

II SIMPOSIO NACIONAL DE

AVIAÇÃO AGRÍCOLA

Foz do Iguaçu, maio de 1980

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 01

II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: " A INFLUÊNCIA DA POLÍTICA DO PREÇO DE COMBUSTÍVEL NO
DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA "

" ANÁLISE DE OUTROS CUSTOS INCIDENTES "

CONSTITUIÇÃO:

01. MARCOS VILELA DE MAGALHÃES MONTEIRO - Presidente e Relator do GT (Diretor Técnico - Aval Av.Agrícola Lençóis Ltda.)
02. HÉLIO DA ROCHA TENTILHÃO (Gerente de Produtos de Aviação - Petrobrás Distribuidora S/A)
03. MARCIO DA CUNHA DO NASCIMENTO (Assessoria Economica - EMBRAER)
04. RENATO AUGUSTO LANGONA (Piloto Aval Av.Agrícola - Lençóis Ltda.)
05. JUAN NAKAMOTO (Assessor Técnico - Hércules do Brasil)
06. ROBERTO DOS SANTOS MOURA (Diretor Aero Agrícola Caiçara)
07. LUIZ ALBERTO GARRIDO (Piloto-Sócio - Eco Aviação Agrícola)
08. WALDEMAR BIAVATTI (Aero Agrícola Biavatti)
09. DORIVAL CONTE - (Piloto-Sócio - Conte Aero Agrícola Ltda.)

INTRODUÇÃO:

A participação percentual do combustível no custo global da operação aero-agrícola, sofreu um aumento desproporcional, aos índices naturais de inflação, penalizando extremamente essa atividade que cumpre papel estratégico para o desenvolvimento da agricultura brasileira e até mesmo colocando-a em risco de tornar-se economicamente inviável.

Com a finalidade de propor medidas paliativas e corretivas para esse problema, este grupo de trabalho analisou-o por diversos aspectos.

DISCUSSÃO:

Na safra de 77/78 o combustível significando o índice um passou para dois em 78/79 e para 6,63 em 79/80 e hoje se constitui no maior item independente de custo atingindo o percentual de 30%.

Com relação aos custos globais da Aviação Agrícola tomando -se o índice um para o total de custos de 77/78 teremos o índice 1,9 para 78/79 e um índice de 3,3 para 79/80, não acompanhando assim a evolução dos índices de combustível.

Pior que o alto preço do combustível seria a sua falta, o que é a maior preocupação atual.

Assim sendo, por ser extremamente importante para a Aviação Agrícola, este grupo:

Na busca de alternativas diretas ou indiretas para minimizar os efeitos do custo de combustível no custo operacional das empresas prestadoras de serviços, propõe que:

- 1a. SEJA INSTALADA NO BRASIL UMA UNIDADE PRODUTORA DE GASOLINA AV/GAS 100/130 NO MAIS CURTO ESPAÇO DE TEMPO POSSÍVEL.
- 2a. CONSOANTE AO PRONUNCIAMENTO DO BRIG. HOFFMANN SEJA DADA EM FASE AOS ESTUDOS DE TRATAMENTO DIFERENCIADO PARA OS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS DESTINADOS À AVIAÇÃO AGRÍCOLA.

Um organismo de Governo, no caso sugere-se a intermediação do Ministério da Agricultura, financiaria todo o combustível de aviação agrícola para pagamento a prazo de safra, a exemplo do que ocorre com fertilizantes, as quais são pagas a juros baixos e a prazo de safra,

Como base, poderíamos considerar 400 aeronaves voando 400 horas por ano cada uma com o consumo efetivo de 80 L/hs o que resulta em um consumo total de 12.800 m³ os quais o preço de hoje custam Cr\$ 576.000.000,00 (Quinhentos e Setenta e Seis milhões de cruzeiros).

A adoção de cotas, foi considerada altamente nociva aos interesses da aviação agrícola pela impossibilidade da previsão de consumo que é regulada pelo ataque de pragas nas culturas e que dependem de condições climáticas.

Controles poderão ser exercidos a posteriori utilizando-se os relatórios já implantados pelo Ministério da Aeronáutica e da Agricultura dos quais constam as horas voadas e o consumo de combustível de cada empresa. A Petrobrás Distribuidora faria a estocagem e distribuição de combustível, o qual seria adquirido apenas pelas firmas aplicadoras através das agências bancárias, como os outros insumos aplicados à agricultura:

- 3a - FIANCIAMENTO A PRAZO DE SAFRA DO COMBUSTIVEL NECESSÁRIO PARA A PRÓXIMA CAMPANHA NO TOTAL DE 12.800 m³ CUJO VALOR ATUAL É DE CR\$ 576.000.000,00 (QUINHENTOS E SETENTA E SEIS MILHÕES DE CRUZEIROS). AS EMPRESAS NÃO DISPÕEM DE CAPITAL DE GIRO SEQUER PARA INICIAR A CAMPANHA.

