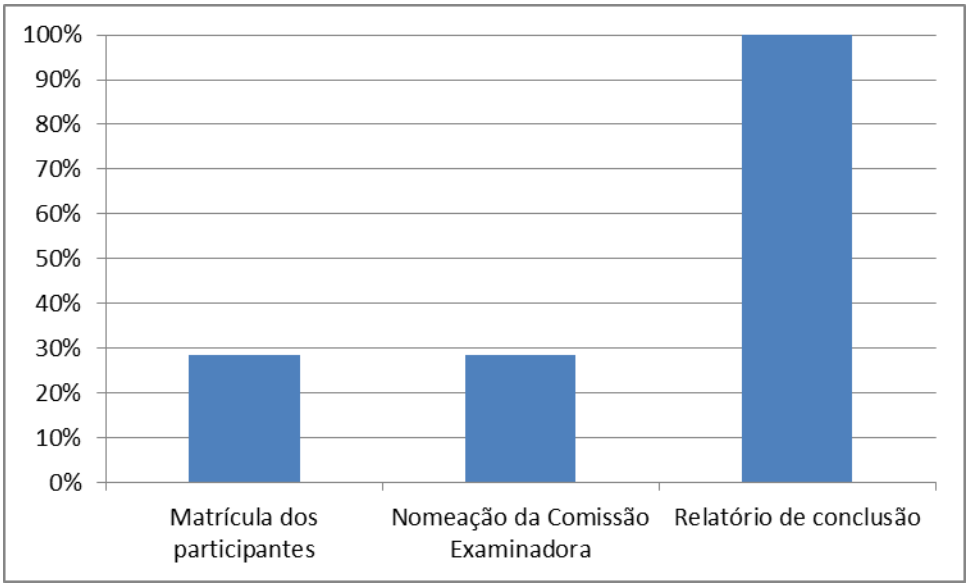


GRÁFICO 13 - Publicações relativas ao EAMM em Boletim Interno das OM.
Fonte: O autor

Conforme o exposto, apenas uma minoria das OM realiza a publicação, em Boletim Interno, da matrícula dos militares participantes e da nomeação das comissões examinadoras. Ademais, todas apontaram nas respostas ao item 25 do questionário, que providenciam previamente a preparação das salas de instrução, viaturas, Planos de Sessão e Quadros de Trabalho.

No item 02 da Entrevista, foi perguntado aos especialistas como eles julgavam que deveria ser realizado o Estágio de Adaptação de Motorista Militar. A resposta obtida foi que seria interessante o EAMM ser realizado por módulos, visando a otimizar a equipe de instrução necessária, os recursos e agilizar a

formação dos motoristas. Devendo ser abordadas as peculiaridades dos veículos militares, como tração, manobras de força, transporte, uso da chave NATO, formação de comboio, preenchimento de documentação (livro registro de viatura, ficha de acidente, ficha de viatura), prática de manutenção nível 1º escalão e prática de direção em viatura compatível com a categoria de habilitação.

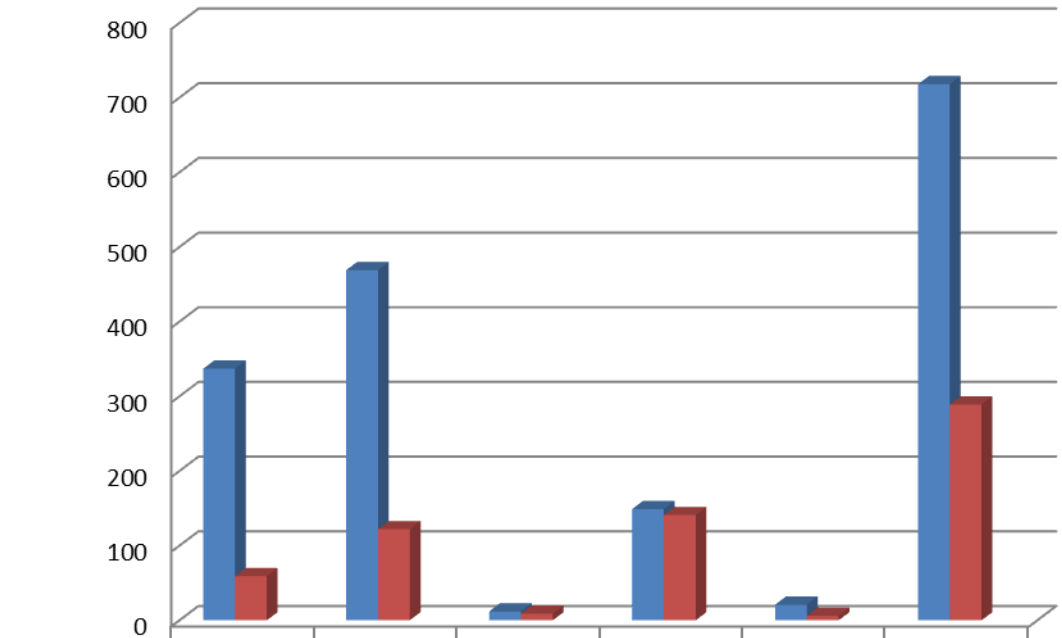
Segundo o Diretor Geral do CFC / CMA, na prática o que acontece nas OM é: “[...] se pega o PPQ 10-55 e faz um EAMM em uma ou suas semanas. A intenção é que isso fosse padronizado”.

4.1.5 Resultados na Dimensão Quantidade de Motoristas

Como forma de obter informações sobre a situação de pessoal, foi perguntado, nos itens 09 e 10 do questionário, sobre o efetivo de militares previsto em QCP e o efetivo existente nas OM. De posse das respostas apresentadas, concluiu-se que o efetivo total existente de militares é 101% em relação ao efetivo total previsto, ou seja, as OM possuem um efetivo ligeiramente acima do previsto.

As OM foram perguntadas, no item 11 do questionário, sobre o efetivo de motoristas previsto em QCP, obtendo-se a quantidade total de 154 motoristas.

Com intuito de saber sobre o efetivo de militares habilitados, mas que não são adaptados para conduzir viaturas militares foi perguntado às OM, nos itens 12 e 13 do questionário, sobre militares possuidores de CNH, por categoria, e o efetivo de militares que possuem CHM, por categoria. As respostas obtidas foram tabuladas e estão apresentadas no gráfico 14 a seguir:



	"A"	"B"	"C"	"D"	"E"	TOTAL
CNH	337	469	12	149	21	718
CHM	59	122	9	141	6	289
% sem CHM	82,5%	74,0%	25,0%	5,4%	71,4%	59,7%

GRÁFICO 14 - Comparação entre o efetivo de motoristas (com CNH) e o efetivo de motoristas militares (com CHM) nas OM, por categoria.
Fonte: O autor

Destaca-se que os valores totais apresentados, são a soma da quantidade real de condutores, tendo sido considerada a situação daqueles que fizeram adição de categoria, e por isso aparecem em duas categorias diferentes.

O item 18 do questionário foi proposto para descobrir se a quantidade de motoristas que as OM dispõem, em cada categoria, é suficiente para o cumprimento das missões atribuídas. As respostas estão apresentadas no gráfico 15 a seguir:

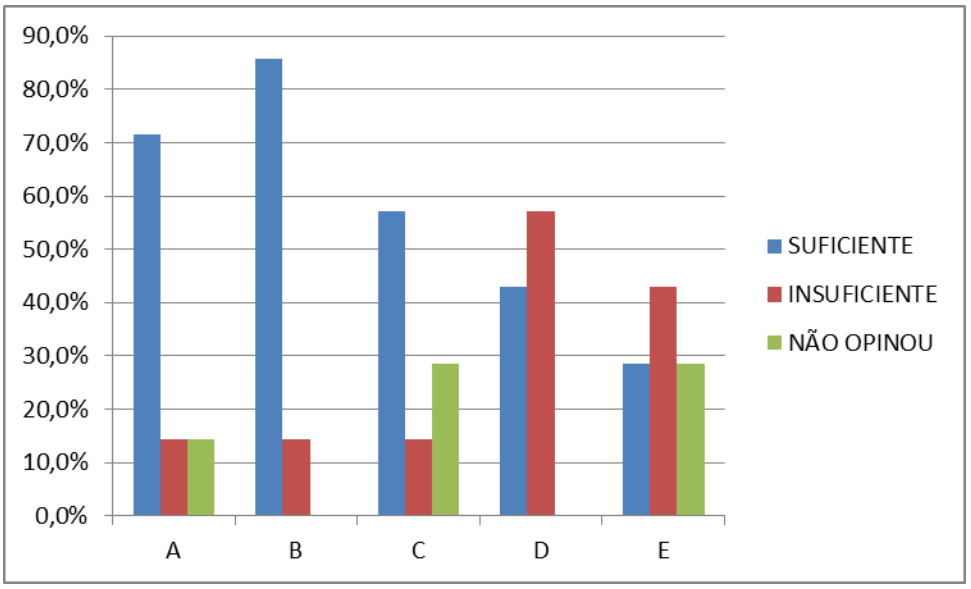


GRÁFICO 15 - Suficiência de motoristas para o cumprimento das missões atribuídas às OM, por categoria.
Fonte: O autor

Observa-se que em todas as categorias há falta de motoristas habilitados, mas que nas categorias “D” e “E”, a quantidade de OM com insuficiência de motoristas é mais acentuada, 57,1% e 42,9%, respectivamente.

As OM da 4ª Bda Inf L (Mth) com quantidade insuficiente de motoristas, responderam ao item 19 que seus motoristas categoria “D” e “E” ficam sobrecarregados; que envidam esforços junto ao 17º B Log L para que seus motoristas possam realizar mudança de categoria e que tentam capacitar o maior número deles, particularmente antes do período de licenciamento, de modo a suportar a saída dos militares temporários mais antigos (motoristas mais experientes).

De acordo com as respostas obtidas no item 20 do questionário, observa-se no gráfico 16, que a minoria das OM possui CET-Motorista. Essas OM alegaram no item 21, que 100% destes militares além da função de motoristas acumulam outras funções na OM, tendo sido mencionadas as funções de Auxiliar de Seção e da Garagem.

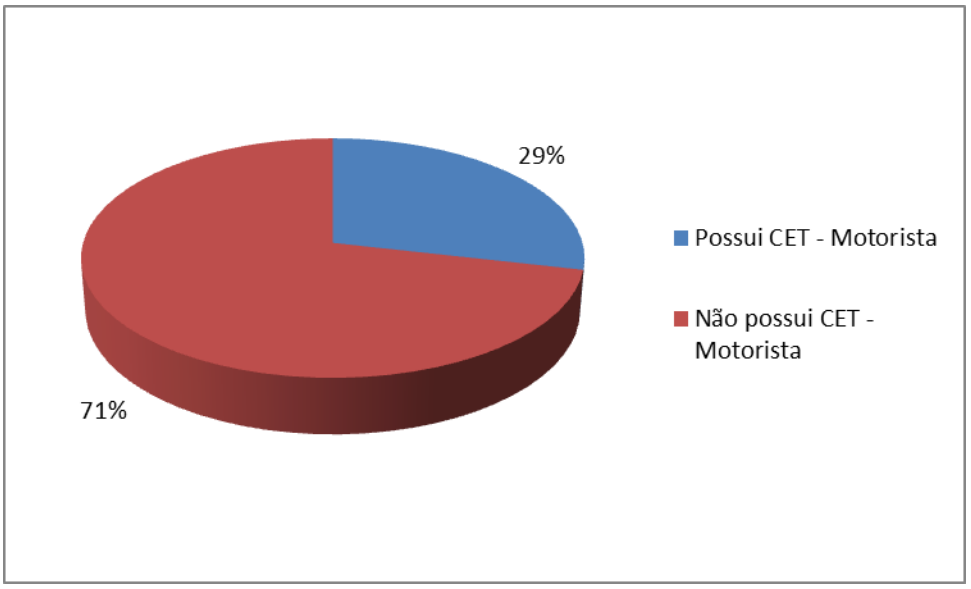


GRÁFICO 16 - Existência de CET-Motorista nas OM.
Fonte: O autor

No item 14 do questionário, foi perguntado sobre o efetivo de motoristas que possuem o Curso de Transporte de Produtos Perigosos. Como resposta, as OM afirmaram que contam com 51 motoristas com o Curso de Transporte de Produtos Perigosos, conforme exposto no gráfico 17, para conduzirem o total de 3 viaturas especializadas existentes, que é inferior ao total de 13 viaturas especializadas previstas para todas as OM, de acordo com as respostas obtidas no item 01, do questionário.

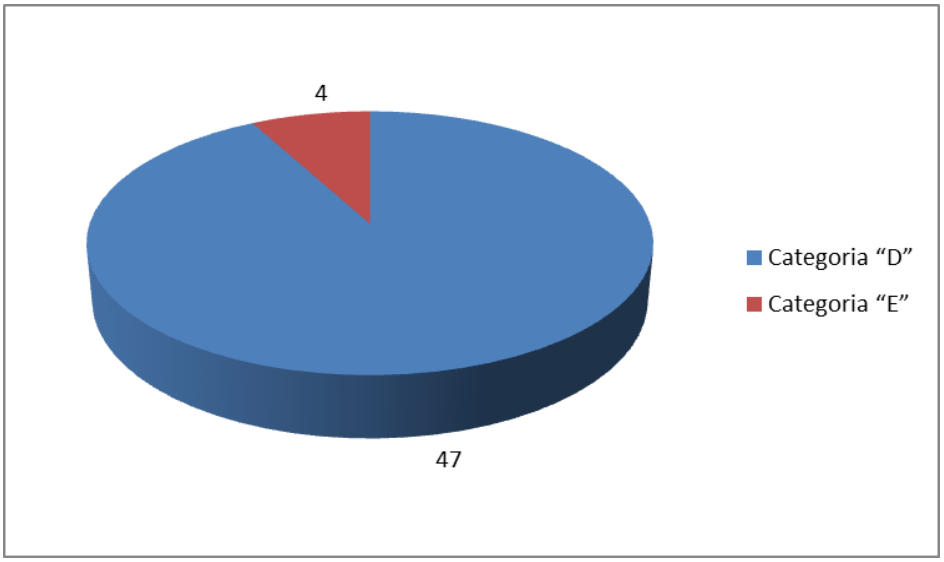


GRÁFICO 17 - Distribuição de Motoristas com o curso de Transporte de Produtos Perigosos nas OM, por categoria.
Fonte: O autor

No gráfico 18, observa-se que o número de motoristas com o Curso de Transporte Coletivo de Passageiros, segundo as respostas do item 15, do questionário é bastante inferior às quantidades existente e prevista de viaturas para transporte de tropas (segundo item 01, do questionário).

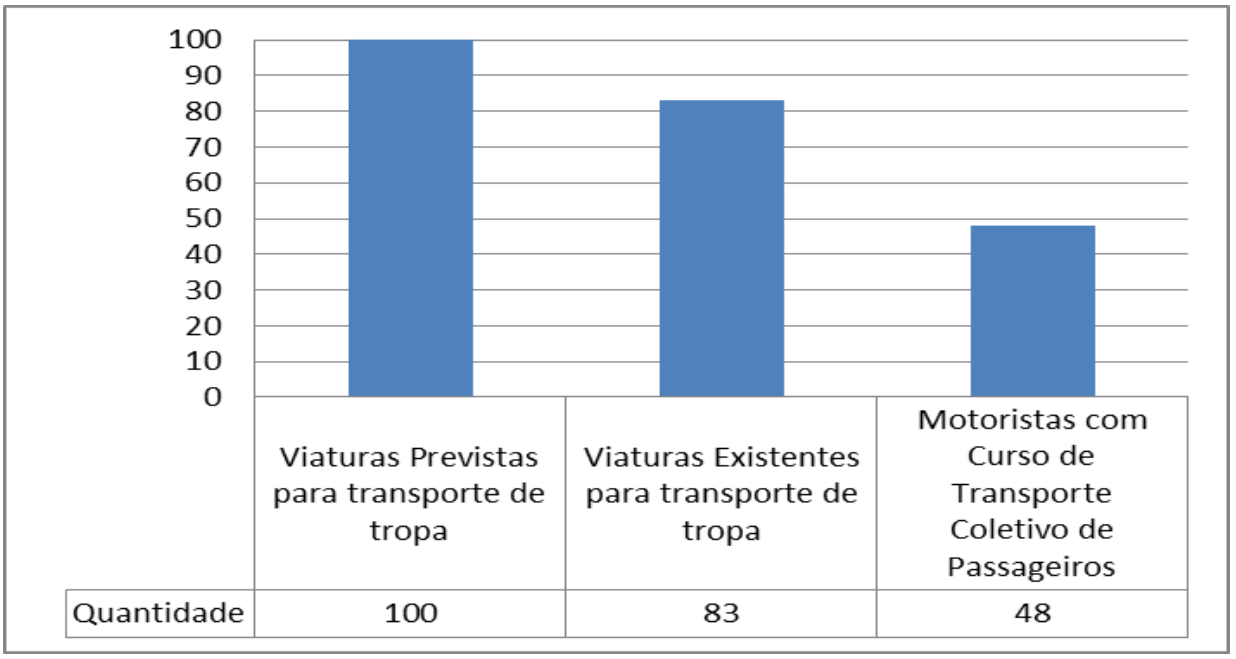


GRÁFICO 18 - Comparativo entre as quantidades de viaturas para transporte de tropa e a quantidade de motoristas com o Curso de Transporte Coletivo de Passageiros.
Fonte: O autor

As OM foram perguntadas, no item 16 do questionário, sobre o efetivo de motoristas que possui o Curso de Transporte de Emergência. As respostas obtidas foram somadas e encontram-se expressa nos gráficos 19 e 20:

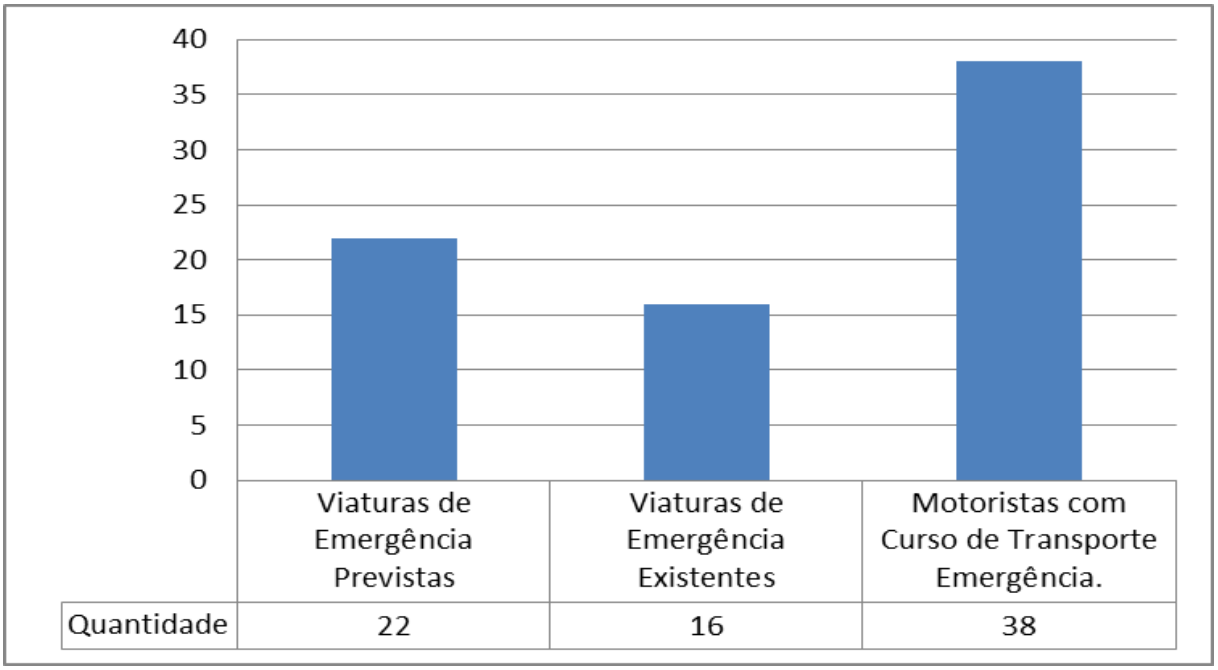


GRÁFICO 19 - Comparativo entre a quantidade de viaturas de emergência e a quantidade de motoristas com o Curso de Transporte de Emergência no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth).

Fonte: O autor

Como pode ser observado, o número total de motoristas com o Curso de Transporte de Emergência, 38 militares, é superior às quantidades existente (16) e prevista (22) de viaturas de emergência, de acordo com as respostas ao item 01 do questionário.

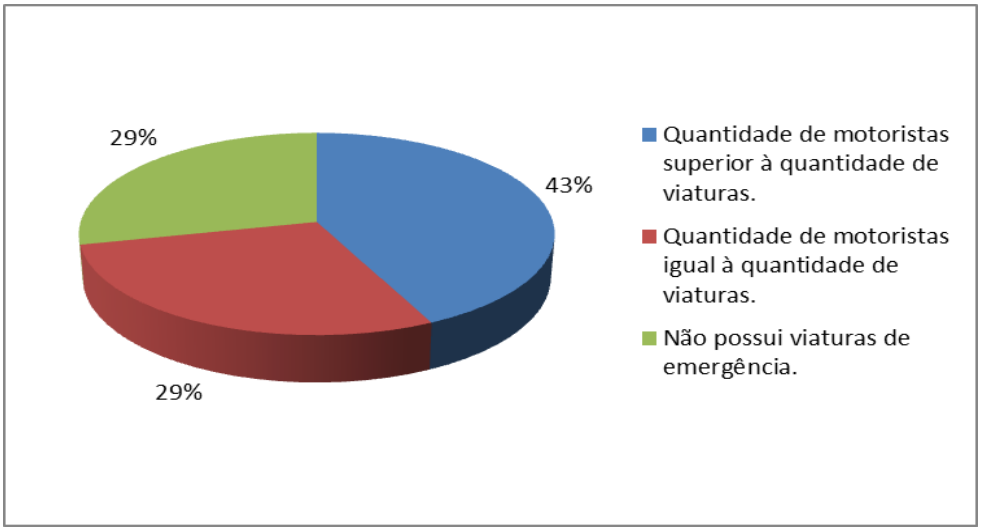


GRÁFICO 20 - Comparativo entre a quantidade de viaturas de emergência e a quantidade de motoristas com o Curso de Transporte de Emergência, no âmbito de cada OM.

Fonte: O autor

Todavia, nota-se que em uma parcela das OM, a quantidade de motoristas especializados e de viaturas de emergência é exatamente a mesma, conforme demonstrado no gráfico 20.

Nas OM que possuem motocicletas e viaturas policiais, não há militares especializados no transporte de emergência.

Às OM foram perguntadas, no item 17 do questionário, sobre o efetivo de motoristas que possui o Curso de Transporte de Cargas Indivisíveis. As respostas obtidas foram somadas e encontram-se expressas no gráfico 21 a seguir:

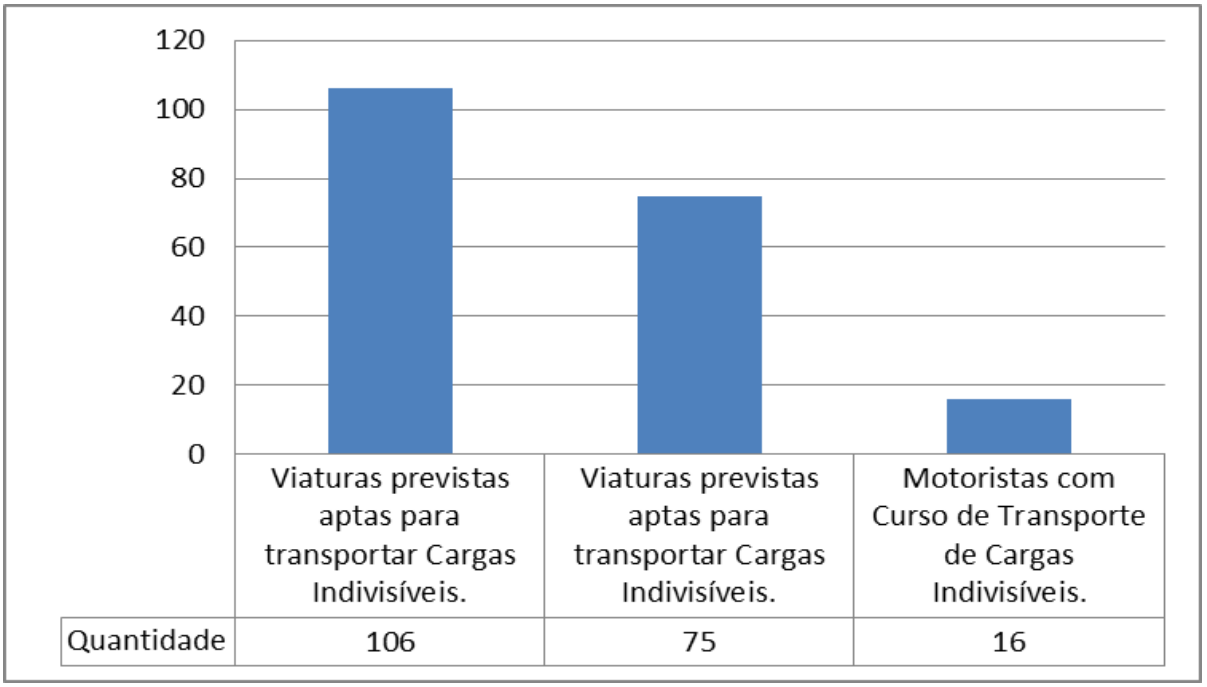


GRÁFICO 21 - Comparativo entre a quantidade de viaturas aptas para transportar Cargas Indivisíveis e a quantidade de motoristas com o Curso de Transporte de Cargas Indivisíveis, no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth).

Fonte: O autor

Em resposta ao que fora perguntado no item 38 do questionário, as OM que julgaram não ser viável o emprego de módulos de instruções customizados, também não acreditam que a customização da instrução possa aumentar a quantidade de motoristas, por ser necessário possuir CNH para realizar o EAMM.

As demais OM afirmaram que a customização da instrução terá como efeito o aumento de motoristas nas categorias com mais exigências, uma vez que os conhecimentos a serem transmitidos nos módulos de instrução transcendem o universo militar, em virtude de sua alta aplicabilidade em meio civil, o que certamente

despertará o interesse dos militares, principalmente temporários, em participar do processo.

No item 12 da Entrevista, foi perguntado aos especialistas se acreditavam que a customização da instrução, por meio da adaptação modular do motorista militar de viaturas não blindadas, impactaria positivamente, no que diz respeito ao aumento da quantidade de motoristas.

Para o Ex-Diretor Geral do CFC / 5º B Log, o aumento ocorreria principalmente na categoria “B”, pois poderiam ser designados mais militares para apenas determinados módulos, uma vez que a limitação que por vezes ocorre, é que vários militares não são voluntários para se capacitarem como motoristas de viaturas de grande porte.

Para o Diretor Geral do CFC / CMA, a customização da instrução, por meio da adaptação modular do motorista militar, pode ser uma solução viável para aumentar a quantidade de motoristas, uma vez que não se perderia tempo com formações já realizadas e poderia especializar ainda mais o motorista.

O Diretor de Ensino do CFC / 4º B Log pontuou que não sabe se aumentaria a quantidade de motoristas, mas com certeza a instrução teria uma qualidade bem superior e direcionada aos assuntos pertinentes.

4.1.6 Resultados na Dimensão Qualidade dos Motoristas

As OM foram perguntadas no item 03 do questionário sobre o percentual de disponibilidade de suas viaturas e, de acordo com as respostas, obteve-se uma média de disponibilidade de viaturas entre as OM é de 83,4%, dentro de um espectro cujo menor índice é 64,51% e o maior 95,0%.

Em relação à proporção de panes que causam indisponibilidade de viatura pela má operação dela pelo condutor, segundo respostas ao item 4 do questionário, a média entre as OM reside em 2,6% do total de panes ocorridas.

De acordo com o item 05 do questionário, as respondentes afirmaram estarem satisfeitas com seus motoristas no atendimento das demandas operacionais e administrativas, conforme representado no gráfico 22 a seguir:

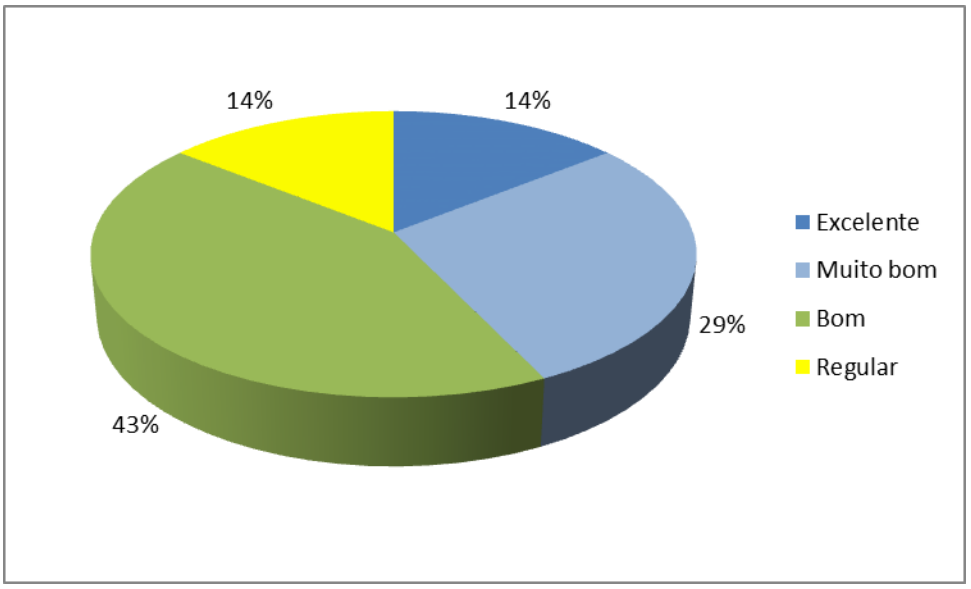


GRÁFICO 22 - Desempenho dos Motoristas para atendimento das demandas operacionais e administrativas, segundo as OM.
Fonte: O autor

No item 08 da entrevista, foi perguntado aos especialistas como avaliam o desempenho dos motoristas no atendimento às demandas operacionais e administrativas do EB.

