

**PARECER HOMOLOGADO**  
**Despacho do Ministro, publicado no D.O.U. de 21/9/2005, Seção 1, pág. 70.**



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
**CONSELHO NACIONAL DE EDUCAÇÃO**

<b>INTERESSADO:</b> Instituto Científico de Ensino Superior e Pesquisa – ICESP		<b>UF:</b> DF
<b>ASSUNTO:</b> Alteração na denominação do Curso Superior de Tecnologia em Aviação Civil: Piloto Comercial para Curso Superior de Tecnologia em Aviação Civil: Piloto Privado.		
<b>RELATOR:</b> Edson de Oliveira Nunes		
<b>PROCESSO Nº:</b> 23001.000092/2005-36		
<b>PARECER CNE/CES Nº:</b> <b>288/2005</b>	<b>COLEGIADO:</b> <b>CES</b>	<b>APROVADO EM:</b> <b>4/8/2005</b>

## I – HISTÓRICO

Trata o presente processo de solicitação de mudança de denominação do Curso Superior de Tecnologia em Aviação Civil: Piloto Comercial para Piloto Privado, oferecido pelas Faculdades Integradas do ICESP.

Por meio do Ofício nº 13/2005, dirigido à Presidência desta Câmara, a Instituição informa que a Comissão de Avaliação de autorização do curso, designada pela SETEC/MEC, à época, condicionou a entrega do diploma ao aluno desde que o mesmo fosse portador da Licença de Piloto Comercial, emitida pelo Departamento de Aviação Civil-DAC.”

### • Mérito

Devido à exigência mencionada acima, o ICESP, preliminarmente, consultou a SEMTEC, que designou Comissão, por meio da Portaria nº 193, de 29/4/2004 para emitir pronunciamento sobre a solicitação de alteração da denominação do Curso, a qual **indeferiu** o pleito, dentre outras razões, pelo fato de que “ *de acordo com o estabelecido em legislação específica do Sistema de Aviação Civil Brasileiro, o exercício profissional da atividade de pilotagem, em âmbito profissional, requer a habilitação mínima de Piloto Comercial*”. Acrescente-se, ainda, que segundo o mesmo Parecer, “*a organização curricular do curso autorizado tem seu foco voltado para a formação do piloto comercial. As disciplinas constantes do currículo autorizado nas áreas de gestão aeroportuária, gerenciamento de empresas aéreas e de manutenção são complementares, necessitando de maior detalhamento para gerarem competências que permitam a atuação em outros segmentos aeronáuticos*”. (*grifo nosso*).

No encaminhamento da documentação à CES, a IES apresenta sua justificativa, esclarecendo que a experiência prática do piloto é quantificada em horas de voo e que, portanto, em sua formação há determinadas etapas que são expressas pela obtenção das **Licenças de Piloto Privado (PP), Piloto Comercial (PC) e Piloto de Linha Aérea (PLA)**, todas obtidas através de um processo dispendioso, tendo em vista, em cada caso, o custo no mercado da hora da aula/treinamento; exemplificando: a obtenção da licença de PC teria um custo aproximado de R\$ 70.000,00 (setenta mil reais), por serem necessárias 150 horas, aí incluídos os cursos de multimotor e IFR (voo por instrumento), com custo superior ao valor de R\$ 300,00 /hora. Segundo o entendimento da IES, a prática de voo para conclusão do curso é importante, mas a exigência deve ser reduzida ao mínimo necessário para que o recém

graduado possa exercer as demais atividades relacionadas à sua formação e ingressar no mercado de trabalho para que depois possa vir a custear as licenças pretendidas.

Em seu documento, a IES informa que o Instituto do Ar da Universidade Estácio de Sá vem diplomando os alunos que apresentem a licença de PP e a PUC-RS exige apenas a licença de PC sem IFR e multimotor, para que o aluno de posse da Licença de PP, tenha o requisito necessário à obtenção do diploma, e, gradualmente, se for de seu interesse, atingir as etapas subseqüentes em sua formação profissional.

