

# economia

## Cachoeira do Sul forma pilotos de todo o País

Escola de aviação agrícola registra alta empregabilidade de alunos e se consolida como referência para o setor



Gabrieli Silva, de Cachoeira do Sul  
gabrielis@jcrs.com.br

Em um hangar discreto no Aeródromo Nero Moura, em Cachoeira do Sul, funciona uma das principais escolas de aviação agrícola do mundo. Reconhecida por publicações especializadas internacionais, a instituição se tornou destino de alunos de diferentes regiões do Brasil – e, por anos, também do exterior – em busca de formação em uma das áreas mais técnicas da aviação.

A escola Aero Santos Dumont, operada pela empresa Santos Dumont, reúne cursos que vão desde piloto privado (PP) até piloto comercial (PC), instrutor de voo (INVA) e, como especialização, piloto agrícola. A formação exige uma trajetória longa: antes de chegar à aplicação aérea nas lavouras, o aluno precisa acumular horas de voo e experiência em diferentes etapas da aviação.

“Somos considerados, por uma revista americana, uma

das melhores escolas de aviação agrícola do mundo. Já formamos pilotos do Brasil inteiro e também de fora do País”, afirma a gestora Roberta Bonamigo.

Atualmente, restrições regulatórias impostas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) limitam a formação de alunos estrangeiros, mas a reputação construída ao longo das décadas mantém o fluxo de estudantes de outros estados como Santa Catarina, São Paulo, Minas Gerais, Roraima, Tocantins, Goiás, Mato Grosso e Pará.

Um dos diferenciais da escola está na estrutura completa concentrada no próprio aeródromo de Cachoeira do Sul. A operação inclui oficina aeronáutica homologada, equipe de mecânicos e setores especializados em motores, eletrônica e estrutura.

Na prática, isso reduz interrupções e aumenta a eficiência do treinamento. “O aluno vem para voar, e voa. Não há filas ou esperas, como ocorre em aeroportos com maior movimento”, explica Pelópidas Bernardi, um dos responsáveis pela operação.

A lógica é de uma empresa-escola: os instrutores também

atuam profissionalmente na aviação agrícola, levando para a formação a experiência direta do campo. O curso específico da área inclui cerca de 31 horas de voo e 120 horas teóricas, com estrutura pedagógica semelhante à de uma instituição de ensino formal.

O resultado aparece na empregabilidade. Segundo a escola, cerca de 95% dos formados como pilotos agrícolas ingressam rapidamente no mercado de trabalho.

A formação acompanha a evolução tecnológica da agricultura. As aeronaves utilizadas, como o modelo Embraer Ipanema, incorporam sistemas avançados de navegação e aplicação. Mapeamentos por drones com sensores de infravermelho permitem identificar variações na lavoura. Com base nesses dados, os aviões realizam aplicações com taxa variável, direcionando insumos apenas onde necessário, o que reduz custos e impactos ambientais.

Além disso, a aviação agrícola apresenta vantagens operacionais em relação a máquinas terrestres. Por não haver contato



TÂNIA MEINERZ/JC

Escola mantém estrutura completa no aeródromo de Cachoeira do Sul

direto com o solo, evita-se a compactação – problema associado à redução da capacidade de absorção de água e, em larga escala, a impactos como o agravamento de enchentes.

Outro aspecto pouco conhecido, segundo os instrutores, é que cerca de metade das operações não envolve agroquímicos, mas atividades como a semeadura aérea de pastagens, prática que amplia a produtividade, especialmente na pecuária.

A operação da aviação agrícola é uma das mais reguladas

do setor aéreo. Envolve licenças e fiscalização de órgãos como a Anac, o Ministério da Agricultura, além de instituições públicas ligadas ao meio ambiente, como Fepam e Ibama.

Na escola, os procedimentos incluem sistemas de descontaminação das aeronaves, com tratamento de resíduos por ozonização e decantação, evitando contaminação ambiental. Cada operação também exige equipe técnica composta por piloto, engenheiro agrônomo responsável e técnico agrícola.



TÂNIA MEINERZ/JC

Bernardi esteve à frente da Aero Santos Dumont por anos

## O legado do Comandante Laudelino Bernardi

A consolidação de Cachoeira do Sul como polo de aviação agrícola está diretamente ligada à trajetória de Laudelino Bernardi, uma das figuras mais influentes do setor na América do Sul.

Piloto, instrutor e empreendedor, formou mais de mil pilotos e teve papel decisivo na profissionalização da atividade no Brasil. À frente da escola Aero Santos Dumont desde o fim dos

anos 1970, introduziu padrões operacionais e tecnologias pioneiras, como o uso de GPS na década de 1990, além de estruturar uma das maiores operações do setor no Estado.

Também foi responsável pela criação de uma das primeiras escolas privadas de aviação agrícola do País, contribuindo para tornar a formação mais técnica e alinhada às demandas

do agronegócio.

Seu trabalho ajudou a posicionar a região como referência no segmento. O reconhecimento desse legado está no próprio espaço: uma estátua instalada no jardim da escola homenageia o pioneiro e abriga suas cinzas. Bernardi faleceu em 2022, deixando uma influência que segue presente na formação de novos pilotos e no desenvolvimento do setor.

## Como se tornar piloto agrícola

Para atuar como piloto agrícola no Brasil, não basta apenas saber voar. A profissão exige uma formação progressiva, regulamentada e altamente técnica. O primeiro passo é obter a licença de piloto privado (PP), com cerca de 40 horas de voo, permitindo operações não remuneradas. Na sequência, o aluno avança para piloto comercial (PC), etapa que habilita a atuação profissional e exige mais 110 horas de voo, totalizando cerca de 150 horas.

Muitos seguem também para a formação de instrutor de voo (INVA), mantendo esse patamar de horas, mas com foco no aprimoramento técnico e na formação de novos pilotos. Após essa etapa, há oportunidades de ingresso na própria escola: os instrutores mais bem avaliados podem ser selecionados para atuar profissionalmente, passando a acumular experiência enquanto são remunerados por hora de voo.

A especialização como pilo-

to agrícola vem na etapa seguinte. Para iniciar o curso, o piloto precisa ter aproximadamente 370 horas de voo. A formação é concluída com cerca de 401 horas totais, incluindo 31 horas de voo prático específicas do curso de aviação agrícola (Cavag).

Na parte teórica, são cerca de 120 horas de aula, abordando conteúdos como calibração de aeronaves, teoria da gota, uso de DGPS agrícola, legislação aplicada à atividade e noções de produção agrícola.



TÂNIA MEINERZ/JC

Formação exige preparação teórica e muitas horas de voo