Para o Ex-Diretor Geral do CFC / 5º B Log, devido à maioria dos motoristas ser Cabos e Soldados temporários, que praticamente aprendem a dirigir viatura no EB; a tendência é serem pouco experientes e qualificados, ainda mais nas categorias “D” e “E”, visto que normalmente começam a dirigir apenas no 3° ou 4° ano de serviço devido à restrições impostas pelo CONTRAN.

O Diretor de Ensino do CFC / 4º B Log considera o desempenho razoável, pois nas missões administrativas, nota-se um despreparo para realização de grandes deslocamentos (viagens); e nas missões operacionais, fica evidenciada a inexperiência daqueles motoristas que realizaram um EAMM ineficaz e/ou deixaram de realizar o estágio. Em ambos os casos, sabe-se que eles não possuem conhecimento sobre legislação e necessidade de documentação a ser transportada. Ex.: serviço de escolta (cumprimento dos requisitos para estarem aptos, o motorista e veículo, documentação e procedimentos a serem adotados no transporte de cargas superdimensionadas, etc).

O Diretor Geral do CFC / CMA alega que, em geral, os novos motoristas não estão recebendo uma formação adequada e acabam internalizando os vícios dos mais antigos, que o processo de mudança de comportamento deve demorar alguns

anos para dar resultados; e que os motoristas precisam ter instruções práticas diversas, pois muitos não sabem sequer retirar o estepe da viatura, por exemplo.

No item 41 do questionário, as OM foram perguntadas sobre a quantidade de acidentes, no período de 2013 até o 1º semestre de 2017, e em quantos episódios a culpa foi atribuída ao motorista da viatura. As respostas foram tabuladas no gráfico 23 e descritas a seguir:

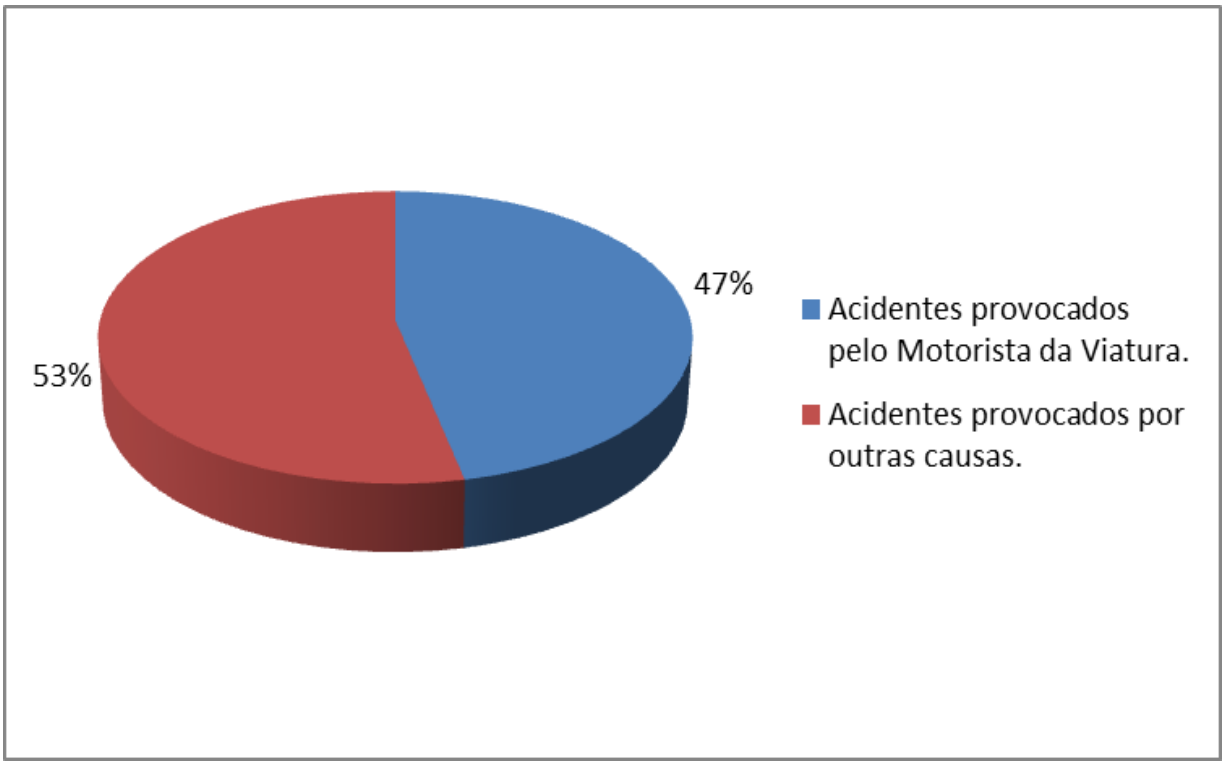


GRÁFICO 23 - Causas de acidentes de viaturas ocorridos no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth), no período de 2013 até 1º semestre de 2017.
Fonte: O autor

De acordo com as respostas das OM, constata-se uma média de 3,3 acidentes/ano, durante o período em estudo. Como se pode observar, pouco menos da metade dos acidentes ocorridos no período, teve como causa o próprio motorista da viatura.

Segundo as respostas das OM ao item 40 do questionário, foram recebidos no período de 2013 até o 1º semestre de 2017 um total de 103 autos de infração de trânsito, relativos às viaturas militares, o que equivale a 9,9% do total de viaturas sendo autuadas por ano.

No item 06 do questionário, foi perguntado às OM como é fiscalizado o desempenho dos motoristas ao volante. As respostas listadas pelas OM estão apresentadas no gráfico 24 a seguir:

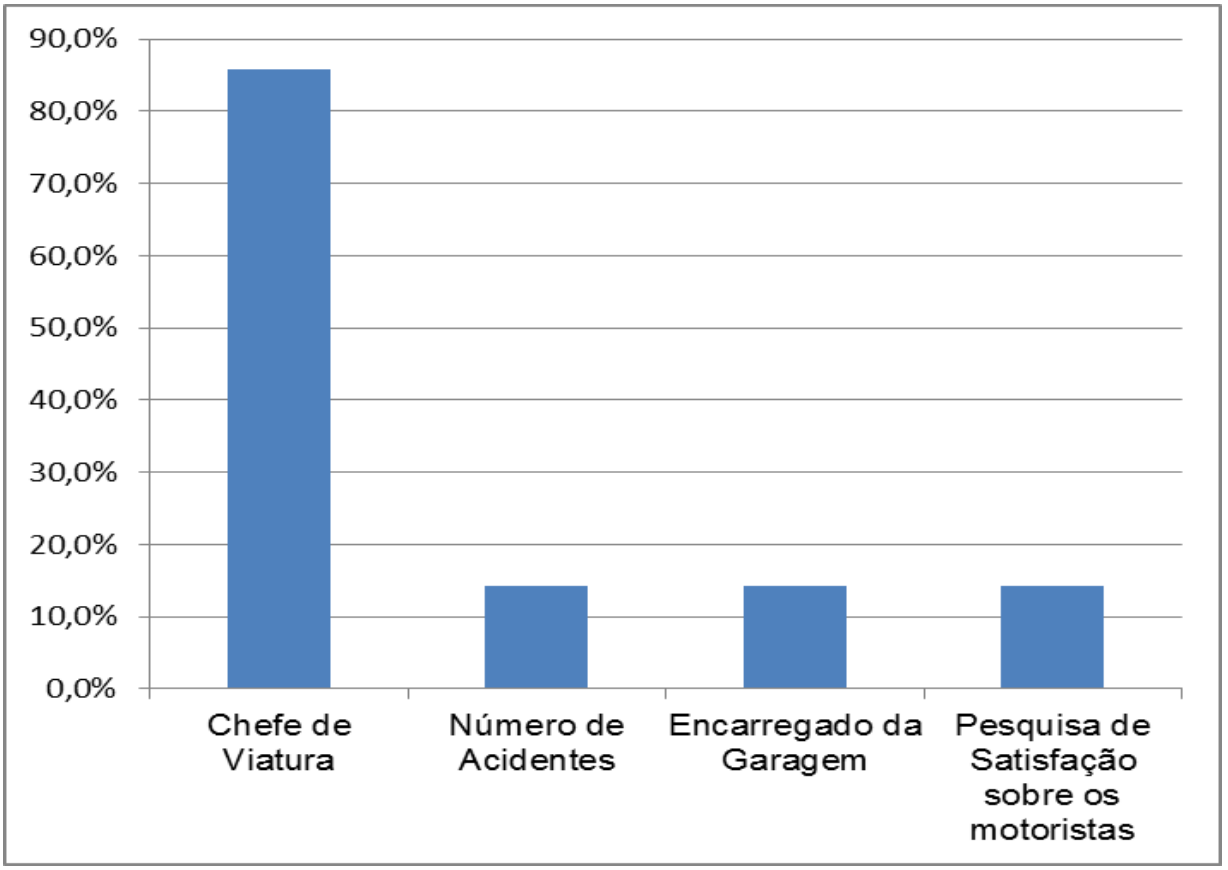


GRÁFICO 24 - Fiscalização do motorista ao volante no âmbito das OM.
Fonte: O autor

De imediato percebe-se a preponderância do Chefe de Viatura como ferramenta de fiscalização de conduta mais utilizada pelas OM.

Os Especialistas foram questionados, no item 10 da Entrevista, sobre qual a melhor forma de fiscalizar o motorista ao volante. Como resposta, eles apontaram para coleta de opinião dos chefes de viatura e, periodicamente (por exemplo, semestralmente), um militar especialista no assunto, o gerente da frota ou um examinador de trânsito faz uma verificação de procedimentos, percorrendo um trajeto pré-determinado.

As OM foram questionadas, no item 07, sobre a utilização do Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo (Tacógrafo) no gerenciamento da frota. As respostas obtidas estão apresentadas no gráfico 25 a seguir:

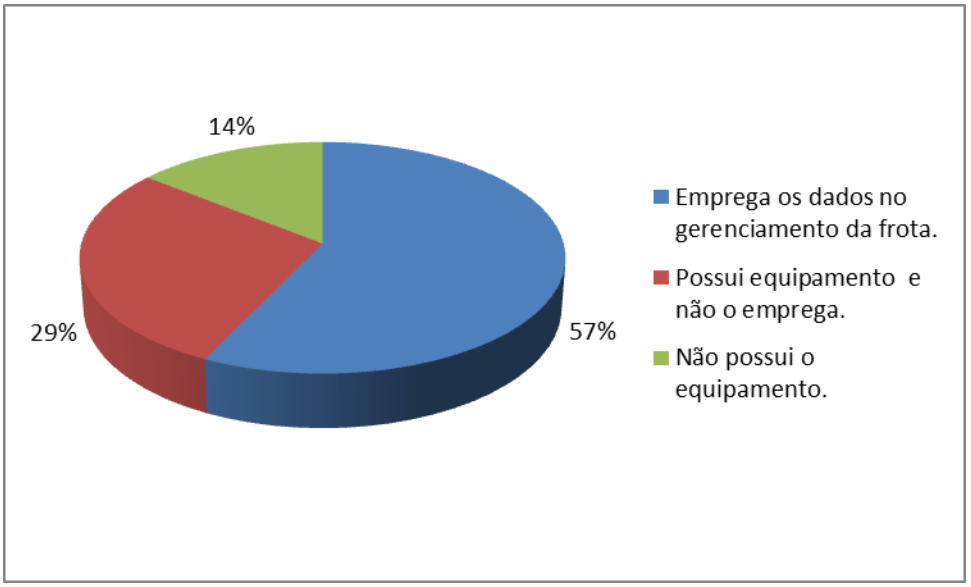


GRÁFICO 25 - Emprego do Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo no gerenciamento da frota, no âmbito das OM.
Fonte: O autor

As OM que não empregam o tacógrafo no gerenciamento da frota alegaram não possuir discos para realizar o controle de dados e utilizar o equipamento. Enquanto que, as OM que utilizam o tacógrafo informaram que o fazem para controlar a velocidade desenvolvida ao longo dos percursos, a fim de confirmar o cumprimento da norma e aumentar a segurança, prevenindo acidentes.

De acordo com as respostas obtidas no item 08 do questionário, todas as OM avaliam os motoristas no processo de manutenção das viaturas, tendo alegado que o fazem por meio de inspeções das viaturas no âmbito da OM, da participação dos motoristas da manutenção preventiva, do apadrinhamento de viaturas pelos motoristas, com a delegação de responsabilidades ao padrinho de cada viatura, da verificação do nível de instrução e da Certificação Logística Nível II.

No item 39 do questionário, foram perguntadas às OM sobre como avaliam o atual processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas, levando em conta o nível de capacitação técnica dos militares ao final desse processo. As respostas obtidas estão expressas no gráfico 26 a seguir:

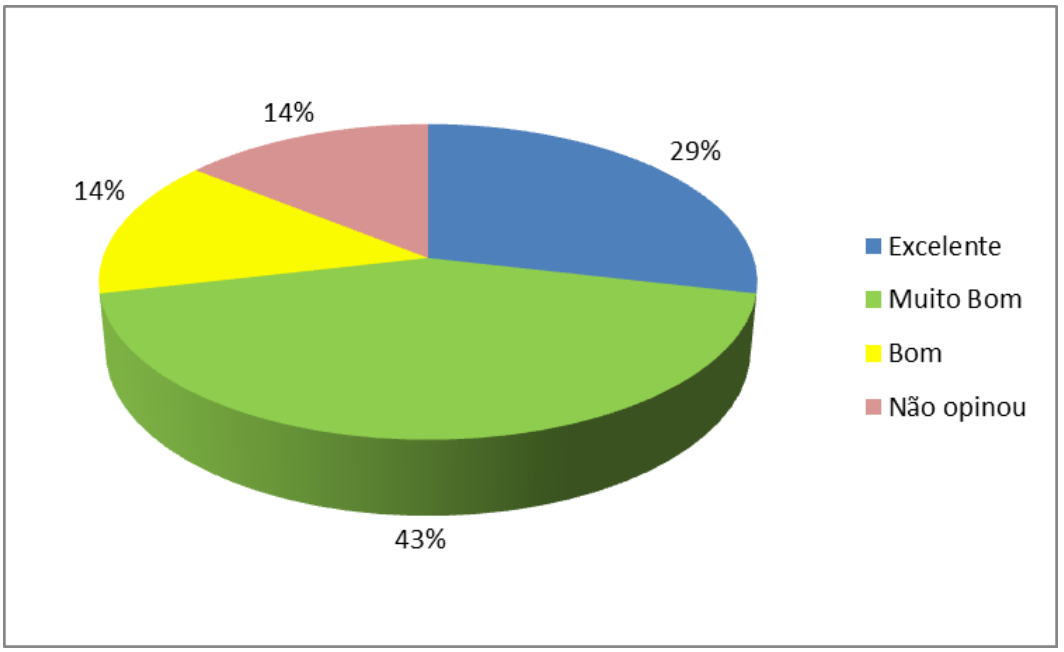


GRÁFICO 26 - Percepção das OM quanto ao atual processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas , levando em conta a capacitação técnica dos militares ao final do mesmo.

Fonte: O autor

As OM responderam que estão satisfeitas, pois suas viaturas não se envolveram em acidentes graves nos últimos anos, pelo excelente nível de cumprimento das missões, tendo em vista o recebimento de toda instrução necessária e pelo alto nível das instruções ministradas.

No item 13 da Entrevista, os Especialistas foram questionados sobre como avaliam o atual processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas, levando em conta o nível de capacitação técnica dos militares ao final desse processo.

O Ex-Diretor Geral do CFC / 5º B Log avalia que o treinamento sendo realizado com o Programa-Padrão do COTER é satisfatório, porém isso demanda recursos, quantidade considerável de combustível e fiscalização por militares qualificados.

Para o Diretor de Ensino do CFC / 4º B Log, o padrão atingido é bastante peculiar a cada OM, pois em algumas, as instruções são priorizadas, enquanto que em outras são relegadas ao segundo plano; além da falta de qualificação e capacitação dos instrutores, dificultando o nivelamento das instruções.

O Diretor Geral do CFC / CMA acredita que a formação tem sido falha, principalmente por não haver um manual adequado tratando do assunto. Disse ainda

que foi procurado várias vezes por Chefes de Garagem e Comandantes de Pelotão de Transportes perguntando como poderiam fazer o EAMM, e que sempre falou que deve ser observado o que está previsto para a qualificação da QM 10-55, mas como é uma instrução reduzida, há diversas formações diferentes pelo Brasil.

Os Especialistas foram questionados, no item 14 da Entrevista, se pensam que seja oportuna a diferenciação das instruções de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas, por categoria de habilitação.

Para o Ex-Diretor Geral do CFC / 5º B Log e o Diretor de Ensino do CFC / 4º B Log a resposta é sim, pois atualmente há uma diferença muito grande entre as categorias de habilitação. As instruções deveriam ser classificadas em comum e específica. Na instrução comum seriam abordados assuntos pertinentes a todas as categorias como documentação, manutenção de 1º escalão, procedimentos em comboios etc.

Já o Diretor Geral do CFC / CMA, acredita que a adaptação de motorista militar deva ser única, que quando o militar alterar sua categoria, já terá a formação adequada para dirigir viaturas militares da categoria que se habilitou, de modo que não tenha a mesma instrução a cada mudança de categoria, que esse poderia ser o módulo básico e que os cursos especializados constituíssem os módulos avançados, apenas com instrução prática, tendo em vista que a formação de motorista especializado é apenas teórica.

4.1.7 Outros resultados

O item 42 do questionário foi elaborado para coletar das OM outras ideias relativas ao tema em estudo, que não tivessem sido abordadas nas perguntas anteriores.

Em resposta a esse item, as OM pontuaram que foi observada uma grande evolução em termos de mecanização concernente às viaturas, nos últimos anos, pois no início da década de 1990, havia uma grande escassez de viaturas e as que existiam estavam em estado precário, em decorrência disto, a formação ou adaptação de motoristas também ficou esquecida.

De acordo com as informações dadas, após essa fase, houve o recebimento de muitas viaturas novas, inclusive viaturas especializadas, mas as unidades começaram a apresentar dificuldade em relação ao efetivo de motoristas habilitados

para essas viaturas, o que persiste por ora e tende a se agravar em um período relativamente curto (entre três e cinco anos), pois a grande maioria dos motoristas são sargentos do Quadro Especial (Sgt QE), os quais estão indo para a reserva.

Em virtude de não haver mais estabilização de Cabos e Soldados desde 1992, e considerando o tempo médio de serviço como 30 anos, tem-se a expectativa de que nos próximos 5 anos o Quadro Especial seja extinto. Além disso, mesmo com a possibilidade de aumento do tempo de serviço dos militares, devido às regras de transição, esses militares permanecerão no serviço ativo por apenas mais alguns meses.

Para as OM, diante dessa situação, a formação e a adaptação deverão ser maximizadas antes que essa deficiência prejudique a operacionalidade. As Unidades veem como sendo efetiva a pontuação conferida na quantificação do mérito ao militar possuidor de CNH na categoria “D”.

As OM revelam que há momentos em que a quantidade de viaturas é superior a quantidade de motoristas habilitados para conduzi-las, que mesmo sendo contempladas com vagas para habilitação à categoria “D”, não possuem Cabos e Soldados com idade acima de vinte e um anos. Dessa maneira, completam as vagas ociosas com Sargentos, mas veem com preocupação o licenciamento dos militares temporários mais antigos, muitos habilitados na categoria “D”.

Ao final das entrevistas, foi perguntado aos especialistas, no item 17, se desejariam complementar as ideias discutidas e/ou expressar outras ideias relacionadas ao tema em estudo.

Em sua resposta, o Diretor de Ensino do CFC / 4º B Log afirma que o tema em estudo, atualmente se encontra arquivado em uma rotina obsoleta na maioria das OM.

Segundo esse diretor, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), periodicamente, disponibiliza uma gama de resoluções para regulamentar o sistema de trânsito brasileiro, proporcionando integração entre seus elementos: a via, o veículo e o ser humano.

Em virtude disso, o Exército Brasileiro precisa urgentemente se adequar a algumas legislações de trânsito, principalmente ao transporte de cargas superdimensionadas e produtos perigosos.

Para o Ex-Diretor Geral do CFC / 5º B Log, há um desencontro de informações relativo ao Estágio de Adaptação de Motorista Militar (EAMM), visto que

não há manual vigente sobre tal atividade, pois o C 25-10 e R-125 foram revogados, permanecendo em vigor apenas o PPT 17/1, que obviamente não é direcionado para todas as viaturas. O mesmo aponta que seria interessante a publicação de uma norma exclusivamente relativa ao EAMM, após análise da legislação civil, que é bastante dinâmica, e a militar vigente.

4.2 DISCUSSÃO

A pesquisa bibliográfica permeou as legislações nacionais civis e militares pertinentes à capacitação de condutores, tendo os diversos modos de capacitação praticados no Brasil sido comparados no item 2.1.5 deste estudo, no qual se pode observar a ocorrência excessiva da redundância com relação a alguns assuntos teóricos e à carência de atividade prática desfavorecendo a fixação do conhecimento.

Nesta subseção, essas inconsistências serão abordadas e discutidas, juntamente com outros dados obtidos, dentro de cada dimensão trabalhada.

4.2.1 Discussão sobre a Dimensão Recursos Humanos

Observa-se nos resultados da Dimensão Recursos Humanos, que não há uma uniformidade entre as OM, na avaliação prévia dos instruendos. Por outro lado, as alternativas, de utilização de formulário eletrônico e da entrevista com o chefe imediato, apresentadas pelos especialistas são possíveis de serem executadas, mas como se busca obter conhecimento sobre os candidatos à motorista, a avaliação feita pessoalmente pelo chefe imediato mostra-se mais eficaz, ao passo que quando combinada com uma avaliação escrita, se formaliza o ato e se ganha em respaldo jurídico.

Nos Exército dos EUA, os militares têm sua vida pregressa como motorista e como militar sistematicamente analisada, são entrevistados e submetidos a uma avaliação física. Enquanto que no Exército de Terra Espanhol e no CFN / MB há o aproveitamento amplo dos conhecimentos obtidos quando da habilitação em meio civil, por haver o entendimento de que o treinamento e os exames para habilitação são suficientes.

Analisando o exposto, percebe-se que uma avaliação física de todos os motoristas oneraria o sistema de saúde do EB, uma vez que anualmente os militares do Exército já são avaliados para serem submetidos aos testes de aptidão física, além dos exames realizados quando da habilitação ou renovação da CNH.

Contudo, a entrevista realizada pessoalmente com militar, associada a uma avaliação escrita, revelará se os conhecimentos obtidos na formação como motorista são aplicados, qual o perfil do mesmo como condutor e até mesmo se a CNH apresentada é realmente válida.

Do exposto nos gráficos 03 e 04, observa-se que a missão de adaptar os motoristas para conduzir viaturas militares é comumente atribuída aos militares do Pelotão de Manutenção e Transporte (Pel Mnt Trnp) das OM, cuja maioria possui apenas a experiência cotidiana em operar e gerenciar a manutenção das viaturas, sem que tenham recebido qualquer conhecimento específico para subsidiar as atividades de capacitação de motoristas militares.

Não há legislação que faça qualquer exigência sobre a formação ou experiência que os instrutores de um EAMM devam possuir, porém a ausência de conhecimento teórico e de direcionamento técnico permite a predominância do conhecimento prático, o qual muitas vezes franqueia a perpetuação dos vícios ao volante e o desempenho insuficiente no trânsito, podendo inclusive, acarretar em perdas humanas.

A qualificação de militares na QM 10-55 (Motorista Militar), cujas peculiaridades foram descritas no item 2.1.3.1, possui muitos aspectos semelhantes à adaptação de motoristas militares, o que possibilita o compartilhamento de recursos humanos e materiais, entre ambas.

A capacitação de todos motoristas militares de viaturas operacionais em Centros de Condutores Específicos permitiria um ganho de qualidade, contudo, mostra-se demasiadamente complexo para um país de dimensões continentais, conforme pontuou o Ex-Diretor Geral do CFC / 5º B Log, que apontou o modelo Norte-americano como alternativa, no qual há um militar com formação específica, Motorista-chefe, em condições de gerenciar o treinamento e avaliação dos motoristas de sua unidade.

Além desse militar, há os Centros de Capacitação de Motoristas, que se encarregam dos cursos especializados, o que é praticável dentro da realidade brasileira. Pois na existência de mais de uma OM em uma mesma localidade,

constituindo uma guarnição militar, há conveniência na centralização do EAMM em uma delas, com funcionamento normatizado e fiscalizado pelo comando enquadrante, a fim de possibilitar a otimização dos recursos humanos e materiais.

4.2.2 Discussão sobre a Dimensão Legislação Pertinente

O EB70-PP-11.002 e o PT17-1 revelados pela pesquisa documental como a legislação militar, em vigor, que diz respeito à capacitação de motoristas, se apresentam defasados em relação às necessidades do EB, pois preveem a mesma instrução para todos os motoristas, independentemente da necessidade de emprego deles após a adaptação e da categoria em que são habilitados, além de destinarem uma carga horária extensa para assuntos que são obrigatoriamente abordados na formação do condutor, de preverem a direção de viaturas especializadas sem que o condutor tenha obtido a fundamentação teórica necessária para tal, de não instruírem quanto ao uso do tacógrafo, de não darem amparo ao Certificado de Habilitação Militar (CHM), de não estabelecerem as diretrizes para planejamento e execução do Estágio de Adaptação de Motorista Militar; bem como toda a fundamentação teórica, para os assuntos tipicamente militares.

Os documentos mencionados também não possibilitam o atendimento das exigências da Resolução do CONTRAN nº 653, de 10 de janeiro de 2017, que trata da concessão do prazo até 31 de dezembro de 2017 para os condutores de veículos pertencentes às Forças Armadas realizarem os cursos especializados.

As OM apontaram como documentação de referência o Manual do Motorista Militar, cuja nomenclatura oficial é R-125 Regulamento do Motorista Militar, o qual foi revogado de acordo com Brasil (1991), podendo ser aproveitados os conceitos que tratam especificamente sobre os deveres dos motoristas, por serem atemporais. Os demais conceitos apresentados não estão adequados às demais legislações atualmente em vigor, portanto, não devem ser utilizados.

O CTB, apresentado no item 2.1, e o PPT 17-1, cujas generalidades foram abordadas no item 2.1.3.2, são documentos vigentes e seus conceitos são aplicáveis à atividade de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas. No entanto, faz-se necessário uma complementação dos aludidos manuais com outras legislações para atender às necessidades das OM, conforme a diversidade de fontes de consulta demonstrada gráfico 07.

Os manuais de direção defensiva e de operação das viaturas acompanham os veículos e a utilização dos mesmos é fundamental para uma condução mais segura e econômica, por relembrarem conceitos importantes relativos à segurança ao volante, bem como por trazerem dados técnicos peculiares a cada viatura, permitindo que o condutor conheça as capacidades, os limites, os procedimentos e as condições adequadas de operação.

A Portaria 148-EME, de 17 de dezembro de 1998, aborda as Normas Reguladoras da Qualificação, Habilitação, Condições de Acesso e Situação das Praças do Exército, e especificamente, com relação ao tema proposto, evidencia a autorização feita ao soldado do Efetivo Variável, que possui CNH, em frequentar o EAMM; amparando a inserção desses militares no processo de adaptação.

As orientações dos Escalões Superiores devem ser estritamente cumpridas, pois abordam as especificidades de cada área de atuação, as quais influem sobremaneira na operação das viaturas militares.

