

ASSUNTO: REQUISITOS PARA INSTRUTORES

NORMATIVA	ITEM ESPECÍFICO
IS 141-007	5.1.2 REQUISITOS MÍNIMOS PARA INSTRUTORES DE VOO – item “e”
TEXTO DO QUESTIONAMENTO ORIGINAL	
<p>Qual o embasamento teórico-regulatório para definir este requisito de 50h? Como se insere este requisito dentro da estrutura formativa dos instrutores de voo no Brasil? Quais as possibilidades para que o candidato ao cargo de instrutor obtenha esta quantidade de horas?</p> <p>O cenário de formação dos instrutores de voo hoje define a função como uma "porta de entrada" para o ambiente profissional na indústria da aviação civil. O caminho empírico percorrido pelo profissional atual da instrução aérea, na sua grande maioria, engloba a obtenção da habilitação de INVA de maneira sequencial à obtenção da Licença de PC e as habilitações de IFR e Multimotor, sem algum tipo de intervalo entre estas qualificações.</p> <p>Acredito que a exigência pela comprovação destas 50h se definirá como ação contraproducente para a qualificação dos futuros instrutores, por meio do vislumbre realístico de um cenário onde o profissional recém qualificado como instrutor terá que buscar o restante destas horas faltantes em situações profissionais que em nada agregarão em sua futura função como formador de pilotos (cito como exemplo aqui o voo em aviões particulares com filosofias operacionais duvidosas).</p> <p>Torna-se importante destacar que dificilmente obterão espaço em um mercado de trabalho tão restrito para operarem como pilotos em comando em voos IFR, com a experiência possuída até o momento.</p> <p>A função de instrutor de voo, historicamente, é quem proporciona esta experiência operacional e quantitativa em horas de voo. Assim, na minha opinião, a exigência destas 50h como piloto em comando IFR gera um gap na qualidade do profissional de instrução recebido pelo mercado - o qual é formado por meio dos melhores preceitos e práticas, mas que por exigência regulatório, perderá tempo e conhecimento correndo atrás de horas de voo que considero aleatórias.</p>	

NORMATIVA	ITEM ESPECÍFICO
IS 141-007	5.1.2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA INSTRUTORES DE VOO
TEXTO DO QUESTIONAMENTO ORIGINAL	
<p>Em relação ao requisito de 50 horas de voo por instrumentos para instrutores que ministrem instrução em FSTD não se torna viável escolas seguirem tal, visto que já existe a dificuldade de encontrar tal profissional disponível no mercado.</p> <p>Vale lembrar ainda que tal item da IS está indo contra o disposto no próprio RBAC 141 (seção 141-63), que não exige tais requisitos, nem habilitação e CMA válidos, para ministrar instrução em FSTD. E, ainda, conforme disposto na Resolução Nº 30, de 21 de Maio de 2008, que em termos claros especifica que uma Instrução Suplementar não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.</p> <p>Porém caso o disposto acima não venha a ser considerado propomos meios alternativos, conforme disposto a seguir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de um PI de curso de Instrutor de Voo Prático que ministre treinamento focando nas necessidades para instrução IFR (Ex.: Adição de carga horária de 50 horas em FSTD para desenvolvimento destas competências) - Execução apenas do voo de endosso onde o instrutor de FSTD tem que apenas cumprir estes requisitos, excluindo a experiência de 50 horas de voo por instrumentos como piloto em comando - Substituição dos requisitos de horas de voo por outro tipo de instrução ou requisito curricular necessário ao candidato (Ex.: Ensino Superior em Ciências Aeronáuticas; Instrução em FSTD na capacitação inicial do instrutor ingressante). <p>Ainda neste requisito de experiência mínima em voo por instrumentos, mas tratando sobre instrutores em aeronave, não é entendido por nós que tal requisito apenas quantitativo, represente um aumento na qualidade e segurança durante a instruções IFR. Por isso fica o questionamento: Qual o objetivo de se exigir 50 horas de voo por instrumentos como piloto em comando para ministrar instrução IFR?</p> <p>Adicionalmente também existem propostas para substituição do requisito de 50 horas, nos moldes proposto para o instrutor em FSTD, conforme segue abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de um PI de curso de Instrutor de Voo Prático que ministre treinamento focando nas necessidades para instrução IFR (Ex.: Adição de carga horária de 50 horas em FSTD para 	

desenvolvimento destas competências)