Deverão ser realizados estudos com a urgência possível para a substituição de gasolina de aviação por etanol, uma vez que os motores aeronáuticos já possuem características próprias que facilitam essa modificação:

- 4a - ESTUDOS PARA A SUBSTITUIÇÃO DE AV/GAS POR ETANOL NO MOTOR AVCO LYCOMING IO-540 QUE EQUIPA O IPANEMA.

" ANÁLISE DE OUTROS CUSTOS INCIDENTES "

O aumento de custo do combustível, penalizou outros custos incidentes na operação aero-agrícola; enquanto nas safras de 77/78 e 78/79 os custos indiretos participaram em 45% do custo total, em 79/80 os custos indiretos totalizaram apenas 30%. A necessidade de alocar maiores recursos para combustível, resultou na indisponibilidade de recursos adequados para outros itens.

Essa diminuição de 15% em custos indiretos teve como resultado prejuízos na manutenção, na assistência técnica, no composto mercadológico e foram praticamente nulos os investimentos.

Outro ítem que incidiu violentamente nos custos operacionais foi dos preços da manutenção.

Tomando como exemplo a revisão do grupo moto-propulsor, a evolução de preços de setembro de 79 para abril de 80 foi de 1 para 3,94, ou seja, maior que a evolução do preço do combustível.

Por outro lado, o preço dos serviços teve uma evolução de 1 para 2, o que indica claramente na impossibilidade de lucro na atividade aero-agrícola que teve sempre uma margem de lucro irrisória.

Os outros custos incidentes em operação aero-agrícola são mandatórios e não podem ser sacrificados, como por exemplo:

- 1) Encargos Sociais
- 2) Impostos Federais e Municipais
- 3) Pessoal Administrativo e Operacional
- 4) Despesas de Apoio Operacional, Manutenção de Veículos, Diárias, etc
- 5) Seguros Obrigatórios
- 6) Revisões Periódicas

As sugestões para a solução dos problemas de custo elevado de preços seriam:

- 5a - ADOÇÃO PELA EMBRAER DE UMA POLÍTICA DE PREÇOS EM LINHA COM O MERCADO INTERNACIONAL E AGILIZAÇÃO NO FORNECIMENTO DESSAS PEÇAS AOS USUÁRIOS.
- 6a - SUGERE-SE QUE A EMBRAER ESTUDE UMA FORMA DE BARATEAMENTO DO CUSTO DA AERONAVE E SEUS COMPONENTES, TENDO EM VISTA A GRANDE IMPORTÂNCIA DA AERONAVE PARA A AGRICULTURA NACIONAL.

PROPOSIÇÃO ESPECIAL

- 7a - DEVIDO AOS ALTOS CUSTOS OPERACIONAIS SUGERE-SE ESTUDOS PARA A PRODUÇÃO E UTILIZAÇÃO DE AERONAVES MAIS SIMPLES COMO PA-18, PAULISTINHA 150 OU CAMPEIRO QUE VIRIAM COMPLEMENTAR AS FROTAS ATUAIS.

APROVADO APENAS PELOS OPERADORES

CONCLUSÃO:

Os operadores aeroagrícolas voltam a enfatizar a importância e a preocupação do setor com a problemática dos combustíveis e esperam ansiosos por uma manifestação dos órgãos governamentais competentes o mais pronto possível, dado a precariedade com que se mantem em atividade. No intuito de contribuir para que medidas paliativas urgentes sejam tomadas, é que o GT responsável vem através desse instrumento e do II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA solicitar aos órgãos competentes o estudo e adoção dessas proposições.