Além do CTB (BRASIL, 1997); da Resolução do CONTRAN nº 168, de 22 de março de 2005, que estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências (BRASIL, 2005a); do Programa-Padrão de Instrução de Qualificação do Cabo e Soldado de Intendência (BRASIL, 2012b); da Resolução do CONTRAN nº 358, que regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências (BRASIL, 2010a) e do C 25-10 Manual Básico de Transportes - Transportes Motorizados, já descritos no Capítulo 2 deste trabalho, os especialistas também apontaram como documentação a ser adotada como referência para ministrar o EAMM:

- o Manual de Procedimentos Operacionais – 017 (MPO-017), estabelecido pelas Instruções Normativas da Polícia Rodoviária Federal (IN / PRF), para Credenciamento, Funcionamento e Fiscalização das Empresas Responsáveis pela Execução dos Serviços de Escolta Credenciada aos Veículos Transportadores de Cargas Superdimensionadas;

- o T9-2810 - Manual Técnico de Manutenção Preventiva das Viaturas Automóveis do Exército, o qual estabelece uma orientação doutrinária sobre o

“planejamento, divisão do trabalho, fiscalização das atividades e execução dos encargos concernentes à manutenção orgânica das viaturas automóveis do Exército, também chamada de manutenção preventiva” (BRASIL, 1979, p. 1-1);

- o CI 32/1 - Caderno de Instrução de Prevenção de Acidentes de Instrução, que fornece os conceitos, as normas e diretrizes para prevenir a ocorrência de acidentes; e

- o CI 32/2 - Gerenciamento de Risco Aplicado às Atividades Militares, que fornece as ferramentas para gerenciar o risco existente em cada atividade desenvolvida.

O compêndio de legislações, mencionado pelos especialistas vai além do que é utilizado rotineiramente pelas OM, e fornece o subsídio teórico para o aprofundamento das instruções de capacitação de motorista militar de viaturas não blindadas, mantendo a segurança e a consonância com a legislação de trânsito civil.

A adaptação de motoristas militares ministradas por pessoas não especializadas, associada à ausência de uma legislação específica e atualizada que trate sobre este assunto, impede o aprofundamento da instrução, havendo a difusão apenas de um conhecimento superficial.

A publicação da conclusão do EAMM em Boletim Interno (BI) e a emissão dos Certificados de Habilitação Militar (CHM) torna público, por meio de registro oficial, o encerramento do processo de adaptação do motorista militar, preservando o princípio da administração pública, publicidade.

No Exército dos EUA, os motoristas de viaturas operacionais antes de receberem o certificado de motorista militar oficial, passam por um programa de treinamento feito pelo DTS (Centro de Capacitação de Motoristas) e customizado ao ambiente operacional em que o militar irá atuar.

Este conceito Norte-americano é exequível, podendo ser inserido durante a própria prática de direção. No entanto, é salutar que conste com clareza em legislação que regular a execução do EAMM, para que as condições ambientais locais sejam devidamente exploradas, durante as instruções.

A Resolução do CONTRAN nº 653, de 10 de janeiro de 2017, que trata da concessão do prazo até 31 de dezembro de 2017 para os condutores de veículos pertencentes às Forças Armadas realizarem os cursos especializados, conforme mencionado pelos especialistas em entrevista, de fato é mais uma prorrogação de resoluções anteriores, contudo se observou no item 4.1.5 que uma parcela

significativa das OM não se encontra preparada para a realidade a partir de 1º de janeiro de 2018, havendo carência de motoristas especializados, particularmente em Transporte Coletivo de Passageiros e em Transporte de Emergência.

As soluções apresentadas pelos especialistas são efetivas, tanto a contratação de terceiros para realizar o serviço de capacitação de motoristas, quanto a estruturação de um Centro de Formação de Condutores habilitado a ministrar cursos especializados trará bons resultados como exemplificado.

Desta maneira a capacitação do motorista militar passaria a ser dividida em três grandes fases, a formação, a adaptação e a especialização.

De acordo com Brasil (2016a), a regulamentação do funcionamento e os conteúdos didático-pedagógico dos cursos especializados ministrados pelas forças armadas serão definidos internamente pela própria força armada, não sendo exigível o cumprimento das disposições previstas no item 6 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2014.

O registro no RENACH (Registro Nacional de Carteiras de Habilitação), em campo específico da CNH, conforme codificação definida pelo DENATRAN, da aprovação nos cursos especializados ministrados pelas Forças Armadas, será realizado pelo próprio DENATRAN, segundo Brasil (2016b).

Dessa forma, as OM como parte integrante das Forças Armadas estão dispensadas das formalidades exigidas aos estabelecimentos civis para ministrarem os cursos especializados, desde que regulamentem o funcionamento e o conteúdo didático-pedagógico dos respectivos cursos.

Diante do exposto, verifica-se a possibilidade de modularizar a adaptação de motoristas militares, isto é, inserindo módulos de especialização no processo de adaptação, de modo que com uma legislação militar específica e atualizada sobre o assunto, se possa realizar a capacitação dos motoristas nas próprias OM, transmitindo aos motoristas os conhecimentos específicos das viaturas militares e também aqueles relativos aos cursos especializados, de forma a atender às necessidades do EB e as exigências estabelecidas pela legislação de trânsito brasileira, em especial pelas Resoluções do CONTRAN nº 168, 493 e 653.

Em virtude da equiparação e validação curricular, o funcionamento e os conteúdos didático-pedagógico dos cursos especializados a serem ministrados nas OM serão norteados pelo que ora estabelece a Resolução do CONTRAN nº 168 e

suas atualizações, guardando as devidas particularidades relativas ao universo militar.

Nos casos em que houver dificuldade da OM em cumprir o conteúdo didático-pedagógico proposto para um ou mais módulos, por falta de recursos humanos e/ou materiais, a unidade poderá se valer da contratação de serviço de terceiros para capacitar seus quadros.

4.2.3 Discussão sobre a Dimensão Material

O gráfico 08 evidenciou o desequilíbrio entre a quantidade de viaturas previstas em QDM e missões atribuídas às OM, uma vez que pouco mais da metade das OM (52%) possui quantidade de viaturas igual ou superior à quantidade prevista, o que ainda assim é insuficiente para cumprir as missões que lhes são atribuídas, inclusive a capacitação de motoristas. Evidenciando que há necessidade de aumento da mobilidade e consequentemente dos fatores a ela relacionados, viaturas e motoristas.

Do exposto no gráfico 09, depreende-se que sendo atendida esta demanda, metade das OM teria que disponibilizar mais motoristas habilitados na categoria “B”, para que o acréscimo de viaturas se convertesse de fato, em aumento da mobilidade, sem entrar no mérito dos demais aspectos logísticos, revelando o desequilíbrio real entre as esferas material, pessoal e missões a serem desempenhadas pelas OM.

Igualmente, deveria haver disponibilização de mais motoristas nas demais categorias e com os cursos especializados discriminados, porém em percentuais menos expressivos, mas que expõem que a demanda por motoristas vai além do que foi externado pelas OM, conforme gráfico 15.

4.2.4 Discussão sobre a Dimensão Instrução

Através do gráfico 10, se observa o esforço envidado por cada OM em melhor capacitar seus recursos humanos para atendimento de suas necessidades operativas e administrativas, e ao mesmo tempo, que não há uma padronização dos assuntos tratados, pela falta de norma que regule a atividade e atenda às necessidades das OM, a exemplo do que fora exposto no gráfico 07.

No entanto, nota-se uma prevalência da atividade de Prática de Direção, a qual é ministrada em 100% das OM.

Por outro lado, observou-se que em apenas 14,3% das OM não há instrução teórica, sendo o EAMM um estágio essencialmente prático. Nas demais OM, o EAMM inicia com instruções teóricas em sala de instrução, sendo sucedidas por tempos de prática de direção.

No Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil, além do treinamento centralizado em Unidade de instrução específica, há normas particulares, em vigor, que regem os cursos de capacitação de motoristas e atendem às demandas do CFN, possibilitando que todos os cursos tenham o mesmo conteúdo didático-pedagógico.

Neste sentido, se conclui que a influência da ausência de documentação específica e atualizada acerca do assunto é determinante para a falta de padronização dos assuntos ministrados nos EAMM e no modo como os mesmos são ministrados em cada OM.

O conteúdo programático, trabalhado pelo Exército Norte-americano no treinamento de seus motoristas militares, se assemelha ao que é preconizado por Brasil (2012b) e Brasil (2002), apresentados nos itens 2.1.3.1 e 2.1.3.2 na revisão da literatura, respectivamente. A exceção está relacionada à ausência de instrução de primeiros-socorros neste currículo norte-americano, bem como uma maior valorização da manutenção preventiva, havendo inclusive um exame específico acerca do assunto.

Ao confrontar as unidades de estudo da norma Norte-americana, a opinião dos especialistas, as normas do CFN e o que prevê Legislação de Trânsito Brasileira, percebe-se como relevante para o EAMM os seguintes assuntos:

- Direção defensiva, pela necessidade de lembrar aos condutores diversas medidas de segurança ao volante;

- Manutenção de 1° escalão, pela importância do trato da viatura pelo próprio motorista;

- Considerações sobre o Meio ambiente, para o conhecimento dos reflexos ambientais causados pela operação e manutenção das viaturas;

- Segurança nas Oficinas, para prevenir a ocorrência de acidentes e preservar a integridade dos recursos humanos e materiais;

- Legislações civis pertinentes às Forças Armadas, como resoluções do CONTRAN e Instrução Normativa / PRF, para se conhecer as obrigações do condutor de um veículo militar, estabelecidas pela legislação de trânsito brasileira;

- Noções de administração da manutenção, pela importância de agir em consonância com as diretrizes estabelecidas para o gerenciamento da manutenção, como por exemplo, saber fazer um pedido de peças de reparação;

- Diretrizes da OM e dos Escalões Superiores quanto à utilização de Viaturas, como exemplo a estabelecida pelo Comando Militar do Sul (CMS), que é bastante completa e é cobrada com rigor;

- Características peculiares das viaturas militares e sua utilização, pela necessidade de saber empregar corretamente os dispositivos peculiares existente nas viaturas;

- Documentação necessária ao motorista e à viatura, pela importância do porte e saber preencher corretamente quando for o caso;

- Marchas Motorizadas, pela necessidade de conhecer os procedimentos a serem adotados nos diversos tipos de marchas e comboios;

- Inspeções, pela necessidade de conhecer os procedimentos, a fim de adotá-los corretamente quando estiver como alvo de verificação;

- Camuflagem de Viatura, pela necessidade aplicar suas técnicas em operações;

- Manobra de força, pela necessidade de realizar o salvamento da própria viatura ou apoiar o salvamento de outra;

- Acondicionamento de cargas, para evitar perdas e danos aos recursos materiais, incluindo a própria viatura, e danos aos recursos humanos;

- os conhecimentos peculiares dos cursos especializados, pela necessidade de se transportar tropa e cargas especiais;

- o emprego do Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo (Tacógrafo), pela importância em manter o registro da conduta ao volante; e

- Práticas de direção em estrada e fora dela, utilizando os recursos disponíveis nas Viaturas e compreendendo os limites e as capacidades das mesmas.

No gráfico 11, se pode observar que não há uma padronização definida em relação à diferenciação das instruções teóricas e práticas entre as categorias de habilitação, com predominância da diferenciação apenas das instruções práticas.

Havendo, no entanto, militares de categorias diferentes que recebem as mesmas instruções, mas que irão operar viaturas diferentes, sem que houvessem recebido o conhecimento específico para tal.

Ao confrontar a sinalização das OM, de que é realizado durante o EAMM um direcionamento para que os motoristas atuem como vetor de manutenção preventiva, com o exposto no gráfico 10, se percebe que o mesmo não ocorre de modo uniforme, haja vista que menos de 90% das OM, ministra a instrução de manutenção de 1º escalão, além da variação na forma como é transmitido o conhecimento, entre abordagens teóricas e práticas, além da combinação de ambas.

Ao sintetizar os apontamentos dos especialistas sobre o direcionamento do motorista para atuar como vetor de manutenção preventiva, com o enfoque que é dado no Exército dos EUA sobre o mesmo assunto, se percebe que a manutenção preventiva deve ser incutida na mentalidade do motorista, para manutenção da frota em condições de operar por mais tempo a um custo mais baixo, e que para isso o motorista deverá ser capacitado através de instruções teóricas e práticas, por militares devidamente qualificados, além de avaliado por meio de testes práticos específicos.

Quanto à formação do motorista em Centro de Formação de Condutores em unidade militar, se percebe a vantagem, em relação à formação do mesmo em CFC civil, pois naquele já há difusão de conhecimentos específicos sobre viaturas militares, havendo um melhor alicerce para consolidação dos conhecimentos a serem adquiridos no EAMM.

Ao analisar a percepção das OMDS à 4ª Bda Inf L (Mth) sobre a viabilidade do emprego de módulos de instruções customizados, exposta no gráfico 12, à luz da experiência dos especialistas, se nota que o impacto desta medida seria deveras positivo no processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas, uma vez que a capacitação dessa forma permitiria a economia de recursos humanos (equipe de instrução) e material, que o direcionamento da instrução facilitaria o fluxo de informações, além da implementação do exercício prático dos conhecimentos relativos aos cursos especializados e do aumento de motoristas a ser tratado no item 4.2.5.

Em relação aos treinamentos de reciclagem periódicos e os treinamentos corretivos praticados no Exército dos EUA e a opinião dos especialistas sobre tais atividades, se constata que a introdução destes no EB seria aplicável, uma vez que

a falta de acompanhamento do desempenho dos profissionais em operação, franqueia espaço para difusão de procedimentos incorretos e, inclusive, a ocorrência de mais acidentes.

Quanto ao prazo para realização dos treinamentos, mostra-se mais efetivo que os corretivos sejam realizados de imediato, conforme demanda, e os periódicos ocorram anualmente, o que está entre os parâmetros citados pelos especialistas e coincide com o prazo, em vigor, para renovação do certificado de habilitação de motorista militar.

A não publicação, em Boletim Interno, da matrícula dos militares participantes e da nomeação das comissões examinadoras pela minoria das OM, se caracteriza um contrassenso em relação ao princípio da publicidade na administração pública. Essas publicações constituem-se registros necessários para amparar juridicamente a realização do EAMM, bem como os desdobramentos que por ventura venham a ocorrer.

A opinião dos especialistas se coaduna com os dados coletados no questionário apontando para uma falta de padronização atual, em relação ao EAMM ministrado nas OM. Nesse sentido, é preponderante estabelecer uma adaptação modularizada, com instruções teóricas, que fundamentem o militar para o desempenho das tarefas como motorista, e instruções práticas de manutenção e operação, para conferir a experiência necessária ao condutor militar, de modo a melhorar o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas.

4.2.5 Discussão sobre a Dimensão Quantidade de Motoristas Militares

Ao comparar a quantidade total de motoristas com as respostas obtidas no item 01 do questionário, no qual foi perguntado sobre as quantidades previstas e existentes de viaturas não blindadas, observa-se a discrepância entre o total de 154 motoristas previstos para estas OM, para dirigirem as 231 viaturas existentes, abrangidas pelas diversas categorias, que ainda estão aquém das 276 viaturas previstas.

Apenas 40,3% dos militares com CNH, gráfico 14, são adaptados para dirigir viaturas, ou seja, há 429 militares habilitados nas diversas categorias, que não são adaptados para conduzir veículos militares, mas que podem contribuir com a

mobilidade do EB, sendo submetidos a um processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas, a ser desencadeado dentro de cada OM.

Nas categorias “C” e “D”, que habilitam a condução de viaturas pesadas e de transporte de tropa, os percentuais de militares habilitados e sem CHM é bastante inferior aos percentuais das demais categorias.

Dentre os fatores contribuintes, destaca-se a elevada demanda por motoristas nestas categorias e a oferta relativamente baixa; além das mudanças na gestão de pessoal no âmbito do EB, com estabelecimento de pontuação, no sistema de quantificação do mérito, para militares habilitados na categoria “D”, e a designação de militares para realizar a mudança de categoria, de “B” para “D” a expensas do Exército, com ingresso no EAMM, quando do recebimento da nova CNH. Tudo isso fomenta o interesse dos militares em realizarem o EAMM, conforme abordado no item 4.1.7.

Nas categorias “C” e “E” a quantidade de motoristas habilitados é inferior a das demais, visto que aquela é abrangida pela categoria “D”, cuja demanda e leque de oportunidades são maiores, além dos pré-requisitos serem semelhantes, residindo a diferença em apenas mais 01 ano de experiência na categoria “B”; logo, a maioria dos motoristas opta por realizar a mudança diretamente para a categoria “D”. Ao passo que na categoria “E”, os custos e as exigências maiores restringem significativamente a quantidade de condutores.

O exposto corrobora com que foi apresentado no gráfico 15, onde a quantidade de OM com falta de motoristas habilitados, nas categorias “D” e “E”, é mais expressiva, naquela principalmente pela alta demanda e nesta principalmente pela baixa oferta.

A minoria das OM conta com CET - Motoristas em seus quadros, gráfico 16, e todos esses desempenham, também, outras funções, além da de motorista.

Estes militares de formação essencialmente técnica, além de contribuírem com a mobilidade das Unidades, também somam esforços na vida administrativa de cada OM; sem que haja a necessidade de se dispender tempo e recursos para capacitação inicial como motorista, para mudança de categoria e para realização de cursos especializados durante o período de prestação de serviço militar, possibilitando que o mesmo ingresse diretamente no EAMM compatível a sua categoria de habilitação.

Em contrapartida os CET-Motorista, além de suas capacidades, também trazem consigo os seus vícios de direção, o que aumenta a importância dos processos de seleção de pessoal e de adaptação de motorista militar; aquele para coibir a entrada de condutores com vícios graves ao volante e este para mitigar e/ou erradicar os vícios menores dos condutores, cuja percepção se dá apenas mediante o convívio diário.

Em ambas as circunstâncias, o conhecimento técnico deve ser criteriosamente analisado, principalmente na execução prática de tarefas, para que esses condutores possam de fato contribuir para mobilidade do EB.

O efetivo de motoristas especializados no Transporte de Produtos Perigosos é bastante superior às quantidades existente e prevista de viaturas especializadas, atendendo às necessidades das OM. Todavia, destaca-se que o transporte de produtos perigosos também poderá ocorrer em viaturas não especializadas, devendo as mesmas serem conduzidas por motorista especializado, além das demais medidas administrativas peculiares a este tipo de transporte.

Por outro lado, o efetivo de motoristas com o curso de transporte coletivo de passageiros é bastante inferior às quantidades existente e prevista de viaturas para transporte de tropas, não sendo o suficiente para atender a toda demanda a ser apresentada a partir de 1º de janeiro de 2018, quando passa valer a exigência estabelecida pela Resolução CONTRAN nº 653, de 11 de janeiro de 2017, de que os motoristas das Forças Armadas realizem os cursos especializados (BRASIL, 2017b).

A quantidade total de motoristas com o Curso de Transporte de Emergência é superior às quantidades existente e prevista de viaturas de emergência (Gráfico 19). Todavia, em uma parcela das OM, a quantidade de motoristas especializados e de viaturas de emergência é exatamente a mesma, gráfico 20, indicando carência pontual de motoristas com este tipo de especialização.

Há de se ressaltar que nas OM que possuem motocicletas e viaturas policiais não há militares especializados no transporte de emergência; algo que inviabilizará o emprego delas em missões de policiamento e escolta, a partir de 1º de janeiro de 2018.

Apesar do número reduzido de motoristas com o Curso de Transporte de Cargas Indivisíveis, gráfico 21, em relação às quantidades prevista e existente de viaturas aptas para realizar este tipo de transporte; a demanda por transporte desse tipo de carga no âmbito dessas OM é atendida, por também ser pequena.

Quanto ao aumento do número de motoristas pela customização da instrução são pertinentes os dois pontos de vistas apresentados pelas OM, em resposta à questão 38, uma vez que é nítida a necessidade da CNH para que o processo de adaptação possa ser iniciado, e que sem mais CNH, não irá ser possível obter mais motoristas.

Por outro lado, a transcendência do conhecimento a ser trabalhado nestes módulos, em relação ao Sistema EB, também se faz nítida, pois ele é igualmente aplicado em meio civil e, por se constituir uma especialização da profissão motorista, pelas leis de mercado os profissionais que a possuem são mais valorizados, o que é objeto de interesse para aqueles que irão retornar ao mercado de trabalho.

Dessa forma, os pontos de vista apresentados tendem a se convergir para o aumento da quantidade de motoristas, no sentido de que há militares já habilitados e que não são adaptados e aqueles que ainda sem CNH, terão o interesse despertado para se habilitarem e poderem ser adaptados nos moldes apresentados.

Em resposta ao item 12 da Entrevista, os especialistas divergiram quanto ao impacto a ser gerado na quantidade de motoristas pela customização da instrução, por meio da adaptação modular do motorista militar de viaturas não blindadas.

Ao analisar as afirmações desses profissionais, se extrai que um aumento pontual a ocorrer seria na categoria “B”, por relação direta com a grande quantidade de militares habilitados na mesma; que a instrução estruturada em módulos sem perda de tempo com instruções já ministradas permitiria capacitar mais militares; que o aumento em qualidade certamente seria substancial; mas que muitos condutores não são voluntários para se capacitarem como motoristas de viaturas de grande porte.

Comparando os pontos de vistas das OM com as opiniões dos especialistas, se percebe que o universo com maior possibilidade de contribuir para o aumento da quantidade de motoristas nas categorias com maior exigência (“C”, “D” e “E”) seria entre os condutores já adaptados na categoria “B”, e que a lacuna deixada pela mudança de categoria destes seria preenchida pelos militares habilitados, em sua maioria na categoria “B”, que seriam adaptados para conduzirem viaturas militares.

4.2.6 Discussão sobre a Dimensão Qualidade de Motoristas Militares

Ao comparar os índices de disponibilidade de viaturas de cada OM, os respectivos graus de satisfação com seus motoristas no atendimento às demandas operacionais e administrativas, gráfico 22, e a média da proporção de panes que causam indisponibilidade de viatura pela má operação da mesma pelo condutor, se observa que o desempenho dos motoristas não tem prejudicado a disponibilidade das viaturas, que os mesmos têm contribuído com a preservação do material.

Ao confrontar a percepção das OM com as dos Especialistas entrevistados quanto ao desempenho dos motoristas no atendimento das demandas operacionais e administrativas do EB, percebe-se uma divergência de opiniões, que pode ser atribuída à diferença de conhecimento técnico sobre o assunto.

Assim sendo, se percebe que as OM mostram-se satisfeitas apenas pelo fato das missões serem cumpridas.

Ao passo que os especialistas veem com maior criticidade e estruturam seu julgamento pela eficiência, conseguindo perceber a inexperiência nas condutas de quem ainda está iniciando seu aprendizado, a falta de preparo para o cumprimento das missões e os vícios absorvidos, fruto de deficiência no próprio processo de adaptação.

Frente às circunstâncias apresentadas, o modelo Norte-americano com um militar especializado dentro de cada OM, o Motorista-Chefe, mostra-se capaz de promover este ajuste de percepção da própria OM, revelando à ela suas deficiências, retroalimentando o processo de adaptação e melhorando as instruções.

Com quase a metade dos acidentes ocorridos no período em estudo sendo atribuída aos motoristas de viaturas, percebe-se que o conhecimento em direção defensiva está deficitário. De igual forma, é notória a deficiência em conhecimento e/ou cumprimento da legislação de trânsito, ao se observar que a quantidade de autuações recebidas corresponde a uma média de 9,9% do total de viaturas por ano.

Em ambos os casos, as causas se relacionam com a ineficiência da instrução e/ou com a falta de fiscalização da conduta dos motoristas, revelando a existência de falhas na prevenção de acidentes e incidentes.

Ao relacionar os casos apresentados com a forma como é realizada a fiscalização do motorista ao volante, percebe-se que as deficiências apontadas

anteriormente são extensíveis aos chefes de viatura, pois os mesmos são o meio de fiscalização adotado por mais de 80% das OM (Gráfico 24).

A exemplo das OM, os Especialistas apontam como formas de fiscalizar o motorista ao volante a coleta de opinião dos chefes de viatura e verificação de procedimentos por um militar especializado e com ascendência hierárquica sobre os motoristas, durante a realização de um trajeto pré-determinado.

O problema apresentado pode ser mitigado com a utilização do Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo (Tacógrafo), que é exigido por Brasil (1997) para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas.

Apesar da obrigatoriedade, 29% das OM não utilizam o equipamento, o qual se constitui em meio eficiente para fiscalizar a conduta do motorista ao volante, bem como do chefe de viatura. Destaca-se que como todo equipamento, ele deve ser calibrado periodicamente e estar com os discos colocados corretamente, pois seus registros são colhidos como provas em caso de acidente.

A avaliação dos motoristas no processo de manutenção das viaturas por 100% das OM mostra-se eficaz, tendo em vista baixa proporção das panes provocadas pela má operação pelo condutor e que causaram indisponibilidade de viatura, em relação ao total de panes que causaram indisponibilidade de viatura.

Ao comparar a percepção das OM com as dos Especialistas entrevistados quanto ao atual processo de adaptação de motorista militar, levando em conta a capacitação técnica dos militares ao final dele, nota-se que as OM em mais uma oportunidade, mostram-se satisfeitas pela não ocorrência de acidentes graves e pelo cumprimento das missões, fruto, segundo elas, do alto nível das instruções ministradas. O que é pouco provável, segundo os Especialistas, uma vez que para ministrar as instruções nos moldes estabelecidos nos Programa-Padrão do COTER, são requeridos muitos recursos, quantidade considerável de combustível e fiscalização por militares qualificados, o que por vezes não ocorre, sendo a instrução relegada ao segundo plano; além da inexistência de uma documentação específica sobre o assunto.

Em relação à diferenciação das instruções de adaptação de motorista militar, por categoria de habilitação, ao comparar a opinião dos especialistas com os conteúdos didático-pedagógicos dos diferentes processos de habilitação, se percebe

que ambas as ideias se complementam, no sentido de que é realmente necessário distinguir as instruções, e ao fazê-las em módulos, os motoristas não precisarão ter a mesma instrução.

4.2.7 Outras discussões

A preocupação das OM com o reaparelhamento súbito da frota de viaturas e a falta de mão de obra especializada para conduzir estes veículos é pertinente, bem como o agravamento desta situação pela proximidade da extinção do Quadro Especial, o qual congrega parcela significativa dos motoristas especializados.

Essas circunstâncias refletem negativamente na mobilidade do EB, porém esses reflexos podem ser mitigados e/ou eliminados mediante a preparação das OM, com capacitação constante dos seus quadros de motoristas.

Os especialistas mostram apreensão com lacuna existente na legislação militar, em virtude da revogação de manuais, sem que houvesse a substituição dos mesmos por outros e/ou nova edições, além dos regulamentos militares não acompanharem o dinamismo da legislação de trânsito brasileira.

Dessa forma, segundo os profissionais entrevistados, há necessidade de publicar uma norma exclusivamente relativa ao EAMM, após análise da legislação civil e militar vigente.

Com intuito de atender às demandas descortinadas anteriormente e ao longo de toda esta pesquisa, os diversos ensinamentos colhidos na revisão da literatura e através das demais ferramentas de coleta de dados, foram estruturados em uma proposta de Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não Blindada, APÊNDICE C, para materializar as melhorias sugeridas para o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas.

5 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

Este trabalho que tem como assunto a adaptação de motorista militar no âmbito do Exército Brasileiro e foi desenvolvido com a determinação de solucionar o seguinte problema: “Em que medida, o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas, em funcionamento na 4ª Bda Inf L (Mth), influencia na atual carência desses profissionais a serviço desta brigada?”

De uma forma conclusiva, verificou-se que a discrepância existente entre a quantidade de viaturas (recursos materiais), a quantidade de motoristas (recursos humanos) e as missões atribuídas às OM, combinada com a atualização constante da Legislação de Trânsito Brasileira, resultou em uma carência significativa de motoristas.

Além desses aspectos, houve a revogação de manuais, sem que fossem substituídos por outros e/ou nova edições; havendo também a falta de acompanhamento do dinamismo da Legislação de Trânsito Brasileira pelos Regulamentos Militares.

A reunião desses fatores fomenta a importância de se desenvolver o estudo sobre a adaptação do motorista militar, que neste trabalho teve como principal propósito, a **análise do processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas da 4ª Bda Inf L (Mth), para propor melhorias na capacitação dos possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir, para conduzir as viaturas do Exército, nas respectivas categorias**.

Ao longo deste estudo, pôde-se compreender que a adaptação de motoristas militares do Exército Brasileiro é realizada de maneira desuniforme, através do esforço envidado por cada OM, para capacitar da melhor maneira seus recursos humanos, de modo a atender suas necessidades operativas e administrativas; e que a falta de padronização dos assuntos dos EAMM e do modo como eles são ministrados em cada OM, tem como fator determinante a ausência de documentação específica e atualizada acerca do tema.

Verificou-se que os militares, possuidores de CNH e que não possuem Certificado de Habilitação Militar, podem contribuir para mobilidade do Exército, mediante adaptação de motorista militar modularizada, de modo que os conhecimentos adquiridos, quando da habilitação em meio civil, sejam aproveitados

e que as informações novas sejam recebidas na medida certa, direcionadas à categoria de habilitação e ao tipo de viatura que irá operar.

Esta pesquisa revelou que a legislação militar em vigor, relativa à adaptação de motoristas militares não atende à exigência estabelecida pela Resolução CONTRAN nº 653, de 10 de janeiro de 2017, por meio da qual é estabelecido que os condutores viaturas militares devem realizar os cursos especializados até 31 de dezembro de 2017.