- Execução apenas do voo de endosso onde o instrutor de FSTD tem que apenas cumprir estes requisitos, excluindo a experiência de 50 horas de voo por instrumentos como piloto em comando
- Substituição dos requisitos de horas de voo por outro tipo de instrução ou requisito curricular necessário ao candidato (Ex.: Ensino Superior em Ciências Aeronáuticas; Instrução em FSTD na capacitação inicial do instrutor ingressante)

Seguindo na mesma lógica, não se entende necessário exigir 15 horas de voo como piloto em comando no modelo de aeronave para ministrar instrução em multimotores.

Contudo, existindo o endosso, e ainda um treinamento estabelecido pelo mesmo, hoje isso já representa uma forma de melhorar a qualidade e segurança para estes tipos de treinamento.

Tal análise ainda leva em conta que outras agências reguladoras de aviação civil não exigem tais requisitos e nem a própria ICAO preconiza que isto seja obrigatório.

NORMATIVA	ITEM ESPECÍFICO
IS 141-007	5.1.2 – REQUISITOS MÍNIMOS PARA INSTRUTORES DE VOO
TEXTO DO QUESTIONAMENTO ORIGINAL	
<p><i>“e) para ministrar instrução de voo por instrumentos, inclusive em FSTD, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos como piloto em comando, além do endosso específico; e</i></p> <p><i>f) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores ou aeronaves de sustentação por potência, possuir, no mínimo, 15 horas de voo como piloto em comando no modelo da aeronave no qual irá ministrar instrução, além do endosso específico”</i></p> <p>Comentário:</p> <p>O requisito de 50 horas PIC de voo por instrumentos para instrutores que ministrem instrução em FSTD é uma novidade que se torna nada viável para os CIACs tendo em vista que já existe dificuldade para encontrar esse profissional. Capacitar o profissional, pagando para que o instrutor adquira tal experiência é muito difícil. Meu particular receio é que instituições comecem a utilizar de registros "frios" em diários de bordo para que haja puro <i>compliance</i>.</p> <p>A IS 141-007 traz com maestria vários conceitos de treinamento baseado em competência, seguindo a mesma linha, propõe-se treinamento baseado em competência de forma menos custosa para as escolas nos seguintes termos:</p> <ul style="list-style-type: none">- Alternativamente às 50 horas PIC IFR antes de dar instrução, o instrutor candidato ao Endosso INVA IFR daria as primeiras 50 horas de instrução sob observação de um instrutor já endossado. Ao final dessa fase de observação, o instrutor candidato receberia o treinamento previsto no MIP e o endosso INVA IFR, assim, passaria a ministrar instrução IFR normalmente.- Desenvolvimento de um PI de curso de Instrutor de Voo Prático que ministre treinamento focando nas necessidades para instrução IFR (Ex.: Adição de carga horária de 50 horas em FSTD para desenvolvimento destas competências)- Execução apenas do voo de endosso onde o instrutor de FSTD tem que apenas cumprir estes requisitos, excluindo a experiência de 50 horas de voo por instrumentos como piloto em comando- Substituição dos requisitos de horas de voo por outro tipo de instrução ou requisito curricular necessário ao candidato (Ex.: Ensino Superior em Ciências Aeronáuticas; Instrução em FSTD na capacitação inicial do instrutor ingressante). <p>Ainda neste requisito de experiência mínima em voo por instrumentos, mas tratando sobre instrutores em aeronave, não é entendido por nós que tal requisito apenas quantitativo, represente um aumento na qualidade e segurança durante a instruções IFR. Por isso fica o questionamento: Qual o objetivo de se exigir 50 horas de voo por instrumentos como piloto em comando para ministrar instrução IFR? Adicionalmente também existem propostas para substituição do requisito de 50 horas, nos moldes proposto para o instrutor em FSTD, conforme segue abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Alternativamente às 50 horas PIC IFR antes de dar instrução, o instrutor candidato ao Endosso INVA IFR daria as primeiras 50 horas de instrução sob observação de um instrutor já endossado. Ao final dessa fase de observação, o instrutor candidato receberia o treinamento previsto no MIP e o endosso INVA IFR, assim, passaria a ministrar instrução IFR normalmente.	