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 02

II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: " O DESENVOLVIMENTO DAS OPERAÇÕES COM DEFENSIVOS E SEUS ASPECTOS ECOLÓGICOS "

CONSTITUIÇÃO:

01. ENGº AGR. JOSÉ CARLOS CHRISTOFOLETTI - Presidente do GT-(Aval Av.Agr.Ltda)
02. ENGº AGR. JOSÉ MARIA FERNANDES DOS SANTOS - Relator do GT (Ciba Geigy)
03. ENGº AGR. DÉCIO LUIZ GAZZONI - (Embrapa - Londrina/PR)
04. ENGº AGR. SEBASTIÃO BASTOS NOGUEIRA - (UFV - Viçosa/MG)
05. ENGº AGR. JOSÉ ALBERTO FREIRE - (UFV - Viçosa/MG)
06. ENGº AGR. GUNTHER SEIFERT - (Hercules do Brasil - Curitiba/PR)
07. TOXIC. FLÁVIO RODRIGUES PUGA - (Inst. Biológico - São Paulo/SP)
08. ENGº AGR. ANTONIO CARLOS MONTEIRO - (M.Agric. - Porto Alegre/RS)
09. ENGº AGR. ANICIO BRIANEZ - (Sadag - Assis/SP)
10. CMTE. JOÃO SARTORELLI - (Agrovel - Ponta Grossa/PR)
11. OSVALDO J. TAGLIAPIETRA - (Coop. Aviação Agrícola Uruguaiana - RS)
12. JORN. WALDEMAR OZANO DE SOUZA - (INAMBI- Campo Grande - MS)
13. ANTONIO TERUEL - (Teruel - Dourados - MS)
14. ENGº AGR. JOÃO BATISTA G.C. RANGEL - (Embraer - SJCampos/SP)
15. ENGº AGR. ALAN MC CRAKEN - (FMC - São Paulo/SP)
16. ENGº AGR. SEBASTIÃO LUIZ OLIVEIRA E SILVA - (UFRRJ-Rio de Janeiro/RJ)
17. ZOOT. JAILSON BARBOSA COELHO - (UFRRJ-Rio de Janeiro/RJ)

INTRODUÇÃO:

A Aviação Agrícola no Brasil, a exemplo do que ocorre em várias partes do mundo, vem sendo empregada em diversas atividades e entre elas, a aplicação de defensivos agrícolas. E, como toda máquina de aplicação de produtos químicos, o avião agrícola está com sua atividade diretamente relacionada com problemas ecológicos.

Um dos problemas mais discutidos na atualidade é o da poluição ambiental. A questão torna-se mais evidente em países densamente povoados e é possível que essa poluição ambiental possa fazer com que algumas áreas se tornem completamente inabitáveis. Entre os fatores que tem contribuído para a poluição ambiental está a aplicação incorreta de defensivos.

A poluição por defensivos pode ser perigosa não somente para os seres humanos, mas também, para a vida silvestre, peixes e a vegetação natural. Qualquer biologista sabe que a interação entre todos os seres vivos na terra é de elevada importância. Isso significa que, no uso dos produtos químicos, o máximo de cuidado deve ser tomado para salvaguardar as outras formas de vida, da melhor maneira possível.

Na produção de alimentos e fibras para a crescente população mundial, os defensivos desempenham um papel importante. A simples eliminação de todos os defensivos certamente levará a uma situação de fome e inanição sem precedentes na história mundial.

Conscientes de que toda e qualquer aplicação de produto químico é um fator que leva a uma poluição pela introdução de um produto químico alheio ao meio ambiental, e também consciente de que isso é um mal necessário, o presente grupo de trabalho discutiu o problema, chegando a conclusões que serão enumeradas a seguir, analisando-as e sugerindo as respectivas moções que são apresentadas ao II Simpósio Nacional de Aviação Agrícola.

Como já foi visto, a aplicação de defensivos agrícolas não pode ser eliminada. A sua correta utilização leva a poluição ambiental a um nível menor e suportável. Todos os problemas surgidos contra a ecologia, são devidos ao uso incorreto desses defensivos, seja pela prescrição errada do tipo e dosagem do produto e,

principalmente, pelo uso incorreto do equipamento de aplicação.

Para tentar minimizar os problemas que possam concorrer para uma poluição ambiental maior, o Grupo de Trabalho nº 02 analisou os seguintes aspectos:

DISCUSSÃO:

Encontra-se no mercado uma quantidade crescente e diversa de defensivos. O Ministério da Agricultura é o órgão responsável pela fiscalização, restrição e liberação desses produtos destinados a mais diversas culturas. O aspecto toxicológico, como fator limitante no uso e manuseio do defensivo, restringe, e, em certos casos, determina os métodos específicos e definidos para a sua utilização, quanto ao aspecto de distribuição no meio ambiente. Entretanto, este aspecto se restringe apenas as áreas dos órgãos envolvidos no seu registro. A escolha correta do produto químico é muito importante, é claro que quando e onde for possível o uso de um produto menos persistente é preferível. Esses serão degradados em compostos menos perigosos e não serão acumulados na cadeia alimentar.