Ao final do estudo, constatou-se que o preconizado pelos Programas-Padrão de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência e de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas e pelo Curso de Formação de Condutores comtempla parcialmente a carga informacional requerida pelo EB.

Dessa forma, configura-se como demanda reprimida: os conhecimentos peculiares dos cursos especializados, que são definidos pelas Resoluções do CONTRAN; o emprego do Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo (Tacógrafo), que também consta, além dos documentos citados, no CTB e nos manuais dos fabricantes; conhecimentos relativos à escolta de comboios, com cargas superdimensionadas, que consta no Manual de Procedimentos Operacionais / PRF; o modelo de Certificado de Habilitação Militar, que não é amparado por nenhuma legislação em vigor; as diretrizes para planejamento e execução do Estágio de Adaptação de Motorista Militar; além de toda a fundamentação teórica, para os assuntos tipicamente militares elencados pelos Programas-Padrão mencionados anteriormente.

No decorrer desta pesquisa, percebeu-se que diversos conceitos utilizados na formação dos motoristas militares pelos exércitos de nações amigas são aplicáveis na capacitação de pessoal do Exército Brasileiro, como a realização de entrevistas para seleção com os motoristas que desejam ingressar no treinamento para se capacitarem como motoristas militares; a existência de um militar especializado em cada unidade, para gerenciar o processo de capacitação de motoristas militares (Motorista Chefe); a especialização de motoristas em centros de instrução específicos no âmbito da própria força armada; a aplicação de teste específico para avaliar a execução da manutenção preventiva; a execução de treinamentos corretivos e de reciclagem; a execução de treinamento customizado ao ambiente operacional que o motorista irá atuar; a adaptação para motorista militar de todos os militares que são habilitados; o aproveitamento dos conhecimentos adquiridos em

treinamentos anteriores; e a estruturação da capacitação de motoristas militares em módulos de instrução.

Durante este trabalho, por meio da revisão bibliográfica, da aplicação de questionários e da realização de entrevistas, pôde-se, no capítulo 4, identificar as necessidades de motoristas das OM e apresentar como é realizada a adaptação de motorista militar nas mesmas; no capítulo 2, expor as peculiaridades da qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, como motorista militar, mostrar as generalidades do treinamento de motorista de viatura blindada comuns à capacitação de motoristas de viaturas não blindadas, apresentar a legislação de trânsito brasileira em vigor, no que compete às FFAA, comparar os conhecimentos fornecidos pelos Cursos de Formação de Cabo e de Soldado de Intendência – Motorista Militar e pelo Curso de Formação de Motorista de Viatura Blindada com aqueles adquiridos no Curso de Formação de Condutores (normatizado pelo CONTRAN), e apontar as peculiaridades da formação de motorista militar nos exércitos dos Estados Unidos da América e da Espanha; além de, no APÊNDICE C, propor melhorias para o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas, destinado a capacitar todos militares, possuidores da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão para Dirigir, a conduzirem as viaturas do Exército, nas respectivas categorias.

Ao analisar o processo de adaptação de motoristas militares de viaturas não blindadas, em funcionamento na 4ª Bda Inf L (Mth) e respondendo o problema proposto, percebe-se que o mesmo <u>não influencia</u> na atual carência desses profissionais a serviço desta brigada. Porque apesar de não haver uma padronização dos assuntos a serem abordados, nem da forma como as instruções são ministradas, nem das distinções a serem feitas nas instruções para cada categoria de habilitação, em virtude da ausência de documentação específica e atualizada acerca do assunto, a adaptação de motorista militar é executada em 100% das OM e toda demanda apresentada é atendida.

Os reflexos da falta de padronização apresentada incidem, na verdade, sobre a qualidade dos motoristas, uma vez que a ausência de conhecimento teórico e de direcionamento técnico subsidia a propagação dos vícios ao volante e o desempenho insuficiente no trânsito, podendo inclusive, acarretar em perdas humanas.

Não obstante, a carência de motoristas no âmbito da 4ª Bda Inf L (Mth), mostrou-se relacionada aos pré-requisitos estabelecidos pela Legislação de Trânsito Brasileira, em especial o limite mínimo de idade de 21 anos, para realização dos cursos especializados e para mudança para as categorias “D” e “E”, particularmente. Além da não obrigatoriedade dos militares com CNH realizarem o EAMM, o que possibilitaria o aproveitamento da capacidade instalada em termos de motoristas habilitados e provocaria uma alteração substancial na oferta de motoristas, e consequentemente, na carência desses profissionais.

A bibliografia existente no âmbito do EB é escassa, pois muitos manuais e regulamentos foram revogados. Contudo essa bibliografia foi complementada nesta pesquisa, com documentos do CFN / Marinha do Brasil e com a legislação do Exército dos EUA e do Exército de Terra da Espanha; além da Legislação de Trânsito Brasileira.

A metodologia selecionada para desenvolver este estudo foi adequada, pois se conseguiu alcançar o objetivo estabelecido, bem como responder às questões de estudo.

Com intuito de contribuir com o desenvolvimento das ciências militares, foi elaborada uma proposta de Programa-Padrão de Treinamento para Adaptação à Viatura Militar não Blindada, APÊNDICE C, cuja leitura e consulta é recomendada aos militares que estarão diretamente ou indiretamente envolvidos com os EAMM nas OM, e aos responsáveis pelas frotas de viaturas.

Nesta proposta de Programa-Padrão, procurou-se solucionar as deficiências da legislação militar com:

- a implementação de módulos de instrução, para customizar o treinamento dos motoristas de acordo com a necessidade de emprego dos mesmos após a adaptação e a categoria em que são habilitados;

- a redução da carga horária relativa aos conhecimentos adquiridos durante a formação em CFC, para reduzir o gasto de tempo e recursos;

- a inserção da matéria sobre o tacógrafo, para subsidiar a utilização deste equipamento;

- a criação de um modelo do Certificado de Habilitação Militar (CHM), para padroniza-lo e amparar seu uso;

- o estabelecimento de diretrizes para planejamento e execução do Estágio de Adaptação de Motorista Militar, para nortear os trabalhos desenvolvidos no âmbito de cada OM; e

- a inclusão de módulos de instrução especializada, para atender à demanda gerada pela Resolução do CONTRAN nº 653, de 10 de janeiro de 2017, que trata da concessão do prazo até 31 de dezembro de 2017 para os condutores de veículos pertencentes às Forças Armadas realizarem os cursos especializados.

Espera-se que o presente trabalho seja remetido ao Comando de Operações Terrestres (COTER), e, após a devida apreciação e avaliação daquele elevado órgão, possa servir como subsídio para atualização dos Programas–Padrão. Todavia, a carga horária proposta deverá ser testada, uma vez que não houve tempo hábil para ministrar as instruções descritas no Programa-Padrão proposto e analisar o desempenho dos militares após adaptação.

Recomenda-se que a edição de 2002, do Manual C 25-10 Transportes Motorizados, a qual não foi publicada oficialmente, seja revisada à luz das Legislações de Trânsito Brasileira e Militar em vigor, com intuito de poder fornecer os conhecimentos tipicamente militares necessários às instruções de capacitação de motoristas, modificando no Capítulo 1, as considerações básicas e os aspectos relativos aos motoristas e velocidades; atualizando tecnicamente o Capítulo 2, quanto à metodologia de formação do motorista militar, instrução do motorista e Habilitação, Exames e Documentação; promovendo a atualização doutrinária dos Capítulos 3, 6 e 8, em relação às Funções de Combate Movimento e Manobra, Proteção e Comando e Controle; alinhando o Capítulo 7 com as técnicas e doutrina de manutenção atuais; adequando os ANEXOS - A e B à legislação de trânsito atual; e os Anexos - C a E, à legislação administrativa, em vigor no EB.

Sugere-se que nas pesquisas futuras sobre capacitação de motoristas militares, sejam abordados como assuntos principais: a criação de uma categoria de habilitação específica para condutores de viaturas militares operacionais (Categoria “F”), com requisitos adequados aos militares não estabilizados; a implementação do cargo de motorista-chefe para gerenciar a capacitação de motoristas militares no âmbito de cada OM; a criação de um banco de dados com os registros de informações sobre os motoristas militares; o inter-relacionamento das instruções para capacitação de motociclistas militares com o curso de transporte de emergência; e a extinção da QM 10-55 – Motorista Militar, por meio de sua

transformação em uma habilitação, com remanejamento do efetivo desta QM para as demais QM existentes em cada OM.

O dinamismo da Legislação de Trânsito Brasileira não permite que este tema seja esgotado. Ao ampliar os horizontes constantemente, ele exige a capacitação contínua dos recursos humanos do Exército Brasileiro.

REFERÊNCIAS

ALBINO, Carlos Alexandre. **A adequação da formação do motorista militar habilitado em transporte de pessoal e material ao Código de Trânsito Brasileiro**. 2008. 36 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Aperfeiçoamento em Operações Militares) - Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, Rio de Janeiro, 2008.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **Primórdios da Motorização no Exército Brasileiro 1919 a 1940 (1)**, Juiz de Fora, MG: Universidade Federal de Juiz de Fora, [20--]. p. 1. Disponível em: <http://www.ecsbdefesa.com.br/fts/Motoriza%E7%E3o%20I.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 007**, de 23 de janeiro de 1998a. Modifica dispositivos das Resoluções 734/89, 765/93 e 828/97, que tratam da formação de condutores e dos procedimentos para a habilitação. Brasília, DF, 1998a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes> Acesso em: 08 mar. 2017.

_____. _____. **Resolução nº 050**, de 21 de maio de 1998. Estabelece os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas à aprendizagem, autorização para conduzir ciclomotores e os exames de habilitação. Brasília, DF, 1998b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes> Acesso em: 08 mar. 2017.

_____. _____. **Resolução nº 092**, de 04 de maio de 1999. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1999. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes> Acesso em: 08 mar. 2017.

_____. _____. **Resolução nº 168**, de 14 de dezembro de 2004. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Brasília, DF, 2005a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. _____. **Resolução nº 358**, de 13 de agosto de 2010. Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências. Brasília, DF, 2010a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf> Acesso em: 15 jan. 2017.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 409**, de 02 de agosto de 2012. Altera dispositivos da resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Brasília, DF, 2012a. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(RESOLU%C3%87%C3%83O%20N%C2%BA%20409,%202%20DE%20AGOSTO%20DE%202012.rtf).pdf> Acesso em: 15 jan. 2017.

_____. _____. **Resolução nº 473**, de 11 de fevereiro de 2014. Altera a Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que trata do credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de formação de condutores, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 444, de 25 de junho de 2013. Brasília, DF, 2014a. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4732014.pdf> Acesso em: 15 jan. 2017.

_____. _____. **Resolução nº484**, de 07 de maio de 2014. Altera a Resolução CONTRAN nº 168 de 14 de dezembro de 2004, que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem, concede novo prazo para realização do curso especializado para condutores de veículos de transporte de carga indivisível e dá outras providências. Brasília, DF, 2014b. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4842014.pdf> Acesso em: 15 jan. 2017.

_____. _____. **Resolução nº 493**, de 05 de junho de 2014. Altera a Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que trata do credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de formação de condutores. Brasília, DF, 2014c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4932014.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. _____. **Resolução nº 522**, de 25 de março de 2015. Altera o art. 43-A da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de Agosto de 2010, que regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências, com redação dada pela Resolução CONTRAN Nº 493, de 5 de junho de 2014. Brasília, DF, 2015a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5222015.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 570**, de 16 de dezembro de 2015. Define a abrangência do termo "veículo de uso bélico" e seus reflexos na fiscalização, identificação, registro, controle e uso de padrões de pintura camuflada, no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Brasília, DF, 2015b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5702015.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. _____. **Resolução nº 572**, de 16 de dezembro de 2015. Altera o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências. Brasília, DF, 2015c. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5722015_novo.pdf> Acesso em: 15 jan. 2017.

_____. _____. **Resolução nº 653**, de 10 de janeiro de 2017. Referenda a Deliberação nº 155, de 22 de dezembro de 2016, que altera o art. 43-A da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências, com redação dada pela Resolução CONTRAN Nº 522, de 25 de março de 2015. Brasília, DF, 2017a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6532016.pdf> Acesso em: 20 jan. 2016.

_____. _____. **Resolução nº 659**, de 14 de fevereiro de 2017. Altera o art. 33 e o inciso IV do item 6 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004. Brasília, DF, 2017b. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6592017.pdf> Acesso em: 20 fev. 2017.

_____. _____. Retificação. Na Resolução CONTRAN nº 493, de 5 de junho de 2014, publicada no DOU, de 6 de junho de 2014, Seção 1, Página 56, no art. 7º que inclui a letra "g" ao inciso III do art. 8º, altera o inciso II do art. 31, inclui os §§ 1º e 2º ao art. 33, altera o parágrafo único do art. 43 e inclui o art. 43-A, todos da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, n. 87, 09 maio 2016a. Seção 1, p. 117. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao493R.pdf> Acesso em: 08 mar. 2017.

_____. _____. Retificação. Na Resolução CONTRAN nº 493, de 5 de junho de 2014, publicada no DOU, de 6 de junho de 2014, Seção 1, Página 56, no art. 7º , onde se lê: "Art. 33....” **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, n. 148, 03 ago. 2016b. Seção 1, p. 58. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao493R2.pdf> Acesso em: 08 mar. 2017.

BRASIL. Exército. Comando de Operações Terrestres. **C 32/1**: Caderno de Instrução de Prevenção de Acidentes de Instrução, 1. ed. [Brasília], 2002a.

_____. _____. Comando de Operações Terrestres. **C 32/2**: Caderno de Instrução de Gerenciamento de Risco Aplicado às Atividades Militares, 1. ed. [Brasília], 2005b.

_____. _____. Comando de Operações Terrestres. **EB70-P-11.001**: Programa de Instrução Militar, 1. ed. Brasília, DF, 2017c.

_____. _____. Comando de Operações Terrestres. **EB70-PP-11.002**: Programa-Padrão de Instrução de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, 1. ed. Brasília, DF, 2012b.

_____. _____. Comando de Operações Terrestres. **PPQ 10/2**: Programa-Padrão de Instrução de Qualificação do Cabo e do Soldado de Intendência, 3. ed. Brasília, DF, 2001.

_____. _____. Comando de Operações Terrestres. **PPT 17/1**: Programa-Padrão de Treinamento Específico do Motorista de Viaturas Blindadas, 1. ed. Brasília, DF, 2002b.

_____. _____. Estado-Maior. **C 25-10**: Básico de Transportes - Transportes Motorizados, 1 ed. Brasília, DF, 2002c.

_____. _____. Estado-Maior. **EB20-C-07.001**: Catálogo de Capacidades do Exército 2015-2035, Brasília, DF, 2015d.

_____. _____. Portaria nº 59-EME, de 04 de maio de 2012. Aprova as habilitações e/ou profissões de interesse do Exército para a convocação do Cabo Especialista Temporário (CET). **Boletim do Exército**, Brasília, DF, 11 maio 2012c. Disponível em: <http://www.sgex.eb.mil.br/sistemas/be/boletins.php> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. _____. Portaria nº 610, de 23 de setembro de 2011. Regula, no âmbito do Comando do Exército, o Serviço Militar Especialista Temporário em tempo de paz, a ser prestado na graduação de Cabo Temporário do Núcleo-Base. 2011. **Boletim do Exército**, Brasília, DF, 30 set. 2011. Disponível em: <http://www.sgex.eb.mil.br/sistemas/be/boletins.php> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. _____. Portaria nº 816, de 19 de dezembro de 2003. Aprova o Regulamento Interno e dos Serviços Gerais (R-1). 2003. **Separata ao Boletim do Exército**, Brasília, DF, 19 dez. 2003. Disponível em: < http://www.sgex.eb.mil.br/sistemas/be/separatas.php> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. **Decreto sem número**, de 10 de maio de 1991. Ressalva os efeitos jurídicos dos atos declaratórios de interesse social ou de utilidade pública para fins

de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, mantém autorizações para funcionamento de empresas aos domingos e feriados, e revoga os decretos que menciona. Brasília, DF, 1991. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/dnn/Anterior%20a%202000/Dnn0004-91.htm> Acesso em: 10 mar. 2017.

BRASIL. **Lei 5.108**, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. Brasília, DF, 1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm> Acesso em: 10 mar. 2017.

_____. **Lei 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 20 fev. 2017.

_____. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil**: 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100_anos_Denatran.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. Ministério da Defesa. Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. **MD34-M-04**: Manual de Transporte para uso nas Forças Armadas, 1. ed. Brasília, DF, 2013.

_____. Ministério do Exército. Estado-Maior do Exército. **T9-2810**: Manual Técnico de Manutenção Preventiva das Viaturas Automóveis do Exército, 1. ed. Brasília, DF, 1979.

_____. Ministério da Guerra. **Decreto nº 10.502**, de 28 de setembro de 1942. Aprova o Regulamento do Motorista Militar. Rio de Janeiro, 1942. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-10502-28-setembro-1942-468325-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 10 mar. 2017.

_____. Marinha. Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais. **E-QTEsp-MoMiL**: Currículo do Estágio de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa Leve. [Rio de Janeiro], 2012d.

_____. _____. Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais. **E-QTEsp-MoMiP**: Currículo do Estágio de Qualificação Técnica Especial para Motorista Militar de Viatura Operativa Pesada. [Rio de Janeiro], 2012e.

_____. _____. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN-12**: Normas para Administração de Material do Corpo de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro, RJ, 2012f.

BRASIL. Marinha. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN-1006**: Manual de Deslocamentos Motorizados de Fuzileiros Navais, 1. ed. Rio de Janeiro, RJ, 2017d.

_____. Polícia Rodoviária Federal. **MPO-017**: Manual de Procedimentos Operacionais de Credenciamento, Funcionamento e Fiscalização das Empresas Responsáveis pela Execução dos Serviços de Escolta Credenciada aos Veículos Transportadores de Cargas Superdimensionadas, 1. ed. Brasília, DF, 2016c.

COMANDO DE OPERAÇÕES TERRESTRES (Brasil). Assessoria Jurídica. **PARECER nº 061/2012-ASSE JUR/COTER**, Brasília, DF, 2012.

ESPANHA. Ministerio de Defensa. Ejército de Tierra. **PROFORCET 2015:** Programa de Formación de Conductores del Ejército de Tierra para 2015. [Madrid], jan. 2015a. Disponível em: <http://www.ame1.org/depot/images/MADOC%20Programa%20de%20formaci%C3%B3n%20de%20conductores%20del%20ET%20(2015).pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. Ministerio del Interior. Orden INT/1439/2015, de 1 de julio. por la que se determinan las escuelas y organismos de las Fuerzas Armadas facultados para expedir autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las mismas y a la Dirección General de la Guardia Civil. **Boletín Oficial del Estado - A-2015-8028**, Madrid, 01 jul. 2015b. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2015/07/17/pdfs/BOE-A-2015-8028.pdf > Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. Ministerio de la Presidencia. Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio. por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. **Boletín Oficial del Estado - A-2007-14726**, [Madrid], 02 ago. 2007. Disponível em: < https://www.boe.es/boe/dias/2007/08/02/pdfs/A33294-33308.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. Ministerio de la Presidencia. Real Decreto 628/2014, de 18 de julio. Por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil. **Boletín Oficial del Estado - A-2014-8276**, [Madrid], 01 ago. 2014. Disponível em: <https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-8276> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. Ministerio del Interior. Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Por el que se aprueba el reglamento general de conductores. **Boletín Oficial del Estado - A-2009-9481**, [Madrid], 08 jun. 2009. Disponível em: <https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2009-9481> Acesso em: 15 jun. 2016.

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO (Brasil). 1ª Subchefia. **DIEx nº 14823-SPEC/1 SCh/EME EB: 64535.018236/2012-99**, Habilitação e uso de viaturas militares, Brasília, DF, 2012.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Department of the Army / Department of the Air Force. Headquarters. **FM21-305/AFMAN 24-306:** Manual for the wheeled vehicle driver. Washington, DC, 27 Ago. 1993. Disponível em: <http://8tharmy.korea.army.mil/safety/Toolbox/resources/Publications/fm21_305.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. Department of the Army. Headquarters**. Army Regulation 600-55:** The Army Driver and Operator Standardization Program (Selection, Training, Testing and Licensing). Washington, DC, 18 Jun. 2007a. Disponível em: <http://www.apd.army.mil/pdffiles/r600_55.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. United States Army Europe and Seventh Army. Headquarters**. Army in Europe Regulation 600-55:** Driver- and Operator - Standardization Program. Heidelberg, 08 Fev. 2007b. Disponível em: <http://www.eur.army.mil/aepubs/publications/AER600-55.pdf> Acesso em: 15 Abr. 2017.

FIGUEIREDO, Tibério Ferreira. **Transporte de Combustíveis realizado pelas viaturas cisternas do Exército Brasileiro**: Uma proposta de orientação para o transporte rodoviário. 2014. 160 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Militares) – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, Rio de Janeiro, 2014.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, Jose Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 24 f. Monografia (Especialização em Gestão, Educação e Direito de Trânsito). Faculdade Dom Bosco, Joinville, 2012. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf > Acesso em: 15 jun. 2016.

PASTORIZA, Edilson dos Santos. **A formação do Motorista de VBC OAP M108/M109 nos Grupos de Artilharia Autopropulsados**. 2007. 29 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Aperfeiçoamento em Operações Militares) - Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, Rio de Janeiro, 2007.

PONTES, Marcelo. **O papel da Polícia Militar no processo de obtenção da autorização para a realização de eventos e obras em via pública**. 2009. 101 f. Monografia (Especialização em Administração de Segurança Pública). Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2009. Disponível em: <http://www.pmrv.sc.gov.br/publicacoesETrabalhosArquivo.do?cdPublicacao=2980> Acesso em: 15 jun. 2016.

RODRIGUES, M. G. V.; MADEIRA, J. F. C.; SANTOS, L.E.P.; DOMINGUES, C. **A metodologia da pesquisa: elaboração de projetos, trabalhos acadêmicos e dissertações em ciências militares**. 3. ed. Rio de Janeiro: ESAO, 2006.

APÊNDICE A - Questionário para os Comandantes de OM

Prezado Senhor Comandante,

Sou o Capitão do Exército do Quadro de Material Bélico, ELDER DAMASCENO DE SOUZA, formado no ano de 2007 na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) e encontro-me realizando o Mestrado Profissional na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO).

O presente questionário constitui-se em instrumento de pesquisa parte de trabalho acadêmico, requisito parcial para a obtenção do Grau de Mestre em Ciências Militares, cujo tema é: **ADAPTAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR: LEGALIDADE NO ATENDIMENTO À DEMANDA DE MOTORISTAS DA 4ª Bda Inf L (Mth).**

Gostaria de agradecer-lhe a disponibilidade em respondê-lo, salientando que a participação do senhor será importante para a consecução dos objetivos propostos por esta pesquisa.

A principal finalidade desta atividade é coletar dados, provenientes de experiências, pessoais e profissionais, de pessoas com conhecimento sobre a área em estudo, que forneçam informações precisas sobre as viaturas, os efetivos de motoristas e a adaptação de motorista militar, permitindo, assim, traçar um diagnóstico sobre o Estágio de Adaptação de Motorista Militar de viaturas não blindadas ministrado nas Organizações Militares diretamente subordinadas à 4ª Bda Inf L (Mth).

O propósito da dissertação é propor medidas que incrementem a oferta de motoristas e também melhorar a capacitação destes militares.

Sinta-se à vontade em detalhar as informações e, se possível, anexe a este questionário documentos não sigilosos referentes ao assunto, confeccionados e/ou recebidos por essa OM (Ordens de Instrução, QTS etc). Lembro que os dados fornecidos serão tratados estatisticamente e será divulgado apenas o produto desta análise, ou seja, o conteúdo de cada resposta não será divulgado.

De modo a facilitar a coleta de dados, este instrumento foi dividido por assunto, em seções. Desta forma, as mesmas poderão ser respondidas

separadamente pelo senhor, podendo valer-se do assessoramento daquele militar e/ou seção mais afeto ao assunto.

Conto com a valorosa contribuição do senhor. Desde já agradeço o apoio recebido e coloco-me à disposição para dúvidas, sugestões e críticas ao presente questionário. Cap EB QMB ELDER DAMASCENO DE SOUZA, elderds@yahoo.com.br, (32) 99153-1551.

O PRIMEIRO PASSO PARA SOLUÇÃO DE UM PROBLEMA É ADMITIR A SUA EXISTÊNCIA.

SEÇÃO 1 - MATERIAL

1- Objetivo: realizar o diagnóstico da situação do Material Classe XI da OM.

2 - Sugere-se que esta Seção seja respondida com assessoramento de integrantes da Fiscalização Administrativa da OM.

1. Quais as quantidades de viatura, por tipo, **previstas** em Quadro de Dotação de Material (QDM) e **existentes** nessa Organização Militar (OM)?

TIPO DE VIATURA	Quantidade Prevista em QDM	Quantidade Existente na OM
Viatura Ambulância		
Viatura Cisterna de Combustível		
Viatura Munck		
Viatura Cavalo Mecânico		
Viatura Reboque ou Semirreboque > 6 ton		
Ônibus / Micro-ônibus / Van		
Viatura > 5 ton		
Viatura 5 ton		
Viatura 2,5 ton		
Viatura 1 ton		
Viatura ¾ ton		
Viatura ½ ton		
Viatura Administrativa		
Motocicleta		

2. Dos tipos de viatura mencionados no item “1”, quais se apresentam em quantidade insuficiente para o cumprimento das missões dessa OM? Por favor, assinale com um “X” nos campos correspondentes:

TIPO DE VIATURA	Apresentam-se em quantidade insuficiente:
Viatura Ambulância	
Viatura Cisterna de Combustível	
Viatura Munck	
Viatura Cavalo Mecânico	
Viatura Reboque ou Semirreboque > 6 ton	
Ônibus / Micro-ônibus / Van	
Viatura > 5 ton	
Viatura 5 ton	
Viatura 2,5 ton	
Viatura 1 ton	
Viatura ¾ ton	
Viatura ½ ton	

Viatura Administrativa	
Motocicleta	

3. Qual o percentual de disponibilidade de viaturas dessa OM?

DISPONIBILIDADE	%

4. Considerando as panes que geraram indisponibilidade de viaturas, qual a proporção destas que tiveram como causa a má operação por parte do motorista?

PROPORÇÃO	%

5. No âmbito do Exército, há diferentes tipos de veículos, que são submetidos a uma variada gama de missões. Sob a ótica de um gestor de frota, como o senhor avalia o desempenho dos motoristas no atendimento das demandas operacionais e administrativas dessa OM? Por favor, justifique sua resposta.

_____

_____

6. Como é fiscalizado o desempenho dos motoristas ao volante, no âmbito dessa OM?

_____

_____

7. Essa OM possui viaturas com Registrador Instantâneo e Inalterável de Velocidade e Tempo (Tacógrafo)? De que forma os dados fornecidos por este equipamento são empregados no gerenciamento da frota?

_____

_____

8. O desempenho dos motoristas no processo de manutenção das viaturas é avaliado? De que maneira?

_____

_____

SEÇÃO 2 - PESSOAL

1 - Objetivo: realizar o diagnóstico da situação de Pessoal da OM, particularmente de motoristas.

2 - Sugere-se que esta Seção seja respondida com assessoramento de integrantes da 1ª Seção da OM.

9. Qual o efetivo de militares, por Posto/Graduação, **previsto** em Quadro de Cargos Previstos (QCP) dessa OM?

POSTO/GRADUAÇÃO	QUANTIDADE
Oficial General	
Oficial Superior	
Oficial Intermediário	
Oficial Subalterno	
Subtenente	
1º Sargento	
2 º Sargento	
3 º Sargento	
Cabo	
Soldado	

10. Qual o efetivo de militares, por Posto/Graduação, **existente** nessa OM?

POSTO/GRADUAÇÃO	QUANTIDADE
Oficial General	
Oficial Superior	
Oficial Intermediário	
Oficial Subalterno	
Subtenente	
1º Sargento	
2 º Sargento	
3 º Sargento	
Cabo	
Cabo Especialista Temporário (CET)-Motorista	
Soldado	

11. Qual a quantidade de motoristas, **prevista** em Quadro de Cargos Previstos (QCP) dessa OM?

POSTO/GRADUAÇÃO	QUANTIDADE
Oficial	
Subtenente	
1º Sargento	
2 º Sargento	
3 º Sargento	
POSTO/GRADUAÇÃO	QUANTIDADE

Cabo	
Soldado	

DESCRIÇÃO DA VIATURA	CATEGORIA
Veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral. Por exemplo, as **Motocicletas**.	"A"
Veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista. Por exemplo, **VTNE ¾ ton Marruá, VTNE ¾ ton Land Rover, Vtr Administrativas (veículo de passeio)**.	"B"
Veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas. Por exemplo, **VTNE 5 ton 1725 ATEGO (carregada com material), Vtr Caçamba**.	"C"
Veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista. Por exemplo**, VTNE 5 ton (com pessoal embarcado), Van, Ônibus**.	"D"
Combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, **trailer** ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. Por exemplo, **Vtr Cavalo Mecânico com a VSRNE acoplada (carreta)**.	"E"

12. Qual a quantidade de militares que **possuem Carteira Nacional de Habilitação** (CNH), por categoria e Posto/Graduação, independentemente de desempenharem função de motorista na OM? (*)

(*) Os condutores que possuem mais de uma categoria deverão ser indicados apenas nas colunas AB, AC, AD e AE. Nas demais colunas deverão aparecer apenas aqueles com a respectiva categoria.