- Desenvolvimento de um PI de curso de Instrutor de Voo Prático que ministre treinamento focando nas necessidades para instrução IFR (Ex.: Adição de carga horária de 50 horas em FSTD para desenvolvimento destas competências)

- Execução apenas do voo de endosso onde o instrutor de FSTD tem que apenas cumprir estes requisitos, excluindo a experiência de 50 horas de voo por instrumentos como piloto em comando

- Substituição dos requisitos de horas de voo por outro tipo de instrução ou requisito curricular necessário ao candidato (Ex.: Ensino Superior em Ciências Aeronáuticas; Instrução em FSTD na capacitação inicial do instrutor ingressante)

Seguindo na mesma lógica, não se entende necessário exigir 15 horas de voo como piloto em comando no modelo de aeronave para ministrar instrução em multimotores.

Contudo, existindo o endosso, e ainda um treinamento estabelecido pelo mesmo, hoje isso já representa uma forma de melhorar a qualidade e segurança para estes tipos de treinamento.

Tal análise ainda leva em conta que outras agências reguladoras de aviação civil não exigem tais requisitos e nem a própria ICAO preconiza que isto seja obrigatório.

Adicionalmente, não é especificado no RBAC 61 que o instrutor de FSTD necessite possuir horas de voo por instrumentos e no RBAC 141 não existe a necessidade de o mesmo possuir nem CMA e INVA para ministrar instrução neste dispositivo.

PONDERAÇÃO

A EXIGÊNCIA EXPLÍCITA DAS 50 HORAS EM COMANDO ESTÁ ALOCADA NO RBAC 61 NO ITEM 61.237 (B) (5) QUE EXIGE QUE PARA MINISTRAR INSTRUÇÃO IFR, O INVA POSSUA TAL EXPERIÊNCIA, NÃO DIFERENCIANDO INSTRUÇÃO IFR EM FSTD DA INSTRUÇÃO IFR EM AERONAVE.

NO ENTANTO, NA ANTIGA IS 61-002D, JÁ REVOGADA, HAVIA A EXIGÊNCIA DAS HABILITAÇÕES DE CLASSE E IFR VÁLIDAS PARA SE MINISTRAR INSTRUÇÃO IFR EM FSTD.

NESTA CONDIÇÃO AS ESCOLAS AUTORIZARAM OS INSTRUTORES QUE POSSUÍAM SOMENTE ESTA ÚLTIMA CONDIÇÃO A MINISTRAR INSTRUÇÃO IFR NO SIMULADOR E NUNCA FOI QUESTIONADO ATÉ A REVISÃO DESTA EXIGÊNCIA COM A EMISSÃO DA IS 141-007.

AINDA, NÃO SE TRATANDO ESPECIFICAMENTE DA IS 141-007, MAS DO REQUISITO MÍNIMO DE 50 HORAS, É DE INTERESSE DAS ESCOLAS QUE ESTE SEJA REVISTO. RESSALTA-SE QUE O DEBATE A CERCA DO TEMA FOI LEVANTANDO NO PRESENTE MOMENTO VISTO AO DETALHAMENTO NA IS DESTE REQUISITO.