A Instituição esclarece que está **aguardando a visita de Comissão de Avaliação para fins de reconhecimento e que já promoveu através de Parecer do Conselho Superior** das Faculdades, alteração de grade curricular para atender, de forma plena, à formação de piloto, gestão aeroportuária, administração e gerenciamento de empresas aéreas e de manutenção de aeronaves, permitindo a obtenção do diploma aos alunos portadores da 1ª licença concedida pelo DAC, ou seja, a Licença de Piloto Privado (PP), que corresponderia a 40 horas de voo e que estará ao alcance financeiro da maioria dos alunos. Informa, ainda, que vem oferecendo uma disciplina, com o objetivo de agregar valor à formação deste profissional, certificada pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA e credenciado pelo Comando da Aeronáutica, tornando-o um profissional diferenciado na segurança de voo.

O curso do ICESP, segundo relatado no Ofício é procurado por profissionais já com formação prática de Piloto de Linha Aérea e comandantes de aeronaves de grande porte de empresas nacionais de linha aérea regular.

#### ♦ **Considerações Finais**

Anexado ao corpo do processo, integra o Ofício nº 394/DGAC, de 5/6/2002, do Diretor-Geral do DAC ao Ministro da Educação, e, seguindo orientações deste, encaminha a proposta de Diretrizes Curriculares para os Cursos Superiores de Aviação Civil, elaboradas pelo Conselho Consultivo de Ciências Aeronáuticas, composto por integrantes de oito Universidades (PUC-RS, Estácio de Sá, Tuiuti do Paraná, Uberaba, UVA, PUC-GO, Anhembí Morumbi e FUMEC); dois Sindicatos (Nacional dos Aeronautas e Nacional das Empresas Aeroviárias) e pela Organização da Aviação Civil(OACI), para as providências no âmbito do MEC.A referida proposta das Diretrizes Curriculares se encontra em análise por Comissão própria desta Câmara e sob relato do ilustre Conselheiro Paulo Barone.

Na análise da documentação, verifica-se também que a solicitação da Instituição não se distancia da Proposta das Diretrizes Curriculares do curso. Tal fato contrasta com os argumentos da Comissão da SEMTEC, composta por três membros, dos quais dois deles fizeram parte da elaboração da proposta das diretrizes Curriculares e, conseqüentemente, endossaram-na.

Considerando que a solicitação do ICESP se adequa à proposta das Diretrizes Curriculares quanto à realidade prática das Instituições de Educação Superior, que ofertam esse tipo de curso, as quais subscreveram a proposta ora em análise;

Considerando a interface desse tipo de curso com os órgãos profissionais envolvidos na elaboração da proposta, em especial, a credibilidade, experiência e atribuições regulatórias que, historicamente, o Departamento da Aviação Civil – DAC exerce;

Considerando, ainda, o momento de transição da legislação educacional, especialmente quanto à consolidação oficial das normas contidas nas Diretrizes Curriculares para os Cursos Superiores de Aviação Civil;

Considerando, finalmente, que o pleito da IES tem como objetivo adaptar o curso às condições materiais do alunado, sem prejuízo da qualidade do projeto pedagógico e da formação profissional necessária para o ingresso inicial na atuação profissional;

Passo ao seguinte voto:

## **II – VOTO DO RELATOR**

Pelos motivos expostos, voto favoravelmente no sentido que o Curso Superior de Tecnologia em Aviação Civil: Piloto Comercial, ministrado pelas Faculdades Integradas do Instituto Científico de Ensino Superior e Pesquisa, e por este mantido, passe a denominar-se Curso Superior de Tecnologia em Aviação Civil: Piloto Privado.

Brasília (DF), 4 de agosto de 2005.

Conselheiro Edson de Oliveira Nunes – Relator

## **III – DECISÃO DA CÂMARA**

A Câmara de Educação Superior aprova por unanimidade o voto do Relator.  
Sala das Sessões, em 4 de agosto de 2005.

Conselheiro Edson de Oliveira Nunes – Presidente

Conselheiro Antônio Carlos Caruso Ronca – Vice-Presidente