POSTO/GRADUAÇÃO	Cat "AB"	Cat "AC"	Cat "AD"	Cat "AE"	Cat "A"	Cat "B"	Cat "C"	Cat "D"	Cat "E"
Oficial									
Subtenente									
1º Sargento									
2 º Sargento									
3 º Sargento									
Cabo									
Cabo Especialista Temporário (CET)-Motorista									
Soldado									

13. Qual a quantidade de **motoristas militares** **(militares que possuem o Estágio de Adaptação a Motorista Militar)**, por categoria da CNH e Posto/Graduação, **existente** nesta OM?

(*) Os condutores que possuem mais de uma categoria deverão ser indicados apenas nas colunas AB, AC, AD e AE. Nas demais colunas deverão aparecer apenas aqueles com a respectiva categoria.

POSTO/GRADUAÇÃO	Cat "AB"	Cat "AC"	Cat "AD"	Cat "AE"	Cat "A"	Cat "B"	Cat "C"	Cat "D"	Cat "E"
Oficial									
Subtenente									
1º Sargento									
2 º Sargento									
3 º Sargento									
Cabo									
Cabo Especialista Temporário (CET)- Motorista									
Soldado									

14. Qual o efetivo de motoristas existente que possui o Curso de **Movimentação de Produtos Perigosos**, por categoria da CNH e por Posto/Graduação?

(*) Os condutores que possuem mais de uma categoria deverão ser indicados apenas nas colunas AB, AC, AD e AE. Nas demais colunas deverão aparecer apenas aqueles com a respectiva categoria.

POSTO/GRADUAÇÃO	Cat "AB"	Cat "AC"	Cat "AD"	Cat "AE"	Cat "A"	Cat "B"	Cat "C"	Cat "D"	Cat "E"
Oficial									
Subtenente									
1º Sargento									
2 º Sargento									
3 º Sargento									
Cabo									
Cabo Especialista Temporário (CET)- Motorista									
Soldado									

15. Qual o efetivo de motoristas existente que possui o Curso de **Transporte Coletivo de Passageiros**, por categoria da CNH e por Posto/Graduação?

(*) Os condutores que possuem mais de uma categoria deverão ser indicados apenas nas colunas AB, AC, AD e AE. Nas demais colunas deverão aparecer apenas aqueles com a respectiva categoria.

POSTO/GRADUAÇÃO	Cat "AB"	Cat "AC"	Cat "AD"	Cat "AE"	Cat "A"	Cat "B"	Cat "C"	Cat "D"	Cat "E"
Oficial									
Subtenente									
1º Sargento									
2 º Sargento									
3 º Sargento									
Cabo									
Cabo Especialista Temporário (CET)- Motorista									
Soldado									

16. Qual o efetivo de motoristas existente que possui o Curso de **Transporte de Emergência**, por categoria da CNH e por Posto/Graduação?

(*) Os condutores que possuem mais de uma categoria deverão ser indicados apenas nas colunas AB, AC, AD e AE. Nas demais colunas deverão aparecer apenas aqueles com a respectiva categoria.

POSTO/GRADUAÇÃO	Cat "AB"	Cat "AC"	Cat "AD"	Cat "AE"	Cat "A"	Cat "B"	Cat "C"	Cat "D"	Cat "E"
Oficial									
Subtenente									
1º Sargento									
2 º Sargento									
3 º Sargento									
Cabo									
Cabo Especialista Temporário (CET)- Motorista									
Soldado									

17. Qual o efetivo de motoristas existente que possui o Curso de **Transporte de Cargas Indivisíveis**, por categoria da CNH e por Posto/Graduação?

(*) Os condutores que possuem mais de uma categoria deverão ser indicados apenas nas colunas AB, AC, AD e AE. Nas demais colunas deverão aparecer apenas aqueles com a respectiva categoria.

POSTO/GRADUAÇÃO	Cat "AB"	Cat "AC"	Cat "AD"	Cat "AE"	Cat "A"	Cat "B"	Cat "C"	Cat "D"	Cat "E"
Oficial									
Subtenente									
1º Sargento									
2 º Sargento									
3 º Sargento									
Cabo									

POSTO/GRADUAÇÃO	Cat "AB"	Cat "AC"	Cat "AD"	Cat "AE"	Cat "A"	Cat "B"	Cat "C"	Cat "D"	Cat "E"
Cabo Especialista Temporário (CET)- Motorista									
Soldado									

18. A quantidade de motoristas existente, por categoria de CNH, é suficiente para o cumprimento das missões atribuídas a essa OM?

CATEGORIA	SIM / NÃO
"A"	
"B"	
"C"	
"D"	
"E"	

19. Caso haja alguma resposta negativa no item anterior, como a OM lida com a carência de motoristas? Descreva as ações adotadas para solução e/ou mitigação deste problema.

_____

_____

20. Os Cabos Especialistas Temporários – Motoristas, acumulam outro tipo de função, além da de motorista?

	SIM		NÃO

21. Em caso de resposta positiva no item anterior, favor especificar a(s) função(ões) e o efetivo envolvido em cada uma delas.

_____

_____

SEÇÃO 3 - INSTRUÇÃO

1 - Objetivo: realizar o diagnóstico da instrução de adaptação de motoristas militares, ministrada nessa OM.

2 - Sugere-se que esta Seção seja respondida com assessoramento de integrantes da 3ª Seção da OM e daqueles militares, diretamente, envolvidos com a instrução de adaptação de motoristas militares.

22. Essa OM realiza ou já realizou o Estágio de Adaptação de Motorista Militar (EAMM)? Caso os militares sejam encaminhados para realizar em outra(s) OM, favor indicá-la(s) abaixo.

_____

_____

23. Essa OM recebe o encargo de realizar a adaptação de motoristas de outras Unidades? Por favor, indique as OM.

_____

_____

24. O Exército Brasileiro possui diversas normas que versam sobre a formação de Motorista Militar, mas carece de documentos atualizados que tratem sobre a Adaptação dos mesmos, ou seja, há lacunas na legislação militar, as quais inviabilizam o atendimento integral às exigências das leis de trânsito brasileiras, no que compete às Forças Armadas.

Neste contexto, diversas OM estabelecem padronizações próprias, com base na legislação de trânsito em vigor, de modo a conseguirem realizar seus estágios de adaptação de motorista; enquanto outras, simplesmente não adotam uma documentação de referência, valendo-se apenas da experiência profissional da própria unidade.

a. Essa OM utiliza alguma documentação como referência para ministrar o EAMM?

	SIM		NÃO

b. Em caso de resposta positiva no item anterior, favor especificar a(s) documentação(ões) (manuais, notas de aula, programa-padrão, etc) utilizada(s).

_____

_____

c. Esta OM realiza algum tipo de adequação na(s) documentação(ões) mencionada(s) no item anterior? (*)

*(Como parte da resposta, poderão ser anexados a este questionário, documentos confeccionados e/ou recebidos por essa OM, na preparação do EAMM.)

_____

_____

25. Como é realizada a preparação (Meios Auxiliares de Instrução, Documentação etc) do EAMM? (*)

*(Como parte da resposta, poderão ser anexados a este questionário, documentos confeccionados e/ou recebidos por essa OM, na preparação do EAMM.)

_____

_____

26. O conhecimento prévio dos instruendos é avaliado? De que maneira?

_____

_____

27. Quais são os assuntos abordados no EAMM? Descreva-os, por favor.

_____

_____

28. Como é executado o EAMM? Descreva-o, por favor.

_____

_____

29. Esta OM diferencia as instruções de adaptação de motorista militar, com relação à categoria de habilitação de cada instruendo? Caso positivo, descreva a(s) modificação(ões) realizada(s), por favor.

_____

_____

30. Quais são os procedimentos administrativos adotados após a execução do EAMM até a emissão do Certificado de Habilitação Militar? Descreva-os, por favor.

_____

_____

31. Durante o processo de adaptação dos motoristas militares, as OM abordam com intensidades diferentes os assuntos referentes à manutenção preventiva. Há, inclusive, unidades que julgam desnecessária esta abordagem, tendo em vista a realização da mesma durante o Curso de Formação de Condutor.
É realizado algum direcionamento durante o EAMM, para que os motoristas atuem como vetores de manutenção preventiva? Poderia descrever como é feito este direcionamento?

_____

_____

32. Indique o posto/graduação e a função exercida pelo(s) militare(s) responsável(is) pela adaptação dos motoristas militares? O(s) mesmo(s) possui(em) alguma experiência e/ou curso específico na área de trânsito? Por favor, especifique o(s) curso(s) que possui(em).

Posto/Grad	**Função Exercida**	**Experiência**	**Cursos na área de trânsito**

33. Essa OM qualifica militares na QM 10-55 - Motorista Militar? Se houver a designação de militares para serem qualificados nesta QM em outra OM, favor indicá-la.

	SIM		NÃO

OM:_____

34. Essa OM possui Centro de Formação de Condutores?

	SIM		NÃO

Em caso de resposta negativa no item anterior, siga para o item 36.

35. Durante a formação do condutor são transmitidos aos instruendos conhecimentos específicos, atinentes à condução de viaturas militares? Especifique-os, por favor.

	SIM		NÃO

_____

_____

36. Essa OM designa militares para realizarem o Curso de Formação de Condutor em outra OM? Caso positivo, por favor, indique a OM.

	SIM		NÃO

OM:_____

SEÇÃO 4 - INSTITUCIONAL

1 - Objetivo: realizar o diagnóstico das impressões e reflexos a serem provocados pela inserção de mudanças no processo de Adaptação de Motorista Militar.

2 - Sugere-se que esta Seção seja respondida com assessoramento de integrantes da 3ª Seção da OM e daqueles militares, diretamente, envolvidos com a instrução de adaptação de motoristas militares.

Na doutrina militar de algumas Nações Amigas, os motoristas militares são adaptados por módulos de instruções customizados, em um espectro que varia desde o conhecimento mais elementar, que o capacitaria a conduzir as viaturas **administrativas** abrangidas pela categoria "B", com menos instruções, tendo em vista que a viatura administrativa possui as mesmas características de um veículo civil; até módulos avançados, que adaptariam, por exemplo, motoristas a conduzirem viaturas **operacionais especializadas** abrangidas pela categoria "E", com uma gama maior de instruções, que abarcam os aspectos de militarização das viaturas, a condução das mesmas em operações, os conhecimentos atinentes aos cursos especializados (por exemplo, Transporte de Produtos Perigosos) etc.

37. O senhor acredita que esta situação apresentada é viável nessa OM? Por favor, justifique sua resposta.

_____

_____

38. O senhor acredita que a customização da instrução, por meio da adaptação modular do motorista militar, impactaria positivamente, no que diz respeito ao aumento de motoristas nessa OM? Por favor, explique.

_____

_____

39. Como o senhor avalia o atual processo de adaptação de motorista militar, levando em conta o nível de capacitação técnica dos militares ao final do mesmo? Por favor, justifique sua resposta.

_____

_____

40. Qual foi a quantidade de autos de infração recebidos por essa OM, no período de 2013 até o presente momento?

_____

_____

41. Qual foi a quantidade de acidentes, envolvendo viaturas dessa OM, no período de 2013 até presente momento? Em quantos episódios a culpa foi atribuída ao motorista da viatura militar?

_____

_____

42. Caso o senhor desejar expressar mais alguma ideia relativa ao tema em questão, por favor, utilize o espaço abaixo para isso.

_____

_____

Chegamos ao final do questionário. Reitero os agradecimentos pela contribuição.

Respeitosamente,

ELDER DAMASCENO DE SOUZA – Cap
Aluno CAO 2º ano / EsAO-2017

APÊNDICE B – Entrevistas com Especialistas

Tema: “Adaptação de Motorista Militar: Legalidade no atendimento à demanda de motoristas da 4ª Bda Inf L (Mth)”.

Autor: Cap MB ELDER Damasceno de Souza

A presente entrevista constitui-se em instrumento de pesquisa parte de trabalho acadêmico, requisito parcial para a obtenção do Grau de Mestre em Ciências Militares, cujo objetivo é analisar o processo de adaptação de motorista militar de viaturas não blindadas da 4ª Bda Inf L (Mth).

Este trabalho científico pretende propor medidas que incrementem a oferta de motoristas e também melhorar a capacitação destes militares.

Agradeço-lhe a disponibilidade em respondê-la e saliento que o compartilhamento de sua experiência será importante para a consecução dos objetivos propostos por esta pesquisa.

DADOS PESSOAIS

Nome: TIAGO RODRIGUES CAMARGO

Posto/(A/Q/S): CAPITÃO MAT BEL

Função atual: ALUNO DA ESAO

Formação: AMAN/2007, Curso de Instrutor Teórico e Prático de Trânsito, Examinador de Trânsito, Diretor Geral e de Ensino de Trânsito.

PERGUNTAS REFERENTES À CAPACITAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR

1. O senhor está envolvido com Estágio de Adaptação de Motorista Militar (EAMM), atualmente? De que forma?

Atualmente não, mas de 2011 até 2016 estive constantemente envolvido com o EAMM. Era Diretor Geral do CFC do 5° B Log e assessorava frequentemente o S3 quanto ao EAMM.

2. Como o senhor pensa que deva ser realizado o Estágio de Adaptação de Motorista Militar?

Seria interessante ser realizado por módulos, visando otimizar a equipe de instrução necessária, recursos e agilizar a formação dos motoristas.

3. O senhor acredita ser necessário ministrar assuntos tratados durante a formação do motorista, em Centro de Formação de Condutor, no EAMM?

Sim, mas apenas relativos à direção defensiva.

4. Quais assuntos o senhor julga que devam fazer parte do EAMM? Descreva-os, por favor.

Direção defensiva, Manutenção de 1° escalão (acho importante que o próprio motorista realize a Manutenção de 1° escalão em sua viatura), legislação civil voltada para atividades militares (algumas resoluções do CONTRAN, IN do DPRF), noções de administração na área de Manutenção (como é feito o pedido de peças etc), Diretrizes da OM, DE ou Comando Militar de Área (se houver) quanto à utilização de Viaturas (CMS possui uma diretriz bem completa que é cobrada), características típicas de viaturas militares e para que servem, direção em terreno

off-road utilizando os recursos disponíveis nas Viaturas (para motoristas que precisam saber utilizar estes recursos).

5. Qual a documentação que senhor, julga importante adotar como referência para ministrar os Estágios de Adaptação de Motorista Militar?

Resoluções do CONTRAN (Principalmente a nº 168), CTB, IN do DPRF (escoltas de cargas indivisíveis), PP do COTER.

6. Tendo em vista a entrada em vigor da Resolução do CONTRAN nº 653, de 10 de janeiro de 2017, que fixa o prazo até 31 de dezembro de 2017, para os motoristas das Forças Armadas realizem os cursos especializados. Como o senhor julga que esta demanda poderá ser atendida?

Esta Resolução 653 tem mesmo teor da 493, de 05JUN14, que previa que os motoristas das Forças Armadas teriam que ter realizado cursos especializados até 28Fev15, e tal prazo foi prorrogado várias vezes até a prevista na Resolução nº 653. Logo, as OM tiveram de 05Jun14 até 31Dez17 (3 anos e meio aproximadamente) para se adequar, o que foi feito em várias OM, como no 5° B Log, aonde a maioria dos motoristas realizaram os cursos especializados totalmente custeados pelo EB, não havendo impacto significativo na operacionalidade da OM a entrada em vigor da resolução nº 653. Caso a OM não tenha se planejado para cumprir as resoluções supracitadas, uma sugestão seria realizar imediatamente um pregão SRP para a contratação dos serviços de cursos de especialização de motoristas, e solicitar para o Escalão Superior recursos para tal contratação, além de utilizar recursos da OM (UG secundária) para custear estes cursos, já que a falta de planejamento foi da própria OM.

7. O Senhor julga ser necessário que os motoristas, durante o EAMM, sejam orientados a atuarem como vetor de manutenção preventiva? De que forma esta orientação deve ser realizada?

Sim. Deve ser realizada com instruções iminentemente práticas por militares devidamente qualificados, demonstrando a importância da Manutenção preventiva.

8. No âmbito do Exército, há diferentes tipos de veículos, que são submetidos a uma variada gama de missões. Sob a ótica de um gestor de frota, como o senhor

avalia, em geral, o desempenho dos motoristas no atendimento das demandas operacionais e administrativas do EB? Por favor, justifique sua resposta.

Devido à maioria dos motoristas serem Cabos e Soldados, conforme previsto em QCP, e logo são temporários, eles praticamente aprendem a dirigir viatura no EB. Logo, a tendência é serem pouco experientes e qualificados, ainda mais nas categorias “D” e “E”, visto que normalmente começam a dirigir apenas no 3° ou 4° ano de serviço devido às restrições impostas pelo CONTRAN.

9. O Senhor acredita ser oportuna a avaliação da experiência que instruendo traz consigo? De que maneira isso poderia ser feito?

Sim. Pode ser feito por intermédio de pesquisas online sem a necessidade de identificação (“google forms®”, por exemplo) partindo a iniciativa do gestor da OM (Ex: S4) ou, dependendo do acesso à chefia imediata, diretamente do motorista para o chefe imediato.

10. No ponto de vista do senhor, qual a melhor forma para fiscalizar o desempenho dos motoristas ao volante?

Obtendo opiniões de militares que foram chefe de viaturas, os quais podem ser identificados pelo livro de entrada e saída de viatura da OM. Para viaturas que possuem implementos especializados, como cisternas etc, seria interessante um militar especialista no assunto fazer a verificação de procedimentos (semestralmente creio que seria suficiente), o que não iria onerar muito este profissional especialista visto que na OM não há tantas viaturas especializadas na mesma área do especialista.

Na doutrina militar de algumas Nações Amigas, os motoristas militares são adaptados por módulos de instruções customizados, em um espectro que varia desde o conhecimento mais elementar, que o capacitaria a conduzir as viaturas **administrativas** abrangidas pela categoria “B”, com menos instruções, tendo em vista que a viatura administrativa possui as mesmas características de um veículo civil; até módulos avançados, que adaptariam, por exemplo, motoristas a conduzirem viaturas **operacionais especializadas** abrangidas pela categoria “E”, com uma gama maior de instruções, que abarcam os aspectos de militarização das viaturas, a condução das mesmas em operações, os conhecimentos atinentes aos cursos especializados (por exemplo, Transporte de Produtos Perigosos) etc.

11. O senhor acredita que esta situação apresentada é viável para o EB? Por favor, justifique sua resposta.

Sim, pois otimizaria a formação de motoristas conforme a necessidade (mais motoristas formados em menos tempo), pouparia recursos e iria desonerar a equipe de instrução.

12. O senhor acredita que a customização da instrução, por meio da adaptação modular do motorista militar, impactaria positivamente, no que diz respeito ao aumento da quantidade de motoristas? Por favor, explique.

Sim, principalmente em categoria “B”, pois o Comando poderia designar mais militares para apenas determinados módulos, já que uma restrição que por vezes ocorre é que vários militares não são voluntários para viatura de grande porte.

13. Como o senhor avalia o atual processo de adaptação de motorista militar, levando em conta o nível de capacitação técnica dos militares ao final do mesmo? Por favor, justifique sua resposta.

Se feito conforme o PP do COTER é satisfatório, porém isto demanda recursos, quantidade considerável de combustível e fiscalização por militares qualificados.

14. O senhor pensa ser oportuna a diferenciação das instruções de adaptação de motorista militar, por categoria de habilitação?

Sim.

A doutrina do Exército dos Estados Unidos da América estabelece a função de Motorista Chefe (*Master Driver*) em cada unidade da força. Sendo este militar, mediante formação em curso específico, responsável pelo gerenciamento e controle da capacitação de motoristas no âmbito de cada Unidade.

Já no Exército de Terra da Espanha e no Corpo de Fuzileiros Navais, da Marinha do Brasil, a capacitação do motorista militar ocorre em Centros de Instrução Específicos para atender a esta finalidade.

15. Qual a opinião do senhor sobre os modelos apresentados? E o senhor, vislumbra aplicação práticas desses conceitos no Exército Brasileiro?

Os dois modelos são interessantes, mas o modelo Norte-americano se apresenta mais adequado à realidade brasileira, que também é um país de dimensões continentais. A formação deste Motorista-Chefe deve sim, ocorrer de forma centralizada, em uma Unidade de Instrução Específica.

16. A doutrina militar norte-americana prevê treinamentos de reciclagem periódicos, bem como treinamentos corretivos para aqueles militares responsáveis pela ocorrência de acidentes ou que tenham cometido infrações de trânsito. Qual a aplicabilidade destes treinamentos no âmbito do EB?

Os treinamentos são aplicáveis no EB, mas a periodicidade destes treinamentos mais adequada seria a cada 2 anos, ou quando houver a mudança de categoria de habilitação.

17. O senhor deseja expressar mais alguma ideia relativa ao tema em questão?

Há um desencontro de informações relativo à este tema (EAMM), visto que não há manual vigente sobre tal atividade (C 25-10 e R-125 foram revogados), ficando apenas o PP do motorista de viatura blindada, que obviamente não é direcionado para todas as viaturas. Seria interessante publicarem uma norma

exclusivamente relativa ao EAMM após análise da legislação civil (que é bastante dinâmica) e militar vigente.

Chegamos ao final da entrevista. Reitero os agradecimentos pela contribuição.

Respeitosamente,

ELDER DAMASCENO DE SOUZA – Cap
Aluno CAO 2º ano / EsAO-2017

DADOS PESSOAIS

Nome: ALEXSANDRO TAUCHEN DE TOLEDO

Posto/(A/Q/S): S Ten Eng

Função atual: Diretor de Ensino do CFC Verde Oliva

Formação/Experiência profissional:

- Curso de Instrutor de Trânsito – Centro Universitário Franciscano (UNIFRA)– 2013;
- Curso de Diretor de Ensino – Centro Universitário Franciscano (UNIFRA)– 2014;
- Curso para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros – SEST SENAT – 2014;
- Curso de Examinador de Trânsito – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI-Santo Ângelo) – 2015;
- Curso para Condutores de Veículos de Emergência – CFC Verde Oliva – 2016;
- Curso para Condutores de Veículos de Transporte Escolar – CFC Verde Oliva – 2016;
- Curso para Condutores de Veículos de Produtos Perigosos – CFC Verde Oliva – 2016;
- Curso para Condutores de Veículos de Cargas Indivisíveis – CFC Verde Oliva – 2016;
- Curso de Pilotagem Segura de Motocicletas para Instrutores – Bramoto Motocicletas – 2016; e
- Curso de Fiscalização de Tacógrafo – Continental Automotive Solutions Ltda – 2016.

Os cursos acima relacionados auxiliaram no planejamento e implantação do Centro de Formação de Condutores Verde Oliva.

O CFC está credenciado junto ao Departamento Estadual de Trânsito, com todas as prerrogativas para execução de mudança de categoria de habilitação e realização dos cursos especializados previstos na resolução 168 do CONTRAN.

Atualmente executo as atividades atinentes a Diretor de Ensino e faço parte da equipe que aplica os exames práticos.

PERGUNTAS REFERENTES À CAPACITAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR

1. O senhor está ou já esteve envolvido com Estágio de Adaptação de Motorista Militar (EAMM)? De que forma?

Estamos implantando um projeto para execução do estágio de forma centralizada no 4º B Log, para atender os militares que realizam a mudança de categoria de habilitação em nosso CFC.

2. Como o senhor pensa que deva ser realizado o Estágio de Adaptação de Motorista Militar?

O estágio deve abordar as peculiaridades dos veículos militares, como tração, manutenção de 1º escalão, chave nato, manobras de força, etc.

Outro ponto importante é a abordagem da documentação, como a ficha de viatura, ficha de acidente, carta guia de lubrificação, etc.

3. O senhor acredita ser necessário ministrar assuntos tratados durante a formação do motorista, em Centro de Formação de Condutor, no EAMM?

Acredito que não, pois este motorista foi aprovado e certificado por um Departamento Estadual de Trânsito. Porém se faz necessário a adaptação de alguns assuntos tratados em seu processo de habilitação.

Exemplos:

- distância de seguimento: adaptar essa distância em prol dos comboios militares;

- condições adversas: no meio militar o motorista deve ser treinado em terrenos irregulares, iluminação deficiente (luz militar), cargas superdimensionadas (transporte de blindados).

4. Quais assuntos o senhor julga que devam fazer parte do EAMM? Descreva-os, por favor.

Alguns assuntos podem variar conforme as peculiaridades da região, porém outros devem ser comuns a todas:

- Documentação;

- Manobras de força;

- peculiaridades das viaturas militares;
- Manutenção de 1º escalão;
- Direção defensiva;
- Acondicionamento de cargas.

5. Qual a documentação que senhor, julga importante adotar como referência para ministrar os Estágios de Adaptação de Motorista Militar?

- PPQ 10/02
- CTB
- Resolução 168 do CONTRAN;
- T9-2810
- C 25-10

6. Tendo em vista a entrada em vigor da Resolução do CONTRAN Nr 653, de 10 de janeiro de 2017, que fixa o prazo até 31 de dezembro de 2017, para os motoristas das Forças Armadas realizem os cursos especializados. Como o senhor julga que esta demanda poderá ser atendida?

Este tema é bastante relevante, pois o CONTRAN vem prorrogando este prazo (Res 653 e 522 do CONTRAN), adiando a obrigatoriedade dos militares em possuir os referidos cursos, exceto o curso de condutor de veículos de cargas indivisíveis (A PRF entende que este curso o Exército não está isento).

O Exército está tentando se adequar a tal requisito com os recursos descentralizados do Projeto Soldado Cidadão, onde as OM contratam os cursos (geralmente é ministrado pelo SEST SENAT).

Devido a enorme demanda, várias OM não possuem motoristas suficientes com os respectivos cursos, as quais deixarão de cumprir a legislação a partir de 1º JAN 18.

Acredito que deveria haver um esforço do escalão superior para criar Centro de Formação de Condutores (CFC) na maioria das Brigadas, habilitando-os a ministrarem os cursos especializados.

O CFC Verde Oliva, como exemplo, tem capacidade de formação anual de 600 militares, distribuídos nos cinco cursos especializados, resolvendo o problema da 6ª Bda Inf Bld e outras OM da região.

7. O Senhor julga ser necessário que os motoristas, durante o EAMM, sejam orientados a atuarem como vetor de manutenção preventiva? De que forma esta orientação deve ser realizada?

Acredito que não apenas orientados, mas sim treinados para isso.

A instrução deve ser voltada para a prática, utilizando treinamentos diários, *feedback* e avaliações.

8. No âmbito do Exército, há diferentes tipos de veículos, que são submetidos a uma variada gama de missões. Sob a ótica de um gestor de frota, como o senhor avalia, em geral, o desempenho dos motoristas no atendimento das demandas operacionais e administrativas do EB? Por favor, justifique sua resposta.

Considero o desempenho razoável.

Nas missões administrativas, nota-se um despreparo para realização de grandes deslocamentos (viagens).

Nas missões operacionais, fica evidenciado o despreparo daqueles motoristas que realizaram o EAMM ineficaz e/ou deixaram de realizar o estágio. Pois, nos dois casos, sabe-se que os motoristas não possuem conhecimento sobre legislação e necessidade de documentação a ser transportada. Ex.: serviço de escolta (cumprimento dos requisitos para estarem aptos o motorista e veículo, documentação e procedimentos a serem adotados no transporte de cargas superdimensionadas, etc).

9. O Senhor acredita ser oportuna a avaliação da experiência que instruendo traz consigo? De que maneira isso poderia ser feito?

Sim. A avaliação é realizada apenas na contratação dos cabos especialistas. Durante o processo de seleção dos recrutas seria uma boa oportunidade para se levantar os jovens com experiência na área, para futuro aproveitamento.

Ademais, salienta-se a conscientização de quem paga a missão para o motorista, pois aquele militar deve ter o conhecimento da habilidade profissional individual de seus motoristas, assim não coloca militar inexperiente para cumprir missões que requerem um maior conhecimento e prática profissional.

10. No ponto de vista do senhor, qual a melhor forma para fiscalizar o desempenho dos motoristas ao volante?

Através de pesquisas realizadas com os usuários (chefes de viatura, por exemplo). O gerente de frota deve aproveitar as oportunidades e realizar deslocamentos com todos os motoristas.

Na doutrina militar de algumas Nações Amigas, os motoristas militares são adaptados por módulos de instruções customizados, em um espectro que varia desde o conhecimento mais elementar, que o capacitaria a conduzir as viaturas **administrativas** abrangidas pela categoria “B”, com menos instruções, tendo em vista que a viatura administrativa possui as mesmas características de um veículo civil; até módulos avançados, que adaptariam, por exemplo, motoristas a conduzirem viaturas **operacionais especializadas** abrangidas pela categoria “E”, com uma gama maior de instruções, que abarcam os aspectos de militarização das viaturas, a condução das mesmas em operações, os conhecimentos atinentes aos cursos especializados (por exemplo, Transporte de Produtos Perigosos) etc.