NORMATIVOS APLICÁVEIS	ANÁLISE DOS ITENS RELEVANTES
<p>RBAC 61 – SUBPARTE E – ITEM 61.237 (B) (5)</p> <p><i>para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.</i></p> <p>IS 61-002D – ITEM 5.8</p> <p><i>Tanto em instrução de voo IFR sob capota quanto em instrução de voo IFR real, o instrutor a bordo deve possuir adequada qualificação para operar a aeronave, habilitação IFR válida na categoria e demais requisitos para atuar como instrutor em voo por instrumentos conforme RBAC nº 61.</i></p> <p>IS 61-002D – ITEM 6.3</p> <p><i>O instrutor que ministrar instrução no FSTD deve possuir, na categoria da aeronave representada no FSTD, habilitação válida de instrutor de voo e de voo por instrumentos.</i></p> <p>IAC 3203 – ITEM 4.1.4.1 (b)</p> <p><i>O detentor de uma habilitação de instrutor de vôo somente pode ministrar instrução de vôo por instrumentos se for detentor de uma habilitação de vôo por instrumentos válida e correspondente à categoria da aeronave em que for ministrada a instrução e possua uma experiência em comando de vôo por instrumento (IFR) no mínimo de 150 horas.</i></p> <p>IS 141-007 – CAP 5 – ITEM 5.1.2 (e)</p> <p><i>para ministrar instrução de voo por instrumentos, inclusive em FSTD, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos como piloto em comando, além do endosso específico; e</i></p> <p>IS 61.006G – ITEM 5.4.19 -</p> <p><i>Quem pode endossar: 1. Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo (INVA) que, até 1º de julho de 2020, possuía um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando e já havia ministrado instrução de IFR em aviões; ou 2. Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo (INVA), possuidor deste endosso.</i></p>	<p>A AUTORIZAÇÃO ESCRITA NA IS 61-002D NÃO EXIMIA AS ESCOLAS DE CUMPRIR A EXIGÊNCIA DO 61, QUE NÃO DELIMITAVA DIFERENÇAS ENTRE INSTRUÇÃO NO SIMULADOR E NA AERONAVE.</p> <p>AINDA NA IS 61-002D, ERA EXPLICITADO QUE O INSTRUTOR EM AERONAVE DEVERIA SEGUIR OS REQUISITOS DO RBAC 61, FATO ESTE QUE CONTRIBUIU PARA A INTERPRETAÇÃO ERRADA DA APLICABILIDADE DO REQUISITO. COMO ELE ESPECIFICA INSTRUTOR EM AERONAVE E EM FSTD E ADOTA REQUISITOS DIFERENTES PARA OS DOIS, ENTENDE-SE QUE SÃO EXIGÊNCIAS DIFERENTES PARA OS DOIS CASOS.</p> <p>NO ENTANTO A ANAC RECEBEU PROCESSOS E APROVOU COM PILOTOS VOANDO NO SIMULADOR SOFRENDO INSTRUÇÃO DE INSTRUTORES QUE NÃO POSSUÍAM HORAS DE VOO EM COMANDO SUFICIENTE.</p> <p>ESTA DIVERGÊNCIA NO FORMATO DA ESCRITA NA LEGISLAÇÃO, OU FALTA DE ESPECIFICIDADE NO MOMENTO DA DESCRIÇÃO, GERA INTERPRETAÇÕES EQUIVOCADAS.</p> <p>ADICIONA-SE A VACÂNCIA DA INFORMAÇÃO COM RELAÇÃO A HORA DE VOO POR INSTRUMENTOS EM COMANDO, NÃO INFORMANDO SE TAL HORA É IFR-R OU IFR-C.</p>

SOLICITAÇÃO OU SUGESTÃO

Considerando, além do conteúdo acima analisado, que um piloto que acaba de ser aprovado e recebe sua habilitação de voo por instrumentos, pode operar na condição IFR-R, e ainda levando em conta a existência de profissionais na Linha Aérea, com comprovada e definida experiência na operação IFR, superior por vezes a de um instrutor que acaba de atingir as 50 horas IFR em comando, estabelecemos as seguintes solicitações e/ou sugestões:

- Recomenda-se que a ANAC definir se a hora para cumprimento do requisito em comando é IFR-C ou IFR-R;
- Solicita verificar se é possível autorizar o INV endossado para instrução IFR ministrar instrução em simulador exigindo treinamento específico, em substituição às 50 horas em comando, ou prover um prazo para as escolas se adaptarem, uma vez que os requisitos da IS geraram esta condição abrupta nas escolas, conforme considerações já passadas;
- Solicita-se considerar que escolas possam estabelecer meios alternativos de cumprimento de requisito do RBAC 61 (50 horas IFR e 15 horas MLTE).