Para que se torne mais amplo e geral o conhecimento das indicações e restrições desses produtos, o grupo de trabalho apresenta a seguinte moção:

- 1a. QUE O MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, ATRAVÉS DE SEU ÓRGÃO COMPETENTE EFETUE E PUBLIQUE UMA LISTA ATUALIZADA A CADA SEIS MESES, DOS PRODUTOS E FORMULAÇÕES POSSÍVEIS OU NÃO DE SEREM UTILIZAVEIS EM APLICAÇÕES POR AERONAVES AGRÍCOLAS.

A vantagem do uso do avião para a aplicação de defensivos é a de que poucas pessoas podem fazer o trabalho, enquanto na aplicação terrestre é feito por muitas, normalmente não preparadas e que são mais difíceis de supervisionar. Daí, a necessidade de um pessoal muito bem treinado para trabalhar na aviação agrícola. Como o Centro Nacional de Engenharia Agrícola (CENEA), através do Curso de Aviação Agrícola, é o único órgão oficialmente constituído para o treinamento de pessoal para essa atividade, o Grupo de Trabalho apresenta a seguinte moção:

- 2a. QUE O CENEA PROMOVA A MELHORIA DO NÍVEL TÉCNICO E AGRONÔMICO DOS SEUS DIVERSOS CURSOS RELACIONADOS COM A AVIAÇÃO AGRÍCOLA, COM A INTRODUÇÃO DAS NOVAS TECNOLOGIAS QUE SÃO CONSTANTEMENTE DESENVOLVIDAS.
- 3a. QUE A DETERMINAÇÃO DO NÚMERO DE CURSOS SEJA FEITA EM FUNÇÃO DA DEMANDA, DESDE QUE NÃO HAJA DETRIMENTO DA QUALIDADE DO CURRÍCULO.
- 4a. QUE SEJAM INCLUIDAS INFORMAÇÕES SOBRE A AVIAÇÃO AGRÍCOLA NAS ESCOLAS DE AGRONOMIA, E OUTRAS, CUJA FORMAÇÃO PROFISSIONAL ESTEJA RELACIONADA COM A PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA E TAMBÉM NOS AERoclUBES.

De uma forma geral, os órgãos de imprensa usam as matérias sobre poluição ambiental de uma forma sensacionalista, dando também destaque quando a aviação agrícola está envolvida. Para que o devido esclarecimento desses acontecimentos, o Grupo de Trabalho apresenta a seguinte moção:

- 5a. QUE, QUANDO SURGIREM PROBLEMAS DE ORDEM ECOLÓGICA ENVOLVENDO DIRETA OU INDIRETAMENTE A AVIAÇÃO AGRÍCOLA, OS MESMOS SEJAM INVESTIGADOS E ANALISADOS PELO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA OU ORGÃO POR ELE DELEGADO, E QUE OS RESULTADOS SEJAM DIVULGADOS TAMBÉM PELA IMPRENSA.

Tendo em vista que ainda a atividade da aviação agrícola no Brasil não está regulamentada, o Grupo de Trabalho apresenta a seguinte moção especial:

- 6a. QUE O DECRETO LEI 917 SEJA URGENTEMENTE REGULAMENTADO, POIS SÓ ASSIM PODERÁ SER UTILIZADO COMO ELEMENTO EFICIENTE PARA REPRIMIR O MAU USO DO EQUIPAMENTO DE APLICAÇÃO AÉREA DE PRODUTOS QUÍMICOS.

CONCLUSÃO:

Contrariamente à crença popular, a aplicação aérea de produtos químicos não apresenta o maior perigo com respeito à poluição

ambiental, mas, na maioria das vezes, o menor deles se utiliza da por pessoal altamente qualificado e responsável. Por meio da aviação agrícola, uma unidade de aplicação pode tratar uma área muito superior que uma unidade de solo. Esse considerável aumento de capacidade operacional é grandemente utilizado como a maior vantagem da aviação agrícola. Não se pode esquecer entretanto, que os possíveis erros podem ser multiplicados no mesmo espaço de tempo.

A aviação agrícola tem provado ser uma ferramenta poderosa na produção agrícola. Ela está sendo cada dia mais ativa na luta contra a malária, a encefalite e outros vetores de epidemia. Mas, finalmente, com respeito à poluição por pesticidas (que é de fato, somente um pequeno aspecto do problema de poluição como um todo), o avião pode, com o aumento da sua precisão operacional, estabelecer sua reputação como ferramenta segura e necessária. Isso é a nossa tarefa e o nosso desafio.