11. O senhor acredita que esta situação apresentada é viável para o EB? Por favor, justifique sua resposta.

Acredito que todos os EAMM deveriam partir dessa divisão, tendo instruções direcionadas a cada categoria. Porém a categoria “B” também possui características peculiares, necessitando também de instruções (tração, chave nato, deslocamento em terrenos acidentados, comboios, etc)

Em relação aos cursos especializados, acredito que não seja possível, pois estes cursos são regulados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

12. O senhor acredita que a customização da instrução, por meio da adaptação modular do motorista militar, impactaria positivamente, no que diz respeito ao aumento da quantidade de motoristas? Por favor, explique.

Não sei se aumentaria a quantidade de motoristas, mas com certeza as instruções teriam uma qualidade bem superior e direcionada aos assuntos pertinentes.

13. Como o senhor avalia o atual processo de adaptação de motorista militar, levando em conta o nível de capacitação técnica dos militares ao final do mesmo? Por favor, justifique sua resposta.

Creio o padrão atingido é bastante peculiar a cada OM, pois em algumas OM as instruções são priorizadas, enquanto que em outras são delegadas ao segundo plano.

Outra questão que deve ser levantada é a qualificação e capacitação dos instrutores, dificultando o nivelamento das instruções.

14. O senhor pensa ser oportuna a diferenciação das instruções de adaptação de motorista militar, por categoria de habilitação? Por favor, explique.

Muito oportuna. Atualmente existe uma diferença muito grande entre as categorias de habilitação.

As instruções deveriam ser classificadas em comum e específica.

Na instrução comum seriam abordados assuntos que seriam pertinentes a todas as categorias, como documentação, manutenção de 1º escalão, procedimentos em comboios, etc.

Na instrução peculiar os motoristas seriam divididos por categoria, voltados para as peculiaridades de cada veículo e sua dirigibilidade.

A doutrina do Exército dos Estados Unidos da América estabelece a função de Motorista Chefe (*Master Driver*) em cada unidade da força. Sendo este militar, mediante formação em curso específico, responsável pelo gerenciamento e controle da capacitação de motoristas no âmbito de cada Unidade.

Já no Exército de Terra da Espanha e no Corpo de Fuzileiros Navais, da Marinha do Brasil, a capacitação do motorista militar ocorre em Centros de Instrução Específicos para atender a esta finalidade.

15. Qual a opinião do senhor sobre os modelos apresentados? E o senhor, vislumbra aplicação práticas desses conceitos no Exército Brasileiro?

Essa questão corrobora com o que estamos realizando em nosso CFC, pois o militar realiza a mudança de categoria, para posteriormente ser matriculado na adaptação.

É notável que o padrão seja elevado, pois as instruções são ministradas por instrutores qualificados (instrutor de trânsito) e supervisionados por militares com qualificação específica para tal (diretor de ensino, diretor geral e examinador).

16. A doutrina militar norte-americana prevê treinamentos de reciclagem periódicos, bem como treinamentos corretivos para aqueles militares responsáveis pela ocorrência de acidentes ou que tenham cometido infrações de trânsito. Qual a aplicabilidade destes treinamentos no âmbito do EB?

Atualmente o Exército Brasileiro não possui esse tipo de “acompanhamento”.

Seria muito relevante esse tipo de prática, pois o motorista sempre estaria atualizado da legislação de trânsito, das novas tecnologias embarcadas e de novas técnicas de condução (condução segura, condução econômica, etc).

17. O senhor deseja expressar mais alguma ideia relativa ao tema em questão?

Primeiramente gostaria de parabenizar o prezado companheiro pela escolha deste tema, que atualmente se encontra arquivado em uma rotina obsoleta na maioria de nossas OM.

O Conselho Nacional de Trânsito, periodicamente, disponibiliza uma gama de resoluções para regulamentar o sistema de trânsito brasileiro, proporcionando integração entre seus elementos (a via, o veículo e o ser humano).

O Exército Brasileiro precisa urgentemente se adequar a algumas legislações de trânsito, principalmente ao transporte de cargas superdimensionadas e produtos perigosos.

Chegamos ao final da entrevista. Reitero os agradecimentos pela contribuição.

Respeitosamente,

ELDER DAMASCENO DE SOUZA – Cap

Aluno CAO 2º ano / EsAO-2017

DADOS PESSOAIS

Nome: WILLIAM DE CRISTO BERNARDIN DE ANDRADE

Posto/(A/Q/S): Cap

Função atual: Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores do Comando Militar da Amazônia

Formação/Experiência profissional: Curso de Instrutor de Trânsito / Centec / 2010, Curso de Diretor Geral de CFC / Centec / 2010, Curso de Diretor de Ensino de CFC / Academia Policial Militar do Guatupê / 2011, Curso de Examinador de Trânsito / Academia Policial Militar do Guatupê / 2011, Comandante do Pelotão de Suprimento e Transporte da Companhia Logística de Suprimento do 5º B Log / 2010, Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores do 5º B Log / 2012-2014, Comandante da Companhia de Manutenção do CECMA / 2015-2016, Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores do Comando Militar da Amazônia / 2017.

PERGUNTAS REFERENTES À CAPACITAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR

1. O senhor está ou já esteve envolvido com Estágio de Adaptação de Motorista Militar (EAMM)? De que forma?

Sim. Quando fui Cmt Pel Sup Trnp (Comandante do Pelotão de Suprimento e Transporte), em 2010, a garagem do 5º B Log era descentralizada e fizemos um EAMM. Em 2011 e 2012, por já possuir o curso de instrutor de trânsito, também coordenei esse estágio.

2. Como o senhor pensa que deva ser realizado o Estágio de Adaptação de Motorista Militar?

Acredito que seria importante deixar clara a separação entre a qualificação 10-55 e o EAMM, para aqueles militares de outra QM que apenas fazem o estágio para poderem dirigir para o EB.

Na QM 10-55, o militar deveria ter todo o conteúdo da primeira habilitação e realmente ser formado um motorista de categoria B, sendo que para isso deveria haver a integração com o Centro de Formação de Condutores da Brigada ou do Comando Militar de Área. Esta seria a primeira fase da formação do motorista, a qual seria executada mesmo que o militar já possua CNH B. Se o militar já tiver 1 (um) ano de habilitação, a parte prática já seria na categoria C. Em uma segunda fase, ou

intercalada com a primeira fase, seria realizada a formação do motorista militar, com todas as instruções pertinentes, como transporte, uso da chave NATO, formação de comboio, preenchimento de documentação (livro registro de viatura, ficha de acidente, ficha de viatura), prática de manutenção nível 1º escalão (em viaturas de pequeno e grande porte) entre outras. A publicação habilitaria o militar a dirigir viaturas militares da categoria de sua CNH. Desta forma não precisa fazer novamente o EAMM a cada troca de categoria.

Já o EAMM para aqueles militares que não são da QM 10-55, e que não precisam trocar de categoria, deveria ser só a 2ª fase e de forma reduzida. Seriam as mesmas instruções, porém, com carga horária menor. Na prática é isso que acontece nas OM, em que se pega o PPQ 10-55 e faz um EAMM em uma ou suas semanas. A intenção é que isso fosse padronizado.

3. O senhor acredita ser necessário ministrar assuntos tratados durante a formação do motorista, em Centro de Formação de Condutor, no EAMM?

Quando se tratar da QM 10-55, acredito que esses assuntos deveriam ser ministrados. Porém, se o EAMM for ministrados para militares de outra QM e que já são habilitados, acredito ser desnecessário, pois os assuntos já foram ministrados durante a primeira habilitação.

4. Quais assuntos o senhor julga que devam fazer parte do EAMM? Descreva-os, por favor.

Para a primeira fase, seriam ministrados os assuntos ministrados nos centros de formação de condutores: Legislação de trânsito, Infrações de trânsito, Sinalização, Direção defensiva, Primeiros socorros, Cidadania, Meio ambiente, Mecânica básica (teórica) e prática de direção veicular. Todas essas matérias deveriam ter, no mínimo, a carga horária prevista pela Resolução Nr 168 do Contran e serem ministradas nos Centros de Formação de Condutores do Exército.

Na segunda fase seriam ministrados os outros assuntos já previstos, porém, com a devida adequação de carga horária: Segurança das Instalações Logísticas, Depósitos e Oficinas, Serviços em Campanha, Manipulação de Suprimentos, Transporte Militar, Manutenção do Material (prática) e continuaria a prática de direção veicular durante todo curso.

5. Qual a documentação que senhor, julga importante adotar como referência para ministrar os Estágios de Adaptação de Motorista Militar?

CI 32/1, CI 32/2, CTB, Resolução Nr 168 do Contran e alterações, Resolução Nr 358 do Contran e alterações e PPQ 10-2.

6. Tendo em vista a entrada em vigor da Resolução do CONTRAN Nr 653, de 10 de janeiro de 2017, que fixa o prazo até 31 de dezembro de 2017, para os motoristas das Forças Armadas realizem os cursos especializados. Como o senhor julga que esta demanda poderá ser atendida?

Os Centros de Formação de Condutores do EB devem solicitar autorização para os respectivos DETRAN para ministrarem os cursos de especialização. Ao mesmo tempo, deve capacitar pelo menos um dos instrutores para ser instrutor de cursos especializados. Com isso, o Centro de Formação de passa a ter capacidade de ministrar praticamente todos os cursos para uma turma de 25 militares em praticamente duas semanas, tendo em vista que 35 horas/aula das 50 previstas são comuns a todos os cursos.

7. O Senhor julga ser necessário que os motoristas, durante o EAMM, sejam orientados a atuarem como vetor de manutenção preventiva? De que forma esta orientação deve ser realizada?

Sim, por isso eles devem receber instrução prática em viaturas leves e pesadas, mesmo não sendo habilitados nessas categorias mais elevadas. Deve-se passar a mentalidade de que a manutenção preventiva (1º escalão) é de responsabilidade do motorista da viatura.

8. No âmbito do Exército, há diferentes tipos de veículos, que são submetidos a uma variada gama de missões. Sob a ótica de um gestor de frota, como o senhor avalia, em geral, o desempenho dos motoristas no atendimento das demandas operacionais e administrativas do EB? Por favor, justifique sua resposta.

Em geral os motoristas não estão recebendo uma formação adequada e acabam internalizando os vícios dos motoristas mais antigos. Esse processo de mudança de comportamento deve demorar alguns anos para ser revertido. Os motoristas devem ter instruções práticas nas diversas, pois muitos não sabem tirar o estepe de uma 1725, por exemplo. Porém, sou a favor que cada motorista, depois de formado, seja o condutor e responsável por apenas uma viatura, principalmente quando se tratar de viaturas especializadas.

9. O Senhor acredita ser oportuna a avaliação da experiência que instruendo traz consigo? De que maneira isso poderia ser feito?

A experiência é válida e deve ser avaliada na seleção, seja na seleção complementar do soldado ou na seleção para um Curso de Formação de Cabos.

10. No ponto de vista do senhor, qual a melhor forma para fiscalizar o desempenho dos motoristas ao volante?

A avaliação deve ser feita em um trajeto predeterminado e com um examinador de trânsito, o qual deve ter a capacidade de verificar se o motorista está cumprindo as normas de trânsito e principalmente se ele sabe aplicar os princípios básicos e elementos da direção defensiva.

Na doutrina militar de algumas Nações Amigas, os motoristas militares são adaptados por módulos de instruções customizados, em um espectro que varia desde o conhecimento mais elementar, que o capacitaria a conduzir as viaturas **administrativas** abrangidas pela categoria “B”, com menos instruções, tendo em vista que a viatura administrativa possui as mesmas características de um veículo civil; até módulos avançados, que adaptariam, por exemplo, motoristas a conduzirem viaturas **operacionais especializadas** abrangidas pela categoria “E”, com uma gama maior de instruções, que abarcam os aspectos de militarização das viaturas, a condução das mesmas em operações, os conhecimentos atinentes aos cursos especializados (por exemplo, Transporte de Produtos Perigosos) etc.

11. O senhor acredita que esta situação apresentada é viável para o EB? Por favor, justifique sua resposta.

Pode ser viável e apesar de ter explanado de forma um pouco diversa, pode até ser compatível com meu pensamento anterior. O estágio poderia ser mantido como único, como já mencionei, mas seria o módulo básico. No módulo avançado, entraria a prática dos cursos especializados (que não existe) para passar a experiência necessária para o motorista, tendo em vista que os cursos especializados são apenas teóricos.

12. O senhor acredita que a customização da instrução, por meio da adaptação modular do motorista militar, impactaria positivamente, no que diz respeito ao aumento da quantidade de motoristas? Por favor, explique.

Como falei no início, em separar as instruções de QM 10-55 e EAMM, afim de otimizar a instrução, aproveitando desta forma a experiência e formação anterior do motorista, acredito que pode ser uma solução viável para aumentar a quantidade de motoristas. Desta forma não se perderia tempo com formações já realizadas e poderia especializar ainda mais o motorista.

13. Como o senhor avalia o atual processo de adaptação de motorista militar, levando em conta o nível de capacitação técnica dos militares ao final do mesmo? Por favor, justifique sua resposta.

Acredito a formação tem sido falha, principalmente por não haver um manual adequado tratando do assunto. Várias vezes fui procurado por militares chefes de garagem e de Pelotão de Transportes perguntando como poderiam fazer o EAMM. Sempre falo que deve ser observado o que está previsto para a qualificação 10-55,

mas como é uma instrução reduzida, temos diversas formações diferentes pelo Brasil.

14. O senhor pensa ser oportuna a diferenciação das instruções de adaptação de motorista militar, por categoria de habilitação? Por favor, explique.

Não. Como expliquei anteriormente, acredito que a adaptação a motorista militar deve ser única. Quando o militar alterar sua categoria, já terá a formação adequada para dirigir viaturas militares da categoria que se habilitou. Na prática o instruendo acaba vendo a mesma instrução duas vezes ou mais quando tem que fazer todo EAMM a cada mudança de categoria.

Ressalto que esse poderia ser o módulo básico e quando se tratar de cursos especializados, teríamos os módulos avançados, somente prático, tendo em vista que a formação de motorista especializado é apenas teórica.

A doutrina do Exército dos Estados Unidos da América estabelece a função de Motorista Chefe (*Master Driver*) em cada unidade da força. Sendo este militar, mediante formação em curso específico, responsável pelo gerenciamento e controle da capacitação de motoristas no âmbito de cada Unidade.

Já no Exército de Terra da Espanha e no Corpo de Fuzileiros Navais, da Marinha do Brasil, a capacitação do motorista militar ocorre em Centros de Instrução Específicos para atender a esta finalidade.

15. Qual a opinião do senhor sobre os modelos apresentados? E o senhor, vislumbra aplicação práticas desses conceitos no Exército Brasileiro?

Achei interessante a questão dos módulos para especializados para passar a experiência necessária. Já tive a experiência de formar um motorista categoria D, que apesar de ser cauteloso no trânsito, não tinha a experiência para dirigir transportando cargas pesadas em serra. Os desfecho foi a perda do freio na descida da serra e a morte do chefe de viatura. Eu incluiria neste módulo avançado uma prática de transporte de cargas com excesso de carga e excesso lateral.

Acredito ser plenamente viável a aplicação no EB.

16. A doutrina militar norte-americana prevê treinamentos de reciclagem periódicos, bem como treinamentos corretivos para aqueles militares responsáveis pela ocorrência de acidentes ou que tenham cometido infrações de trânsito. Qual a aplicabilidade destes treinamentos no âmbito do EB?

Essas instruções de nivelamento ou reciclagem devem ocorrer, inclusive como um critério para engajamento/reegajamento. Também deve ocorrer mensalmente uma inspeção para verificar o conhecimento dos motoristas sobre as viaturas, inclusive com uma verificação prática. Acredito ser viável a aplicação no EB

17. O senhor deseja expressar mais alguma ideia relativa ao tema em questão?

No momento, não.

Chegamos ao final da entrevista. Reitero os agradecimentos pela contribuição.

Respeitosamente,

ELDER DAMASCENO DE SOUZA – Cap
Aluno CAO 2º ano / EsAO-2017

PROGRAMA-PADRÃO DE TREINAMENTO PARA ADAPTAÇÃO À VIATURA MILITAR NÃO BLINDADA

1ª Edição - 2017

SEM OBJETIVOS BEM DEFINIDOS, SOMENTE POR ACASO CHEGAREMOS A ALGUM LUGAR

COTER

FASE DE INSTRUÇÃO DO TREINAMENTO (INSTRUÇÃO DO MOTORISTA MILITAR E DO ACOMPANHANTE DE VIATURA NÃO BLINDADA)

CAPACITAR O MILITAR PARA SER EMPREGADO EM OPERAÇÕES EM SITUAÇÃO DE GUERRA E NÃO GUERRA

As páginas que se seguem contêm informações indispensáveis para os usuários do presente PP

I. INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

1. FINALIDADE

Este Programa - Padrão de Treinamento regula a instrução destinada a adaptação dos militares possuidores da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para conduzirem as viaturas militares não blindadas das Organizações Militares e a capacitação do acompanhante de viatura.

2. OBJETIVOS DO TREINAMENTO

a. Objetivos Gerais

1) Capacitar o militar ao exercício da função de motorista.
2) Capacitar o militar ao exercício da função de acompanhante de viatura.
3) Complementar os conhecimentos adquiridos durante a formação como motorista, em Centro de Formação de Condutores.
4) Prosseguir no desenvolvimento do valor moral dos militares.
5) Prosseguir no estabelecimento de vínculos de liderança entre comandantes (em todos os níveis) e comandados.

b. Objetivos Parciais

1) Completar a formação individual do militar possuidor de CNH.
2) Aprimorar a formação do caráter militar dos instruendos.
3) Prosseguir na criação de hábitos adequados à vida militar e ao trânsito.
4) Prosseguir na obtenção de padrões de procedimentos necessários à vida militar.
5) Continuar a aquisição de conhecimentos necessários à formação do militar e ao desempenho de funções de Motorista de Viaturas Militares não Blindadas e de Acompanhante de Viatura.

c. Objetivo-síntese

Adaptar os militares possuidores da CNH para conduzirem as viaturas militares não blindadas, e os demais militares a atuarem como acompanhante de viatura.

3. ESTRUTURA DA INSTRUÇÃO

a. Características

1) O programa de treinamento constante deste PP foi elaborado a partir de uma análise descritiva das necessidades das OM e das exigências da legislação de trânsito brasileira. Portanto, as matérias, os assuntos e os objetivos propostos estão intimamente relacionados às peculiaridades das diferentes categorias e especializações de motoristas existentes.

2) A instrução de adaptação às Viaturas Militares não blindadas compreende:

a) Módulos destinados à adaptação dos militares possuidores de CNH, à função de motorista militar;
b) Módulos destinados à especialização de motoristas militares, que atendam aos pré-requisitos estabelecidos pela legislação de trânsito brasileira, à função de motoristas especializados.
c) Módulo destinado à capacitação do acompanhante de viatura.

3) As instruções de habilitação compreendem:
a) um conjunto de módulos;
b) um conjunto de matérias integrantes de cada módulo;
c) um conjunto de assuntos integrantes de cada matéria;
d) um conjunto de sugestões para objetivos intermediários; e
e) um conjunto de objetivos terminais, chamados Objetivos Individuais de Instrução (OII), que podem ser relacionados a conhecimentos, habilidades e atitudes.

4) Os módulos é conjunto de informações que permitirá o militar a conduzir determinado tipo de viatura, de acordo com a categoria de

habilitação do mesmo, e (ou) atuar como acompanhante de viatura.

5) As matérias constituem as áreas de conhecimentos e de habilidades necessárias à Adaptação do Motorista de Viaturas Militares não blindadas, ou capacitação do acompanhante de viatura.

6) Os assuntos relativos a cada matéria são apresentados de forma sequenciada. Tanto quanto possível, as matérias necessárias à Adaptação do Motorista Militar, para o desempenho de funções afins, foram reunidas de modo a permitir que a instrução possa vir a ser planejada para grupamentos de militares que, posteriormente, serão designados para conduzirem viaturas semelhantes.

7) As sugestões para objetivos intermediários são apresentadas como um elemento auxiliar para o trabalho do instrutor. A um assunto pode corresponder um ou vários objetivos intermediários. Outros objetivos intermediários poderão ser estabelecidos além daqueles constantes deste PP.

O Comandante da Subunidade é o orientador do instrutor da matéria, na determinação dos objetivos intermediários a serem atingidos.

8) Os Objetivos Individuais de Instrução (OII), relacionados aos conhecimentos e às habilidades, correspondem aos comportamentos que o militar deve evidenciar, como resultado do processo ensino-aprendizagem a que foi submetido no âmbito de determinada matéria. Uma mesma matéria compreende um ou vários OII. Um Objetivo Individual de Instrução, relacionado a conhecimentos ou habilidades, compreende:

a) a tarefa a ser executada, que é a indicação precisa do que o militar deve ser capaz de fazer ao término da respectiva instrução;

b) a(s) condição(ões) de execução que indica(m) as circunstâncias ou situações oferecidas ao militar, para que ele execute a tarefa proposta. Essa(s) condição(ões) deve(m) levar em consideração as diferenças regionais e as características do militar; e

c) o padrão mínimo a ser atingido, determina o critério da avaliação do desempenho individual.

9) Os Objetivos Individuais de Instrução (OII), relacionados à Área Afetiva, detalhados nos PPB/1 e PPB/2, correspondem aos atributos a serem evidenciados pelos militares, como resultado da ação educacional exercida pelos instrutores, independente das matérias ou assuntos ministrados. Os OII compreendem os seguintes elementos:

a) o nome do atributo a ser evidenciado, com a sua respectiva definição; um conjunto de condições dentro das quais o atributo poderá ser observado; e

b) o padrão - evidência do atributo.

Os Comandantes de Subunidades e Instrutores continuarão apreciando o comportamento do militar em relação aos atributos da Área Afetiva, considerados no PPB1/PPB2, ao longo do treinamento específico.

b. Fundamentos da Instrução Individual - Consultar o PPB/1.

4. DIREÇÃO E CONDUÇÃO DA INSTRUÇÃO

a. Responsabilidades

1) O Comandante, Chefe ou Diretor de OM é o responsável pela Direção de Instrução de sua OM. Cabe-lhe, assessorado pelo S-3, planejar, coordenar, controlar, orientar e fiscalizar as ações que permitam aos Comandantes de Subunidades e/ou de Grupamento de Instrução elaborar a programação semanal de atividades e a execução da instrução propriamente dita.

2) O Grupamento de Instrução da Adaptação do Motorista de Viaturas Militares não blindadas deverá ser dirigido por um oficial, que será o responsável pela condução das atividades de instrução do treinamento específico.

O Comandante, Chefe ou Diretor de OM poderá modificar ou estabelecer novos OII, tarefas, condições ou padrões mínimos , tendo em vista

adequar as características dos militares e as peculiaridades da OM à consecução dos Objetivos do Treinamento Específico.

b. Ação do S3

1) Realizar o planejamento do Estágio de Adaptação de Motorista Militar de Viatura não Blindada, segundo o preconizado neste Programa - Padrão, na legislação em vigor e nas diretrizes e(ou) ordens dos escalões enquadrantes.

2) Coordenar e controlar a instrução do Treinamento Específico, a fim de que os militares alcancem os OII de forma harmônica, equilibrada e consentânea com prazos e interesses conjunturais, complementando os critérios para os padrões mínimos, quando necessário.

3) Providenciar a confecção de testes, fichas, ordens de instrução e de outros meios auxiliares, necessários à uniformização das condições de execução e de consecução dos padrões mínimos previstos nos OII.

4) Providenciar a organização dos locais e das instalações para a instrução e de outros meios auxiliares, necessários à uniformização das condições de execução e de consecução dos padrões mínimos previstos nos OII.

5) Planejar a utilização de áreas e meios de instrução, de forma a garantir uma distribuição equitativa pelos Grupamentos de Instrução.

6) Organizar a instrução da OM, de modo a permitir a compatibilidade e a otimização da instrução do treinamento de adaptação com a do CTTEP.

c. Ação dos Comandantes de SU e(ou) de Grupamentos de Instrução

Os Comandantes de SU e(ou) de Grupamentos de Instrução deverão ser chefes de uma equipe de educadores a qual, por meio de ação contínua, exemplos constantes e devotamento à instrução, envidarão todos os esforços necessários à consecução, pelos instruendos, dos padrões mínimos exigidos nos OII previstos neste PP.

d. Métodos e Processos de Instrução

1) Os elementos básicos que constituem o PP são os Módulos, as Matérias, os Assuntos, as Tarefas, e os Objetivos Intermediários.

2) Os métodos e processos de instrução, preconizado no manual T 21-250 e demais documentos de instrução, deverão ser criteriosamente selecionados e combinados, a fim de que os OII relacionados a conhecimentos e habilidades, definidos sob a forma de "tarefa", "condições de execução" e "padrão mínimo", sejam atingidos pelos instruendos.

3) Durante as sessões de instrução, o militar deve ser colocado, tanto quanto possível, em contato direto com situações semelhantes às que devam ocorrer no exercício da função de motorista de acordo com a categoria de habilitação ou especialização. A instrução que não observar o princípio do realismo (T 21-250) corre o risco de tornar-se artificial e pouco orientada para os objetivos que os instruendos têm de alcançar. Os meios auxiliares e os exercícios de simulação devem dar uma visão bem próxima da realidade, visualizando, sempre que possível, o desempenho das funções em situação de guerra e não guerra.

4) Em relação a cada uma das matérias do treinamento específico, o instrutor deverá adotar os seguintes procedimentos:

a) analisar os assuntos e as sugestões para objetivos intermediários, procurando identificar a relação existente entre eles. Os assuntos e as sugestões para objetivos intermediários são valiosos auxiliares da instrução. Os objetivos intermediários fornecem uma orientação segura sobre como conduzir o militar para o domínio dos OII; são, portanto, pré-requisitos para esses OII; e

b) analisar os OII em seu tríplice aspecto: tarefa, condições de execução e padrão mínimo. Estabelecer, para cada OII, aquele(s) que

deverá(ão) ser executado(s) pelos militares, individualmente ou em equipe; analisar as condições de execução, de forma a poder torná-las realmente aplicáveis na fase de avaliação.

5) Todas as questões levantadas quanto à adequação das "condições de execução" e do "padrão mínimo" deverão ser levadas ao Comandante da Unidade, a fim de que ele, assessorado pelo S3, decida sobre as modificações a serem introduzidas no planejamento inicial.

6) Os OII relacionados à área afetiva são desenvolvidos durante todo o período de habilitação e não estão necessariamente relacionados a um assunto ou matéria, mas devem ser alcançados em consequência de situações criadas pelos instrutores no decorrer da instrução, bem como de todas as vivências do militar. O desenvolvimento de atitudes apoia-se, basicamente, nos exemplos de conduta apresentados pelos chefes e pares, no ambiente global em que ocorre a instrução.

5. RECRUTAMENTO E SELEÇÃO PARA O TREINAMENTO

O recrutamento e a seleção dos militares possuidores de CNH para realizarem o Estágio de Adaptação de Motorista Militar (EAMM) de Viatura não Blindada deverá seguir o preconizado, nas Normas de Qualificação, Habilitação, Condições de Acesso e Situação das Praças do Exército, no PPB/1 e na Legislação de Trânsito Brasileira (Código de Trânsito Brasileiro, Resoluções do CONTRAN etc).

Os militares deverão ser entrevistados e ter sua vida pregressa como motorista e militar analisadas, incluindo a **certificação de que a CNH apresentada é realmente válida**, com intuito de averiguar a aptidão do mesmo para se tornar um motorista de viatura militar.

Além da entrevista, deverão ser submetidos a uma avaliação diagnóstica escrita para verificação dos conhecimentos recebidos durante a formação como motorista.

Os militares que não realizarem o EAMM serão designados para realizar o módulo de instrução de acompanhante de viatura.

6. TEMPO ESTIMADO

a. A carga horária estimada para o Estágio de Adaptação de Motorista Militar é variável, sendo o mínimo de 6 horas, para realização do Módulo de Instrução para motoristas de viaturas administrativas abrangidas pela categoria “B” (Módulo Básico), e o máximo de 98 horas de atividades diurnas e 4 horas de atividades noturnas, para realização do Módulo de Instrução para motoristas de viaturas operacionais abrangidas pela categoria “E”, com seus pré-requisitos, Módulo Básico e o Módulo de Instrução para motoristas de viaturas administrativas abrangidas pela categoria “E”, mais todos os Módulos de Instrução para Motoristas Especializados.

b. A carga horária estimada para o módulo de instrução de acompanhante de viatura é de 04 horas

c. A Direção de Instrução, condicionada pelas servidões impostas por alguns dos OII do treinamento específico, deverá prever atividades diurnas e noturnas com carga horária compatível com a consecução destes OII por parte dos instruendos.

d. Tendo em vista os recursos disponíveis na OM, as características e o nível da aprendizagem dos militares, bem como outros fatores que porventura possam interferir no desenvolvimento da instrução, poderá o Comandante, Chefe ou Diretor da OM alterar as previsões de carga horária prevista no presente PP.

7. VALIDAÇÃO DO PP

Conforme prescrito no PPB/1 e SIVALI/PP.

8. ESTRUTURA DO PROGRAMA-PADRÃO

a. O PP está organizado de modo a reunir, tanto quanto possível, a instrução prevista para as diversas categorias e especializações de motoristas de viaturas militares não blindadas. Esta instrução corresponde a uma ou mais

matérias. Os conteúdos de cada matéria são assuntos, que a compõem. Para cada assunto apresenta-se uma ou mais sugestão(ões) de objetivo(s), intermediário(s), que têm a finalidade de apenas orientar o instrutor. A um conjunto de assuntos pode corresponder um ou mais OII.

b. Os OII estão numerados, dentro da seguinte orientação: Exemplo: 2 T - XX01

- O numero 2 indica a matéria Manutenção Preventiva.
- T indica que o OII se refere à "Treinamento".
- Os dois primeiros números da milhar (XX) indicam a Instrução do Treinamento de Adaptação às Viaturas Militares

- A dezena 01, o número do OII dentro da matéria, no caso "Conhecer o manual de operação das viaturas". Há, ainda, a indicação do objetivo parcial ao qual está vinculado o OII (FC, OP etc), conforme orientado no PPB/1.

9. NORMAS COMPLEMENTARES

a. Este Programa-Padrão regula a adaptação de militares possuidores de CNH nas categorias relacionadas a seguir, para o desempenho da função de motorista de viaturas militares não blindadas, segundo a Legislação de Trânsito Brasileira, em vigor:

CATEGORIA da CNH	VEÍCULOS
A	Veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral.
B	Veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista.
C	Veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas.
D	Veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista.
E	Combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.

b. As viaturas, cuja condução exija habilitação nas categorias mencionadas anteriormente, deverão ser dirigidas por militares habilitados e adaptados, mediante o treinamento constante neste PP, bem como aquelas que requeiram as especializações (Transporte de Produtos Perigosos, Transporte de Cargas Indivisíveis, Transporte Coletivo de Passageiros, Transporte de Escolares e Transporte de Emergência).

c. Nas instruções de cada Módulo de Treinamento para Motorista de Viaturas deverão ser utilizadas as viaturas correspondentes à categoria da CNH do militar.

d. O Módulo de Treinamento para Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria “B” constitui-se o Módulo Básico de treinamento, devendo todos os motoristas serem aprovados neste módulo de instrução para poderem frequentar os demais módulos previstos.

e. Além do Módulo Básico, os Módulos de Treinamento para Motorista de Viaturas Administrativas constituem-se pré-requisito para os militares poderem cursar os Módulos de Viaturas Operacionais, das respectivas categorias.

f. Esse treinamento pode coincidir, no todo ou em parte, com as atividades da Capacitação Técnica e Tática do Efetivo Profissional (CTTEP). O início e o término serão regulados pelo Cmdo GU ou OM.

g. No início do treinamento deverá ser publicada em Boletim o nome dos participantes, com número da CNH e categoria; a designação da equipe de instrução e a nomeação da comissão examinadora.

h. Ao término do treinamento deverá ser publicado em Boletim o resultado da atividade, julgando cada militar "APTO" ou "INAPTO" em cada módulo de instrução realizado.

i. Os militares aptos receberão o Certificado de Habilitação Militar, cuja validade é de 01 (um) ano, assinado pelo Cmt OM, no qual estarão expressos os módulos de instrução concluídos com aproveitamento, de acordo com o modelo a seguir:

CERTIFICADO DE HABILITAÇÃO MILITAR

VÁLIDO ATÉ: _____

MINISTÉRIO DA DEFESA

BI Nr ___, de __(data)_, da ___(OM)___.

FOTO 3X4

FARDADO

Nome:_____

_____

_____

Posto/Grad:_____

Nr CNH:_____

CERTIFICO que o titular deste está apto a conduzir as viaturas abrangidas pelas categorias: ____*("A", "B", "C", "D" e "E")*_____, e possui as seguintes especializações: __*(Transporte Coletivo de Passageiros, de Escolares, de Emergência, de Produtos Perigosos e de Cargas Indivisíveis)*____.

Local, (*dia*) de (*mês*) de (*ano*).

_____

Cmt (*Nome da OM*)

Figura 01: Modelo do Certificado de Habilitação Militar (frente e verso).

j. O motorista que for Soldado deverá ter um graduado como acompanhante de viatura. Caso o motorista seja um graduado ou oficial, qualquer militar poderá acompanhá-lo.

k. As viaturas administrativas, abrangidas pela categoria "B", poderão ser conduzidas sem acompanhante, desde que seu motorista **não** seja Soldado do Efetivo Variável e que sejam respeitadas as medidas de segurança necessárias.

l. A pistola constitui-se armamento de dotação do motorista e, portanto, todos militares aprovados deverão ter realizado o Tiro de Instrução Básica de Pistola, de acordo com as IGTAEx e IRTAEx, para poderem receber o Certificado de Habilitação Militar (CHM).

m. A exemplo da utilização do armamento de dotação é também inerente ao militar o conhecimento sobre os procedimentos de primeiros socorros às vítimas de acidentes e para isso, os motoristas deverão valer-se das informações recebidas nos demais cursos militares e das atualizações, que devem ser objetos de instrução do CTTEP.

n. Antes de completar 01(um) da emissão do CHM, os motoristas deverão realizar um treinamento de reciclagem, que se constituirá apenas da prática de direção, em viatura compatível com a categoria da CNH, e instrução teórica de legislação de trânsito sobre as atualizações da Legislação de Trânsito Brasileira.

o. Os Cmt OM deverão providenciar o recolhimento das CHM vencidas.

p. Os motoristas autuados, cujas alegações de defesa não forem procedentes, deverão cursar um treinamento corretivo, sobre legislação de trânsito. Bem como, aqueles motoristas que provocarem acidentes, os quais deverão receber treinamento corretivo sobre direção defensiva e legislação de trânsito.

q. Para especialização dos motoristas ser registrada no RENACH (Registro Nacional de Carteiras de Habilitação), em campo específico da CNH, as OM deverão instrumentar o DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), requerendo-o.

r. Caso a OM não reúna condições de ministrar os módulos de especialização aos seus motoristas, estas poderão realizar a contratação de terceiros para prestação de serviço, desde que os mesmos cumpram o que prevê a legislação de trânsito brasileira. Neste caso, para o registro do especialização no RENACH, em campo específico da CNH, o próprio condutor deverá requerer diretamente ao DETRAN de seu estado.

s. As normas fixadas neste PP serão complementadas pelo (as):

1) PIM, expedido pelo COTER; e

2) Diretrizes, Planos e Programas de Instrução, elaborados pelos Grandes Comandos, Grandes Unidades e Unidades.

t. Este Programa-Padrão deverá ser atualizado constantemente de modo a acompanhar o dinamismo na evolução da Legislação de Trânsito Brasileira.

u. Tendo em vista que o presente PP foi adotado pela F Ter em caráter "EXPERIMENTAL", solicita-se aos Comandantes, Chefes e Diretores de OM apresentarem ao COTER, as sugestões que tenham o objetivo de aperfeiçoá-lo. As quais deverão mencionar o Módulo, a Matéria, OII, parágrafo e linha do texto a que se referem, com os comentários necessários ao entendimento e consequente aperfeiçoamento do PP.

.

Você encontrará, nas páginas que se seguem, uma proposta para a distribuição de tempo e um modelo de calendário, para o desenvolvimento do Programa de Treinamento que visa a Adaptação do Motorista para conduzir viaturas militares e a Capacitação do Chefe de Viatura.

O Comandante, Chefe ou Diretor da OM poderá, em função dos recursos disponíveis, das características dos instruendos e de outros fatores conjunturais, alterar a carga horária das matérias discriminadas na distribuição sugerida.

Os quadros apresentados indicam os números das matérias peculiares que deverão constar dos programas de treinamento de cada um dos grupamentos de instrução mencionados neste PP.

II. PROPOSTA PARA A DISTRIBUIÇÃO DE TEMPO

1. QUADRO GERAL DE DISTRIBUIÇÃO DO TEMPO

	MÓDULO DE INSTRUÇÃO	INSTRUÇÃO		
		DIURNA	Noturna	Total
INSTRUÇÃO DE ADAPTAÇÃO ÀS VIATURAS MILITARES	Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria “B”	6	-	6
	Motorista de Viaturas Operacionais abrangidas pela Categoria “B”	28	4	32
	Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria “C”	4	-	4
	Motorista de Viaturas Operacionais abrangidas pela Categoria “C”	28	4	32
	Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria “D”	4	-	4
	Motorista de Viaturas Operacionais abrangidas pela Categoria “D”	28	4	32
	Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria “E”	8	-	8
	Motorista de Viaturas Operacionais abrangidas pela Categoria “E”	28	4	32
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte Coletivo de Passageiros	08	-	08
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte de Cargas Perigosas	24	-	24
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte de Emergência	08	-	08

1. QUADRO GERAL DE DISTRIBUIÇÃO DO TEMPO

INSTRUÇÃO DE ADAPTAÇÃO ÀS VIATURAS MILITARES	MÓDULO DE INSTRUÇÃO	INSTRUÇÃO		
		DIURNA	Noturna	Total
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte de Cargas Indivisíveis	16	-	16
	Acompanhante de Viatura	04	-	04

2. QUADRO DE DISTRIBUIÇÃO DE TEMPO DESTINADO À INSTRUÇÃO PECULIAR POR MÓDULO DE INSTRUÇÃO

	MÓDULO DE INSTRUÇÃO	Nr	MATÉRIAS PECULIARES	HORAS
INSTRUÇÃO DE ADAPTAÇÃO ÀS VIATURAS MILITARES	Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria “B” (MÓDULO BÁSICO)	1	Viaturas	01
		2	Manutenção Preventiva	01
		3	Legislação de Trânsito	01
		4	Direção Defensiva	01
		5	Procedimentos Administrativos	01
		6	Procedimentos Operativos	01
			SOMA	06
	Motorista de Viaturas Operacionais abrangidas pela Categoria “B”	2	Manutenção Preventiva	04
		7	Transporte Militar	08
		8	Manobra de Força	04
		9	Condução de Viaturas	16
			SOMA	32
	Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria “C”	2	Manutenção Preventiva	02
		10	Tacógrafo	01
		11	Transporte de Cargas	01
			SOMA	04
	Motorista de Viaturas Operacionais abrangidas pela Categoria “C”	2	Manutenção Preventiva	04
		7	Transporte Militar	08
		8	Manobra de Força	04
		9	Condução de Viaturas	16
			SOMA	32
	Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria “D”	2	Manutenção Preventiva	02
		10	Tacógrafo	01
		12	Transporte de Tropa	01
			SOMA	04

2. QUADRO DE DISTRIBUIÇÃO DE TEMPO DESTINADO À INSTRUÇÃO PECULIAR POR MÓDULO DE INSTRUÇÃO

	MÓDULO DE INSTRUÇÃO	Nr	MATÉRIAS PECULIARES	HORAS
INSTRUÇÃO DE ADAPTAÇÃO ÀS VIATURAS MILITARES	Motorista de Viaturas Operacionais abrangidas pela Categoria "D"	2	Manutenção Preventiva	04
		7	Transporte Militar	08
		8	Manobra de Força	04
		9	Condução de Viaturas	16
			SOMA	32
	Motorista de Viaturas Administrativas abrangidas pela Categoria "E"	2	Manutenção Preventiva	04
		10	Tacógrafo	01
		11	Transporte de Cargas	02
		12	Transporte de Tropa	01
			SOMA	08
	Motorista de Viaturas Operacionais abrangidas pela Categoria "E"	2	Manutenção Preventiva	04
		7	Transporte Militar	08
		8	Manobra de Força	04
		9	Condução de Viaturas	16
			SOMA	32
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte Coletivo de Passageiros	13	Transporte Coletivo de Passageiros	08
			SOMA	08
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte de Escolares	14	Transporte de Escolares	08
			SOMA	08
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte de Produtos Perigosos	15	Transporte de Produtos Perigosos	24
			SOMA	24
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte de Emergência	16	Transporte de Emergência	08
			SOMA	08
	Motorista Especializado de Viaturas para Transporte de Cargas Indivisíveis	17	Transporte de Cargas Indivisíveis	16
			SOMA	16

2. QUADRO DE DISTRIBUIÇÃO DE TEMPO DESTINADO À INSTRUÇÃO PECULIAR POR MÓDULO DE INSTRUÇÃO

	MÓDULO DE INSTRUÇÃO	Nr	MATÉRIAS PECULIARES	HORAS
INSTRUÇÃO DE ADAPTAÇÃO ÀS VIATURAS MILITARES	Acompanhante de Viatura	1	Viaturas	01
		2	Manutenção Preventiva	01
		6	Procedimentos Operativos	02
			SOMA	04

A seguir, são apresentadas as matérias peculiares da instrução de adaptação às viaturas militares não blindadas sobre rodas.

III. MATÉRIAS ESPECÍFICAS DA INSTRUÇÃO DE ADAPTAÇÃO DE MOTORISTA MILITAR E ACOMPANHANTE DE VIATURA

1. VIATURAS MILITARES	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 01h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (AC)	Identificar os tipos de viatura em uso no EB e suas peculiaridades.	Apresentada, ao militar, os tipos de viatura em uso no EB.	O militar deverá ser capaz de reconhecer os tipos de viatura em uso EB.	- Identificar os diversos tipos de viaturas e reboques em uso no Exército. - Identificar os diversos tipos de viaturas e reboques existentes na OM.	1. Tipos de viaturas em uso no EB a. Viaturas administrativas e operacionais; b. Viaturas sobre rodas e sobre lagartas; c. Viaturas anfíbias; d. CC e VBTP; e. VTP, VTE, VE e VTNE; e f. VRNE, VRE, VSRNE e VSRE. 2. Apresentação dos diversos tipos de viaturas existentes na OM. 3. Número de registro de viaturas militares.
T-XX02 (AC)	Identificar o motor e seus órgãos anexos, e providenciar a depanagem da viatura.	Apresentada, ao militar, uma Viatura.	O militar deverá identificar o motor e seus órgãos anexos;	- Identificar as principais partes componentes de uma viatura automóvel. - Explicar a finalidade das principais partes componentes de uma viatura. - Descrever a composição e o funcionamento sumário dos motores à gasolina e a óleo diesel.	4. Organização sumária de viatura automóvel. 5. Motor e órgãos anexos. 6. Sistemas a. Alimentação; b. Distribuição; c. Ignição; d. Lubrificação; e. Arrefecimento f. Transmissão; e

					- Descrever a composição e funcionamento sumário dos sistemas. - Citar as panes mais comuns e etapas a seguir na depanagem. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	g. Elétrico. 7. Panes mais comuns - Depanagem e reparos de emergência a cargo do motorista.

2. MANUTENÇÃO PREVENTIVA	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 01h a 04h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	CONDIÇÃO	PADRÃO MÍNIMO	SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS	ASSUNTOS
T-XX01 (AC)	Conhecer o manual de operação das viaturas.	Apresentados, ao militar, as viaturas e os seus respectivos manuais de operação.	O militar deverá conhecer as peculiaridades das viaturas.	- Identificar os limites e as capacidades das viaturas. - Identificar os procedimentos peculiares à operação das viaturas.	1. Manuais de Operação das Viaturas.
T-XX02 (HT)	Operar os equipamentos mecânicos, elétricos, eletrônicos e/ou hidráulicos acoplados à viatura.	Apresentados, ao militar, as viaturas e os manuais de operação de seus respectivos equipamentos.	O militar deverá saber operar os equipamentos acoplados às viaturas.	- Identificar os limites e as capacidades dos equipamentos acoplados às viaturas. - Identificar os procedimentos peculiares à operação das viaturas.	2. Manuais de Operação das Viaturas.
T-XX03 (HT)	Realizar a manutenção de 1º Escalão em viatura.	Apresentados, ao militar, uma viatura, com panes e seu ferramental de 1º Escalão.	O militar deverá realizar a manutenção de 1º escalão, utilizando as ferramentas adequadas, e/ou providenciar para que todas as panes sejam sanadas. Após a realização da tarefa, a viatura deverá estar em perfeita condições de funcionamento.	- Identificar o ferramental de 1º Escalão. - Descrever os procedimentos a serem realizados na manutenção de 1º escalão. - Fazer a troca de pneu. - Realizar o pedido para manutenção da viatura e pedido de peças para reparação. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	3. Ferramental de 1º Escalão e equipamento das viaturas. 4. Manutenção de 1º escalão. 5. Troca de pneu. 6. Sistema de manutenção do Exército. Organização da manutenção na unidade. 7. Segurança no trabalho - Normas e medidas

					de segurança no trabalho.
T-XX04 (AC)	Lubrificar a viatura segundo a Carta-guia de Lubrificação.	Apresentada, ao militar, uma viatura e sua Carta-guia de Lubrificação.	Deverá ser realizada a lubrificação prevista na Carta-guia de Lubrificação da viatura. As partes externas da viatura não poderão ficar sujas de óleo ou de graxa.	- Identificar, na viatura, com auxílio da Carta-guia, os pontos de lubrificação. - Descrever as precauções a serem observadas na realização dos trabalhos em condições climáticas extremas. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	8. Lubrificação da viatura a cargo do motorista. Carta-guia de Lubrificação. 9. Precauções para o trabalho em condições climáticas extremas.
T-XX05 (AC)	Realizar a inspeção da viatura antes da partida.	Apresentadas, ao militar, uma viatura e sua Ficha de Serviço.	O militar deverá realizar, com acerto, todas as tarefas recomendadas no verso da Ficha de Serviço da Viatura.	- Descrever o processamento de manutenção no EB e a sua organização na Unidade. - Realizar a inspeção da viatura e na manutenção de 1º Escalão. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	10. Inspeção de Viatura.
T-XX06 (AC)	Realizar teste de verificação de execução da manutenção preventiva.	Apresentadas, ao militar, questões teóricas e práticas sobre manutenção preventiva.	O militar deverá solucionar, com acerto, as questões propostas.	- Responder questões propostas sobre manutenção preventiva.	11. Teste sobre procedimentos de manutenção preventiva.

3. LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 01h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (AC)	Conhecer a Legislação de Trânsito Brasileira.	Apresentado, ao militar, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as Resoluções do CONTRAN concernentes às FFAA, solicitar que responda sobre os aspectos mais importantes, constantes na Legislação de Trânsito Brasileira.	O militar deverá manusear e responder questionamentos do instrutor sobre os aspectos mais importantes, constantes na Legislação de Trânsito Brasileira.	- Identificar os órgãos e entidades, com as respectivas competências, que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. - Identificar as vias públicas. - Conhecer a ordem de prevalência da sinalização de trânsito. - Identificar as sinalizações de trânsito. - Identificar os dispositivos de sinalização auxiliares. - Identificar os gestos do agente de trânsito e do condutor. - Conhecer a classificação geral dos veículos. - Identificar os equipamentos obrigatórios, registros e licenciamento dos veículos. - Aplicar as normas gerais de circulação e conduta no trânsito. - Identificar as infrações e penalidades de trânsito. - Conhecer as medidas administrativas que poderão ser aplicadas pela autoridade	Legislação de Trânsito Brasileira 1. Conceituação 2. Trânsito - Conceito. 3. Sistema Nacional Trânsito a. Composição; e b. Competência. 4. Vias públicas - Classificação. 5. Sinalização de trânsito a. Sinalização vertical; b. Sinalização horizontal; c. Dispositivo e sinalização auxiliares; d. Sinalização semafórica; e. Sinalização sonora; e f. Gestos de agente de trânsito e do condutor. 6. Veículos a. Classificação geral; e

				do trânsito e seus agentes. - Identificar os crimes de trânsito. - Identificar os aspectos mais relevantes estabelecidos pelas Resoluções do CONTRAN concernentes às FFAA. - Identificar os fundamentos da proteção ao meio ambiente. - Identificar os principais problemas decorrentes da poluição do meio ambiente.	b. Equipamentos obrigatórios. 7. Registros e licenciamento de veículos 8. Habilitação a. Categoria; b. Formação; c. Documentos de Habilitação; e d. Renovação dos exames. 9. Normas gerais de circulação 10. Conduta no Trânsito 11. Infrações a. Classificação; b. Penalidade; e c. Medidas administrativas. 12. Proteção ao meio ambiente a. Fundamentos b. Poluição 13. Crimes de trânsito - Crimes em espécie.

T-XX02 (AC)	Conhecer as Normas e Regulamentos Militares	Apresentado, ao militar, as Diretrizes da OM e dos Escalões Superiores quanto à utilização de Viaturas e os Regulamentos do EB, solicitar que responda sobre os aspectos mais importantes, constantes na Legislação Militar, referente ao trânsito.	O militar deverá manusear e responder questionamentos do instrutor sobre os aspectos mais importantes, constantes na Legislação Militar, referente ao trânsito.		- Identificar os órgãos e entidades, com as respectivas competências, no âmbito do EB. - Aplicar as normas estabelecidas, no trânsito.	Legislação Militar 14. Manuais e Regulamentos do EB. 15. Diretrizes dos Escalões Superiores. 16. Diretrizes da OM.

4. DIREÇÃO DEFENSIVA	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 01h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	CONDIÇÃO	PADRÃO MÍNIMO	SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS	ASSUNTOS
T-XX01 (AC)	Conduzir uma viatura em situações dentro e fora do quartel, cumprindo os fundamentos e procedimentos da direção defensiva.	Em qualquer situação.	O militar deverá demonstrar as atitudes e comportamentos adequados em qualquer situação.	- Identificar os fundamentos da direção defensiva. - Identificar os elementos da direção defensiva. - Conhecer as condições adversas para dirigir uma Viatura. - Conhecer o método básico de prevenção de acidentes. - Identificar os procedimentos corretos para evitar colisões e atropelamentos. - Identificar as atitudes que demonstram solidariedade no trânsito.	1. Conceituação 2. Elementos de direção defensiva 3. Condições Adversas de Direção Defensiva a. Condições adversas de luz; b. Condições adversas de tempo; c. Condições adversas de via; d. Condições adversas do trânsito; e. Condições adversas do veículo; e f. Condições adversas do motorista. 4. Acidente evitável e não evitável. 5. Método básico de prevenção de acidentes 6. Colisões e atropelamentos a. Com o veículo da frente; b. Com o veículo de trás; c. Frontal; d. Com motocicletas;

						e e. Com ciclistas e outros integrantes do trânsito. 7. Travessia de pedestres e animais. 8. Como ultrapassar e ser ultrapassado; 9. O acidente de difícil identificação da causa; 10. A importância de ver e ser visto; 11. A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados; 12. Comportamento seguro e comportamento de risco; e 13. Estado físico e mental do condutor: - Consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas.

5. PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 01h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (AC)	Preencher a Ficha de Serviço da Viatura.	Apresentada, ao militar, uma ficha de serviço de viatura e simulada uma missão a cumprir.	O militar deverá: - preencher todos os campos da ficha que lhe são afetos; - identificar os agentes responsáveis pelas diversas assinaturas; e - fazer as inspeções recomendadas no verso da Ficha.	- Descrever os deveres e as responsabilidades do motorista militar e de seu acompanhante e(ou) ajudante. - Citar os aspectos essenciais dos diferentes tipos e meios de transporte, particularmente, quanto ao emprego do transporte motorizado. - Cumprir as prescrições do CTB. - Identificar os documentos de porte obrigatório pelo motorista. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1. Deveres e responsabilidades do motorista militar. 2. Transporte militar a. Conceitos básicos; b. Tipos e meios de transporte: 1) diferenças essenciais; e 2) peculiaridades importantes. c. Emprego do transporte motorizado. 3. Documentação do motorista e da Viatura. a. Carteira Nacional de Habilitação; b. Certificado de Habilitação Militar; c. Carteira de Identidade; d. Fichas de Acidente e de Serviço; e. Talão de Despacho; e f. Livro Registro da Viatura.

T-XX02 (AC)	Preencher a Ficha de Acidente correspondente à ocorrência.	Apresentados, ao militar, um texto que inclua uma ocorrência e um esquema de acidente de trânsito.	O militar deverá preencher a ficha, corretamente, lançando todos os dados nos locais adequados e de acordo com o discriminado no texto.		- Identificar os procedimentos a serem tomados em caso de acidente de viatura com ou sem vítimas;	4. Procedimentos em caso de acidente: a. Com vítima; e b. Sem vítima. 5.Ficha de Acidente

6. PROCEDIMENTOS OPERATIVOS	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 01h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (AC)	Conhecer o comboio de marcha motorizada.	Apresentada, ao militar, as instruções para o deslocamento motorizado, em variadas formações, luminosidades, estradas e trânsito.	O militar deverá conhecer a disciplina de marcha, segundo as regras apropriadas à situação em comboio.	- Comunicar-se por gestos e sinais convencionados de balizamento. - Descrever a conduta do motorista nas diversas situações. - Citar as regras de disciplina de marcha. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1. Comandos de motorista em comboio ou isolado, à voz, acústicos e por gestos. 2. Conduta do motorista a. No embarque e desembarque dos passageiros; b. No transporte de autoridades; c. Em comboio ou isolados; d. Nos altos em marcha e estacionamentos; e e. Disciplina de marcha.

T-XX02 (AC)	Adotar medidas ativas e passivas para segurança da viatura e/ou do comboio.	Apresentadas, ao militar, situações de ataque a comboios e a viatura isolada.	O militar deverá adotar as medidas ativas e passivas compatíveis com o tipo de ameaça enfrentada.		- Descrever as medidas de proteção e defesa das viaturas e dos comboios. - Descrever as medidas ativas e passivas contra ações hostis diversas. - Distinguir atuação como força de escolta, força escoltada e escolta embarcada. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	3. Destacamento de segurança a. Proteção e defesa dos comboios nos altos, em marcha e nos estacionamentos; e b. Medidas ativas e passivas contra ações hostis diversas. 4. Escoltas a. Força de Escolta; b. Força Escoltada; e c. Escolta Embarcada.
T-XX03 (AC)	- Comunicar-se por gestos e sinais convencionados de balizamento.	Apresentado ao militar, os gestos e sinais de balizamento de viatura.	O militar deverá comunicar-se, corretamente, por gestos e sinais convencionados de balizamento.		- Identificar os gestos e sinais convencionados de balizamento.	5. Balizamento de Viaturas

7. TRANSPORTE MILITAR	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 08h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (AC)	Identificar os diversos tipos de estradas e pontes.	Apresentada, ao militar, uma carta de circulação com símbolos de informações simples sobre estradas e pontes.	Será tolerada uma margem de erro de até 20%.	- Identificar os sinais de trânsito. - Citar a classificação das estradas. - Interpretar os símbolos de informações sobre estradas e pontes. - Citar os tipos e formações de marcha. - Descrever a conduta nos altos, em marcha e nos estacionamentos. - Citar as atribuições do destacamento precursor. - Citar os aspectos a observar num reconhecimento de itinerários. - Citar as finalidades do guarda de trânsito, dos guias e dos balizadores. - Demonstrar aptidão para o cumprimento das tarefas constantes dos OII.	1. Controle e circulação de trânsito a. Regras e sinais de trânsito; b. Classificação e características das estradas quanto à natureza e ao controle; e c. Convenções cartográficas. 2. Técnica de marcha a. Tipos e formações de marcha. Organização de comboios; b. Coluna, grupamento e unidade de marcha; e c. Prescrições referentes à marcha motorizada. 3. Destacamento Precursor a. Atribuições; b. Reconhecimento de itinerário; c. Processos de balizamento; e d. Funções dos guardas de trânsito, dos guias e dos balizadores.
T-XX02 (AC)	Identificar os símbolos dos diversos tipos de estradas, pontes e normas de circulação e controle de trânsito.	Apresentada, ao militar, uma carta de circulação contendo símbolos de diversos tipos de estradas, pontes, símbolos de circulação e de controle de trânsito.	Pelo menos 80% dos símbolos, indicados na carta devem ser identificados pelo militar.		

T-XX03 (AC)	Amarrar a carga na viatura.	Apresentados, ao militar, uma carga a ser transportada e os meios de amarração.	O militar deverá escolher viatura compatível com a espécie de carga a ser transportada. A escolha de viaturas deve apresentar um resultado de economia de meios de transporte. A distribuição dos pesos dentro da viatura deve ser correta. A capacidade de carga da(s) viatura(s) não pode ser ultrapassada.		- Descrever os preceitos a serem obedecidos na arrumação da carga de viatura. - Orientar a arrumação de carga em uma viatura. - Descrever os principais aspectos a serem observados na arrumação de carga de uma viatura. - Fazer a amarração de cargas.	4. Fixação de carga na viatura. 5. Proteção de carga na viatura.
T-XX04 (AC)	Camuflar a viatura.	Apresentada, ao militar, uma viatura a ser camuflada das vistas do inimigo terrestre e aéreo, num terreno que possua vegetação, utilizando os meios disponíveis no local.	A camuflagem realizada pelo militar deve dissimular os contornos da viatura e encobrir as partes que possam refletir a luz (espelhos, vidros, partes cromadas)		- Conhecer os processos de camuflagem de viatura. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	6. Camuflagem e dispersão de Viaturas.
T-XX05 (AC)	Realizar ações de prevenção e combate a incêndio em viatura.	Apresentado, ao militar, um tonel onde irrompe o fogo, tendo disponíveis os meios necessários de combate a incêndio.	O militar deverá demonstrar pronta ação e utilizar os meios adequados para extinção do fogo.		- Descrever as medidas de segurança de primeiros-socorros; - Descrever as medidas de prevenção e combate a princípio de incêndio em viatura. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	7. Prevenção e Combate a Incêndio a. Conceito de fogo; b. Triângulo de fogo; c. Fontes de ignição; d. Classificação de incêndios; e. Tipos de aparelhos extintores; f. Agentes extintores; g. Emprego de material de combate a incêndio. h. Primeiros-socorros;

T-XX06 (AC)	Adotar medidas ativas e passivas para segurança da viatura e/ou do comboio.	Apresentadas, ao militar, situações de ataque a comboios e a viatura isolada.	O militar deve adotar as medidas ativas e passivas compatíveis com o tipo de ameaça enfrentada.		- Descrever as medidas de proteção e defesa dos comboios. - Descrever as medidas ativas e passivas contra ações do inimigo aéreo, forças blindadas, paraquedistas e de guerrilheiros e fogos de artilharia. - Descrever as medidas de proteção contra agentes QBRN (antes, durante e depois). - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	8. Destacamento de segurança a. Proteção e defesa dos comboios nos altos, em marcha e nos estacionamentos; e b. Medidas ativas e passivas contra ataques aéreos, de paraquedistas, de blindados, de artilharia e de guerrilheiros. 9. Proteção contra agentes químicos, biológicos, nucleares e radiológicos. a. Medidas antes do ataque; b. Durante o ataque; e c. Depois do ataque.

8. MANOBRA DE FORÇA	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 04h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (HT)	Operar o guincho da viatura.	Apresentadas, ao militar, duas viaturas de mesma tonelagem, uma delas equipada com guincho.	O militar deverá: - atar com segurança o cabo nos ganchos ou cavilhas; - acionar, corretamente, o mecanismo de funcionamento; e - enrolar o cabo no tambor por camadas.	- Empregar o guincho. - Usar meios disponíveis e de fortuna para manobras de força. - Citar as medidas de prevenção de incêndios. - Usar os meios de combate a incêndios. - Identificar os comandos. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1. Emprego do guincho. 2. Manobras de força a. Retirada de viatura atolada; b. Tombadas, caídas em valas; e c. Meios disponíveis e de fortuna. 3. Prevenção e extinção de incêndios em Viatura.
T-XX02 (HT)	Rebocar viatura com haste rígida (cambão).	Apresentadas, ao militar, duas viaturas de mesma tonelagem e uma haste rígida para reboque compatível com a tonelagem das viaturas.	O militar deverá: - atar com segurança as duas viaturas com a haste rígida (cambão); - preparar a viatura para ser rebocada; e - rebocar a viatura.	- Empregar a haste rígida para reboque (cambão). - Identificar as medidas de segurança, quando da preparação e do reboque de viatura com cambão. Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	4. Utilização da haste rígida para reboque (cambão), no salvamento de viaturas.

9. CONDUÇÃO DE VIATURAS AUTOMÓVEIS	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 12h NOTURNO: 04h

OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)				ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (HT)	Dirigir a viatura no trânsito.	Apresentada, ao militar, uma viatura tendo o acompanhamento de um monitor.	O militar deverá: - trocar as marchas no momento em que seja necessário; - conduzir o veículo obedecendo à sinalização existente e se deslocando dentro de sua faixa de rolamento; - conhecer a sinalização necessária ao movimento dentro da corrente de trânsito; - realizar paradas e partidas em subidas de ladeiras, com e sem uso do freio de mão, sem que a viatura desça a ladeira; - estacionar em vaga pré-determinada. Todos os movimentos deverão ser corretos.	- Identificar os instrumentos de painel, órgãos de comando e acessórios. - Manejar os instrumentos de painel, órgãos de comando e acessórios. - Praticar as operações necessárias para por em movimento, conduzir e parar a viatura, explorando as possibilidades da mesma. - Praticar a condução e manobra de viatura Auto. - Conduzir viatura auto nas diversas condições de trânsito. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1. Cabine do motorista a. Instrumentos de painel; b. Órgãos de comando e acessórios; c. Chave NATO e luzes militares. 2. Prática de direção d. Partida; e. Aquecimento; f. Deslocamento com passagem de todas as marchas à frente e à ré; g. Ligar e desligar a tração integral e o redutor; h. Frenagem; e i. Realização de curvas; j. Realização de manobra de estacionamento; e k. Parada e partida em ladeira, com e sem uso do freio de mão, em estradas de fácil circulação. j. Desligar o motor. 3. Prática de direção de

					Viatura em trânsito de intensidade crescente em zona urbana, em estradas e rodovias.
T-XX02 (HT)	Colocar a viatura, de ré, em uma garagem.	Apresentada, ao militar, uma viatura com reboque atrelado, cuja tonelagem seja compatível com a categoria da CNH. O instrutor, de acordo com as circunstâncias, estipulará um tempo máximo para a realização da tarefa.	O militar deverá: - demonstrar perfeita segurança na execução das manobras; - estacionar a viatura e o reboque de modo que fiquem no mesmo eixo vertical; e - realizar a tarefa dentro do tempo estipulado.	- Comunicar-se por gestos e sinais convencionados de balizamento. - Conduzir viatura nas diversas condições de terreno. - Dirigir a viatura tracionando reboque. - Manobrar e estacionar a viatura com segurança. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	4. Direção de Viatura em terreno variado, com transposição de obstáculos no plano, em aclives e declives, com aproveitamento máximo dos recursos naturais locais. 5. Direção de Viatura tracionando reboques Marchas à frente e à ré. Curvas e manobras fundamentais.
T-XX03 (HT)	Dirigir a(s) viatura(s) no itinerário determinado, através campo.	Apresentados, ao militar, uma viatura e um itinerário a ser percorrido através campo.	O militar deverá: - dirigir a viatura, atendendo às condições particulares de segurança; e - operá-la de forma a fazê-la cumprir o fim a que se destina.	- Conduzir viatura nas diversas condições de terreno. - Dirigir a viatura tracionando reboque. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	
T-XX04 (HT)	Dirigir a(s) viatura(s) com emprego de carta, bússola e GPS.	Apresentada, ao militar, uma carta, uma bússola, um GPS e uma viatura, tendo o acompanhamento de um monitor.	O militar deverá: - dirigir a viatura, atendendo às condições particulares de segurança; e - conduzir a Viatura pelos pontos determinados.	- Orientar-se espacialmente com o auxílio de carta, bússola e GPS. - Conduzir viatura nas diversas condições de terreno. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	6. Direção de Viatura em terreno variado, com auxílio de carta, bússola e GPS.

T-XX05 (AC)	Participar, em comboio, de marcha motorizada.	Apresentada, ao militar, uma viatura e dadas as instruções para o deslocamento motorizado, em variadas formações, luminosidades, estradas e trânsito.	O militar deverá manter a disciplina de marcha, segundo as regras apropriadas à situação em comboio.		- Descrever a conduta do motorista nas diversas situações. - Citar as regras de disciplina de marcha. - Realizar marcha motorizada diurna em comboio. - Realizar marcha motorizada noturna em comboio, com ou sem luzes. - Realizar marcha motorizada noturna com EVN. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	7. Conduta do motorista a. No embarque e desembarque dos passageiros; b. No transporte de autoridades; c. Em comboio ou isolados; d. Nos altos em marcha e estacionamentos; e e. Disciplina de marcha. 8. Marcha motorizada diurna em comboio. 9. Utilização do EVN. 10. Marcha motorizada noturna em comboio, com e sem luzes.
T-XX06 (AC)	Realizar Exame prático de direção.	Apresentadas, ao militar, uma viatura e tarefas práticas sobre condução.	O militar deverá realizar, com acerto, as tarefas propostas.		- Realizar as tarefas propostas..	11. Exame Prático de Direção.

10. REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO (TACÓGRAFO)	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 01h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (HT)	Utilizar corretamente o Tacógrafo.	Apresentada, ao militar, uma viatura e um disco para registro.	O militar deverá: - preencher corretamente o disco para registro; - saber inserir e retirar o disco corretamente no equipamento; e - avaliar o funcionamento do registrador.	- Descrever os deveres e as responsabilidades do motorista militar, quanto ao uso do tacógrafo. - Citar os aspectos essenciais para utilização e conservação do equipamento. - Preencher o disco para registro. - Inserir o disco no equipamento. - Retirar o disco do equipamento. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1. Deveres e responsabilidades do motorista militar, quanto ao uso do tacógrafo. 2. Tacógrafo a. Medidas para conservação do equipamento; b. Preenchimento do disco para registro; c. Utilização do tacógrafo; d. Verificação do funcionamento do equipamento.

11. TRANSPORTE DE CARGAS	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 02h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	CONDIÇÃO	PADRÃO MÍNIMO	SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS	ASSUNTOS
T-XX01 (AC)	Marcar a carga a ser transportada e orientar a distribuição na viatura.	Apresentados, ao militar, uma viatura, uma carga a ser transportada, os meios de marcação e amarração da carga.	A marcação da carga deverá ser legível.	- Citar as medidas de segurança a serem observadas nas operações de transporte de carga. - Descrever os procedimentos a serem realizados para embarcar viaturas em meios de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e aquático. - Descrever as técnicas de fixação das viaturas a bordo. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1. Manuseio e transporte de carga a. Marcação; b. Embalagem; c. Arrumação; d. Carga máxima; e. Carga e descarga; e f. Distribuição de carga. 2. Embarque e desembarque de viaturas em meios ferroviário, aéreo e aquático.
T-XX02 (AC)	Escolher a viatura mais adequada ao transporte de carga.	Apresentados, ao militar, uma carga a ser transportada, os meios para a marcação e amarração da mesma, e estando disponíveis viaturas de diversos tipos.	O militar deve escolher a viatura compatível com a espécie de carga a ser transportada. A escolha de viaturas deve apresentar um resultado de economia de meios de transporte. A distribuição dos pesos dentro da viatura deve ser correta. A capacidade de carga da(s) viatura(s) não pode ser ultrapassada.	- Citar os aspectos a serem observados na arrumação de cargas volumosas dentro da viatura. - Descrever os processos para retirar cargas de valas e de atoleiros. - Citar os principais aspectos a serem observados na fixação dos diversos tipos de cargas na viatura. - Descrever os procedimentos empregados na utilização de	3. Arrumação de cargas volumosas. 4. Retirar cargas de valas e de atoleiros, visando o emprego de meios de fortuna e de expediente de campanha. 5. Fixação de carga na viatura. 6. Proteção de carga na viatura.

					toldos e cortinas de proteção da carga na viatura. - Identificar os tipos de marcação a serem feitos. - Realizar a marcação de uma carga. - Identificar os tipos de embalagem. - Descrever os preceitos a serem obedecidos na arrumação da carga de viatura. - Orientar a arrumação de carga em uma viatura. - Descrever os principais aspectos a serem observados na arrumação de carga de uma viatura. - Fazer a amarração de cargas. - Citar as medidas de segurança a serem observadas nas operações de transporte, carga e descarga de explosivos e inflamáveis. - Descrever os procedimentos a serem realizados para embarcar viaturas em meios de transporte rodoviário, aéreo e aquático. - Descrever as técnicas de fixação das viaturas a bordo. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	

12. TRANSPORTE DE TROPA	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 01h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	CONDIÇÃO	PADRÃO MÍNIMO	SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS	ASSUNTOS
T-XX01 (AC)	Preparar a viatura para transporte de tropa.	Apresentada, ao militar, uma viatura para que seja simulado o transporte de uma fração.	O militar deverá: - fixar os pontos de apoio dos assentos nos locais certos (SFC); - liberar os cintos de segurança; e - prender, corretamente, os dispositivos de fixação da tampa da carroceria, quando fechada, e/ou assegurar-se do fechamento total das portas.	- Descrever a conduta do motorista nos altos, em marcha e nos estacionamentos. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1. Transporte de Tropa a. Arrumação; b. Capacidade máxima; c. Medidas de segurança; d. Normas de embarque e desembarque de viatura.

13. TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 08h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	CONDIÇÃO	PADRÃO MÍNIMO	SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS	ASSUNTOS
T-XX01 (HT)	Conduzir uma viatura para transporte coletivo de passageiros.	Apresentada, ao militar, uma viatura para transporte coletivo de passageiros e as normas específicas que regulam esta atividade.	O militar deverá realizar o transporte de passageiros de acordo as normas específicas.	- Conhecer a legislação específica sobre transporte de passageiros; - Descrever as responsabilidades do condutor do veículo de transporte coletivo de passageiros; e - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1 - Legislação específica sobre transporte de passageiros; 2 - Responsabilidades do condutor do veículo de transporte coletivo de passageiros; 3 - Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de passageiros; e 4 – Condução de viatura para transporte coletivo de passageiros.
T-XX02 (AC)	Relacionar-se de maneira harmoniosa com os integrantes do trânsito.	Apresentada, ao militar, uma viatura para transporte coletivo de passageiros.	O militar deverá realizar o transporte de passageiros, observando os aspectos comportamentais e de segurança.	- Conhecer os aspectos do comportamento e de segurança no transporte de passageiros; - Comportar-se solidariamente no trânsito	

14. TRANSPORTE DE ESCOLARES	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 08h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (HT)	Conduzir uma viatura para transporte de escolares.	Apresentada, ao militar, uma viatura especializada para transporte de escolares e as normas específicas que regulam esta atividade.	O militar deverá realizar o transporte de escolares de acordo as normas específicas.	- Conhecer a normatização local para condução de veículos de transporte de escolares; - Descrever as responsabilidades do condutor do veículo de transporte de escolares; - Conhecer os aspectos do comportamento e de segurança no transporte de escolares; - Comportar-se solidariamente no trânsito; e - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1 - Normas para condução de veículos de transporte de escolares. 2 - Responsabilidades do condutor do veículo de transporte de escolares. 3 - Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de escolares. 4 – Condução de viatura para transporte de escolares.
T-XX02 (AC)	Relacionar-se de maneira harmoniosa com os integrantes do trânsito.	Apresentada, ao militar, uma viatura para transporte coletivo de escolares.	O militar deverá realizar o transporte de passageiros, observando os aspectos comportamentais e de segurança.		

15. TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 24h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (AC)	Conhecer a Legislação e as Normas sobre transporte de produtos perigosos.	Apresentada, ao militar, a legislação e as normas específicas que regulam o transporte de produtos perigosos.	O militar deverá cumprir o estabelecido pela Legislação e Normas específicas, durante o transporte de produtos perigosos.	- Identificar as Normas sobre Transporte de Produtos Perigosos; - Descrever as Responsabilidades do Condutor durante o Transporte de Produtos Perigosos; - Identificar a documentação e simbologia, utilizada no transporte de produtos perigosos. - Identificar as infrações e penalidades, relativas ao transporte de produtos perigosos.	1. Legislação Específica e Normas sobre Transporte de Produtos Perigosos. a. Cargas de produtos perigosos. b. Acondicionamento; c. Restrições para a combinação de cargas; d. Utilização do veículo que transporta produtos perigosos para outros fins. 2. Responsabilidade do Condutor durante o Transporte a. Fatores de interrupção da viagem; b. Carregamento e descarregamento do veículo; c. Trajes e equipamentos de proteção individual. 3. Documentação e Simbologia

					a. Documentos fiscais e de trânsito; b. Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados: c. Certificados de capacitação; d. Ficha de emergência; e. Envelope para o transporte; f. Marcação e rótulos nas embalagens; g. Rótulos de risco principal e subsidiário; h. Painel de segurança; i. Sinalização em veículos. 4. Infrações e Penalidades - Tipificações, multas e medidas administrativas.
T-XX02 (AC)	Conhecer as características e peculiaridades dos produtos perigosos.	Apresentada, ao militar, as características e peculiaridades dos produtos perigosos a serem transportados.	O militar deverá conhecer as características e peculiaridades dos produtos perigosos.	- Descrever os produtos perigosos; - Identificar os produtos explosivos e suas peculiaridades; - Identificar os produtos gasosos e suas peculiaridades; - Identificar os produtos inflamáveis e suas peculiaridades; - Identificar os produtos oxidantes e suas peculiaridades; - Identificar os produtos	5. Produtos Perigosos a. Classificação dos produtos perigosos; b. Simbologia; c. Reações químicas; d. Efeito de cada classe sobre o meio ambiente. 6. Explosivos a. Conceituação; b. Divisão da classe; c. Regulamentação específica do Ministério da Defesa;

					tóxicos e infectantes e suas peculiaridades; - Identificar os produtos radioativos e suas peculiaridades; - Identificar os produtos corrosivos e suas peculiaridades; - Identificar os riscos múltiplos relativos ao transporte de produtos perigosos; - Identificar os riscos múltiplos relativos ao transporte de produtos perigosos; - Identificar os resíduos de produtos perigosos e suas particularidades.	d. Comportamento preventivo do condutor; e Procedimentos em casos de emergência. 7. Gases a. Inflamáveis, não inflamáveis, tóxicos e não tóxicos: b. Comprimidos; c. Liquefeitos; d. Mistura de gases; e. Refrigerados. f. Em solução; g. Comportamento preventivo do condutor; h. Procedimentos em casos de emergência. 8. Líquidos Inflamáveis e Produtos Transportados a Temperaturas Elevadas a. Ponto de fulgor; b. Comportamento preventivo do condutor; c. Procedimentos em casos de emergência. 9. Sólidos Inflamáveis; Substâncias Sujeitas a Combustão Espontânea; Substâncias que, em Contato com a Água, Emitem Gases Inflamáveis. a. Comportamento preventivo do condutor; b. Procedimentos em casos de emergência;

						c. Produtos que necessitam de controle de temperatura. 10. Substâncias Oxidantes E Peróxidos Orgânicos a. Comportamento preventivo do condutor; b. Procedimentos em casos de emergência; c. Produtos que necessitam de controle de temperatura. 11. Substâncias Tóxicas e Substâncias Infectantes a. Comportamento preventivo do condutor; b. Procedimentos em casos de emergência. 12. Substâncias Radioativas a. Legislação específica pertinente; b. Comportamento preventivo do condutor; c. Procedimentos em casos de emergência. 13. Corrosivos a. Comportamento preventivo do condutor; b. Procedimentos em casos de emergência. 14. Substâncias Perigosas Diversas

						a. Comportamento preventivo do condutor; b. Procedimentos em casos de emergência. 15. Riscos Múltiplos a. Comportamento preventivo do condutor; b. Procedimentos em casos de emergência. 16. Resíduos a. Legislação específica pertinente; b. Comportamento preventivo do condutor; c. Procedimentos em casos de emergência.
T-XX03 (HT)	Conduzir uma viatura para transporte de produtos perigosos.	Apresentada, ao militar, uma viatura especializada para transporte de produtos perigosos e as normas específicas que regulam esta atividade.	O militar deverá realizar o transporte de produtos perigosos de acordo as normas específicas.		- Dirigir viaturas especializadas com tonelagem compatível com a habilitação. - Citar as medidas de segurança que devem ser observadas ao manipular munições, explosivos e inflamáveis. - Citar as medidas de segurança, no transporte de munições, explosivos e inflamáveis. - Citar as medidas de segurança a serem observadas nas operações de transporte, carga e descarga de explosivos e inflamáveis.	17. Condução de viaturas especializadas para o transporte de produtos perigosos.

16. TRANSPORTE DE EMERGÊNCIA	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 08h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	CONDIÇÃO	PADRÃO MÍNIMO	SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS	ASSUNTOS
T-XX01 (HT)	Conduzir uma viatura para transporte de emergência.	Apresentada, ao militar, uma viatura especializada para transporte de emergência e as normas específicas que regulam esta atividade.	O militar deverá realizar o transporte de emergência de acordo as normas específicas.	- Conhecer a normatização para condução de veículos de transporte de emergência; - Descrever as responsabilidades do condutor do veículo de transporte de emergência; - Conhecer os aspectos do comportamento e de segurança no transporte de emergência; - Comportar-se solidariamente no trânsito; e - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	1 - Normas para condução de veículos de transporte de emergência. 2 - Responsabilidades do condutor do veículo de transporte de emergência. 3 - Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de emergência. 4 – Condução de viatura para transporte de emergência.
T-XX02 (AC)	Relacionar-se de maneira harmoniosa com os integrantes do trânsito.	Apresentada, ao militar, uma viatura para transporte coletivo de escolares.	O militar deverá realizar o transporte de passageiros, observando os aspectos comportamentais e de segurança.		

17. TRANSPORTE DE CARGAS INDIVISÍVEIS	TEMPO ESTIMADO DIURNO: 16h

	OBJETIVOS INDIVIDUAIS DE INSTRUÇÃO (OII)			ORIENTAÇÃO PARA INTERPRETAÇÃO	
	TAREFA	**CONDIÇÃO**	**PADRÃO MÍNIMO**	**SUGESTÕES PARA OBJETIVOS INTERMEDIÁRIOS**	**ASSUNTOS**
T-XX01 (AC)	Conhecer a Legislação e as Normas sobre transporte de carga indivisível.	Apresentada, ao militar, a legislação e as normas específicas que regulam o transporte de carga indivisível.	O militar deverá cumprir o estabelecido pela Legislação e Normas específicas, durante o transporte de carga indivisível.	- Identificar as Normas sobre Transporte de carga indivisível; - Descrever as Responsabilidades do Condutor durante o Transporte de carga indivisível; - Identificar a documentação e simbologia, utilizada no transporte de carga indivisível.	1. Legislação Específica sobre Transporte de Carga a. Carga indivisível; e b. Acondicionamento. 2. Responsabilidade do Condutor durante o transporte a. Fatores de interrupção da viagem; e b. Participação do condutor no carregamento e descarregamento do veículo. 3. Documentação e Simbologia a. Documentos fiscais e de trânsito; b. Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados: c. Certificados de capacitação; d. Sinalização no veículo.

T-XX02 (AC)	Conhecer as características e peculiaridades das cargas indivisíveis.	Apresentada, ao militar, as características e peculiaridades das cargas indivisíveis a serem transportados.	O militar deverá conhecer as características e peculiaridades das cargas indivisíveis.		- Descrever as cargas indivisíveis; - Identificar os Blocos de Rochas e suas peculiaridades; - Identificar as Viaturas, Máquinas ou Equipamentos de Grandes Dimensões e suas peculiaridades; - Identificar as Toras, Tubos e Outras Cargas e suas peculiaridades; - Identificar os produtos oxidantes e suas peculiaridades; - Identificar os produtos tóxicos e infectantes e suas peculiaridades; - Identificar os produtos radioativos e suas peculiaridades; - Identificar os produtos corrosivos e suas peculiaridades; - Identificar os riscos múltiplos relativos ao transporte de cargas indivisíveis; - Identificar os resíduos das cargas indivisíveis e suas particularidades	4. Carga Indivisível a. Definição de carga perigosa ou indivisível; b. Efeito ou consequências no tráfego urbano ou rural de carga perigosa ou indivisível; e c. Autorização Especial de Trânsito (AET). 5. Blocos de Rochas a. Conceituação; b. Classes de rochas e dimensões usuais / permitidas dos blocos; c. Regulamentação específica; d. Comportamento preventivo do condutor; e e. Procedimentos em casos de emergência. 6. Viaturas, Máquinas ou Equipamentos de Grandes Dimensões e Indivisíveis a. Conceituação; b. Dimensões usuais/permitidas; comprimento, altura e largura da carga; c. Comportamento preventivo do condutor; e d. Procedimentos em casos de emergência. 7. Toras, Tubos e Outras Cargas. a. Classes e conceituações;

						b. Dimensões usuais / permitidas; comprimento, altura e largura da carga; c. Comportamento preventivo do condutor; e d. Procedimentos em casos de emergência. 8. Riscos Múltiplos e Resíduos a. Comportamento preventivo do condutor; b. Procedimentos em casos de emergência; e c. Legislação específica.
T-XX03 (AC)	Conduzir uma viatura para transporte de carga indivisível.	Apresentada, ao militar, uma viatura para transporte de carga indivisível e as normas específicas que regulam esta atividade.	O militar deverá realizar o transporte de carga indivisível de acordo as normas específicas.		- Dirigir viaturas especializadas com tonelagem compatível com a habilitação. - Citar as medidas de segurança, no transporte de carga indivisível. - Demonstrar aptidão para o cumprimento da tarefa constante do OII.	9. Condução de viaturas com carga indivisível.
T-XX04 (AC)	Escoltar veículos transportadores de cargas superdimensionadas.	Apresentada, ao militar, as características e peculiaridades da escolta de veículos transportadores de cargas superdimensionadas.	O militar deverá conhecer as características e peculiaridades da escolta de veículos transportadores de cargas superdimensionadas.		- Identificar as características do veículo de escolta; - Identificar a documentação obrigatória para realização da escolta; - Identificar as medidas de segurança e penalidades.	10. Escolta de veículos transportadores de cargas superdimensionadas. a. Veículo de escolta; b. Documentação obrigatória; e c. Medidas de Segurança e Penalidades.

ANEXO A - FIGURA 02

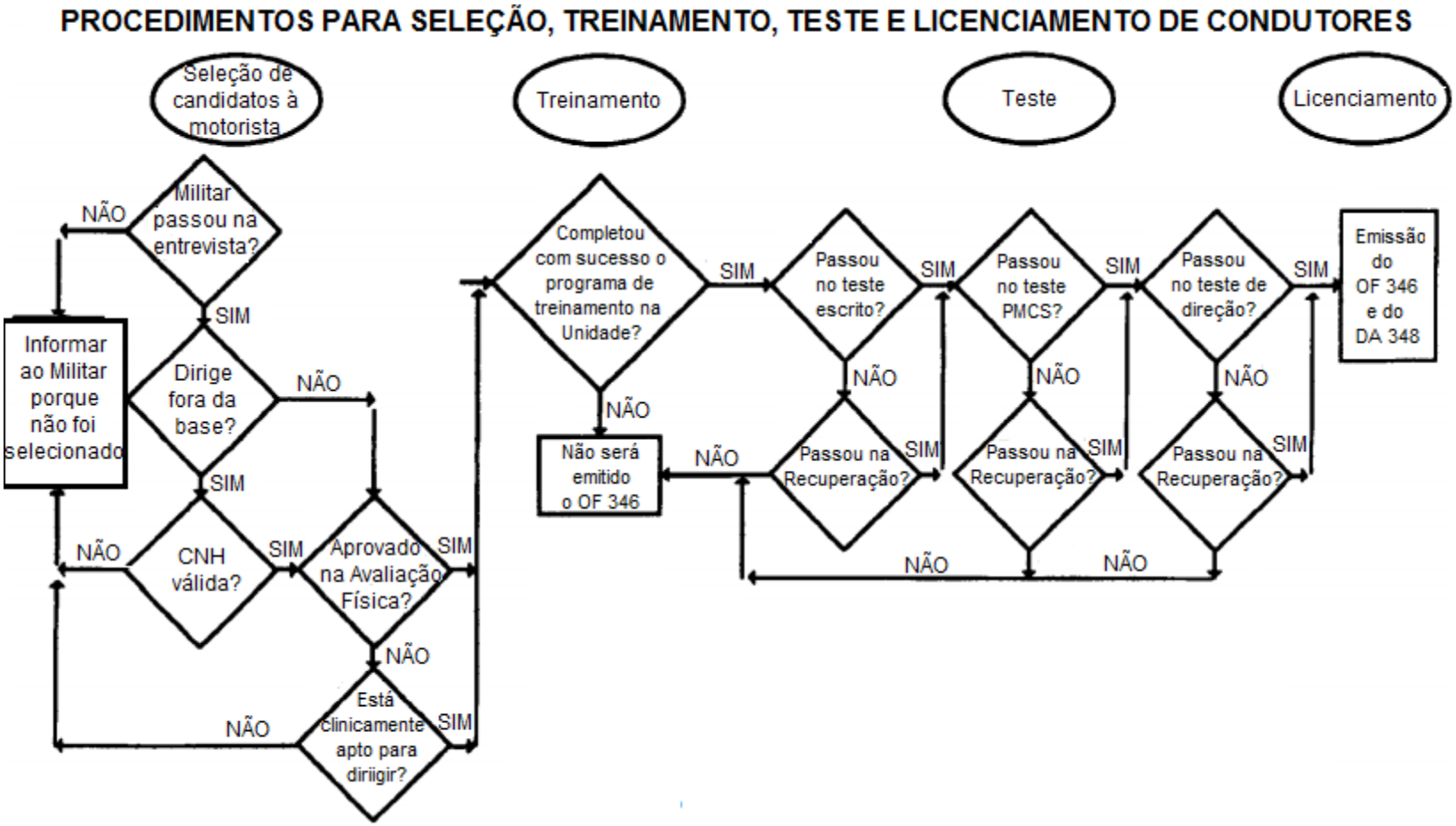


FIGURA 02 – Procedimentos para seleção, treinamento, teste e licenciamento de condutores.
Fonte: Estados Unidos da América (2007a, p. 6, tradução nossa)