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 03

II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: " SEGURO AERONÁUTICO DE AVIÕES AGRÍCOLAS "

CONSTITUIÇÃO:

01. ANTONIO JOSÉ ALMEIDA FUCHS - Presidente do GT
02. GILBERTO BEZERRA - Relator do GT
03. JOÃO PEREIRA GUIMARÃES NETO
04. ELCIO NEVES

INTRODUÇÃO:

No I Simpósio Nacional de Aviação Agrícola, em maio de 1976, com a participação de representantes do IRB, no diálogo estabelecido, não só foram prestados valiosos esclarecimentos, como ambas as partes conseguiram esquematizar alguns aperfeiçoamentos no setor.

Porém, como quatro anos já se passaram, mister se faz uma reavaliação de situação, cujos resultados deverão nos conduzir a uma melhor adequação da problemática dos seguros aeronáuticos de aviação agrícola às necessidades atuais.

O grupo de trabalho recebeu diversas proposições sobre seguro aeronáutico de aviões agrícolas, de autoria dos Srs. Euclides de Carli, de São Paulo, Dr. Eduardo C. de Araujo, da Mirim Aviação Agrícola, Pelotas/RS, e Dr. Cid Krahn da TBK Aviação Agrícola, de Itaqui/RS, os quais se constituíram em peças importantes para as análises e resultados do grupo.

DISCUSSÃO:

O critério atual, conforme disposto na cláusula nº 9 (cod.Espec) "Dedução de Taxa para Período de Paralisação da Aeronave", permite que apenas sejam computados os períodos superiores a 30 dias consecutivos à data de paralisação da aeronave para efeito de redução do prêmio.

Devido à ociosidade ocasionada pelas safras, a média de utilização da frota é bastante baixa, mas descontínua, ou seja, a paralisação da frota, (em cujos períodos são feitas as revisões e reparos das aeronaves) é muito grande, estimando-se que atinja mais de 4 meses/ano. No entanto, períodos de paralisação contínuos de 30 dias não são muito frequentes, sendo interrompidos por necessidades de serviços de aplicação de pouca intensidade, (por exemplo: na entressafra é frequente a necessidade do avião voar 1 a 2 dias e voltar à inatividade por mais 10 a 15 dias).

Durante estes períodos de paralisação a aeronave é recolhida à oficina para continuidade dos serviços de manutenção preventiva. Como, porém, esta paralisação será novamente interrompida, dificilmente o avião chega a completar 30 dias contínuos de paralisi

zação, não podendo, portanto, usufruir dos benefícios da cláusula 9.

Os períodos de paralização são, entretanto, nesta época, muito superiores aos de atividade, o que reduz, do ponto de vista do seguro, o risco do mesmo, justificando-se a redução do prêmio.

Assim, seria justo e de grande valia que, seguindo-se os critérios atuais de comunicação por escrito, pudessem ser computados, mediante somatório, os períodos inferiores a 30 dias de paralização para os efeitos da cláusula nº 9 (condições especiais).

- 1a. PROPÕE-SE QUE SEJA MODIFICADO O CRITÉRIO DE SÔ PERMITIR QUE PERÍODOS DE PARALIZAÇÃO SUPERIORES A 30 DIAS CONSECUTIVOS POSSAM SER COMPUTADOS PARA EFEITOS DE DEDUÇÃO DE TAXA DE PRÊMIO.
- 2a. PROPÕE-SE QUE SEJA REDUZIDO O PRAZO PARA 15 DIAS, ASSIM COMO ELIMINADA A EXIGÊNCIA DO TERMO "CONSECUTIVOS", OU SEJA POSSIBILITANDO QUE POSSA SER FEITO UM SOMATÓRIO DE PERÍODOS MENORES, QUE, ATINGINDO AQUELE NÚMERO DE DIAS, GERASSEM O DIREITO À REDUÇÃO DO PRÊMIO.

A formação do piloto agrícola dá-se após um período de experiência na aviação geral.

Existe um curso de capacitação de piloto agrícola (CAVAG - Ministério da Agricultura) em que o mesmo recebe treinamento especializado para o tipo de trabalho, findo o curso, é dada a devida habilitação ao piloto considerado apto à execução da tarefa.

Por este aspecto, portanto é injusto o ato de penalizar o proprietário do avião nos casos em que o piloto tenha menos de 400 horas de experiência agrícola, já que à luz do órgão que concede as licenças, não há distinção de categoria em função da experiência. O atual critério é injusto, pois a empresa vê-se na contingência de buscar formar seu quadro apenas com pilotos com mais de 400 horas em prejuízo de pilotos de menor experiência, que desta forma veem-se preteridos no processo.

Prejudica-se ainda o processo de adaptação dos pilotos ao padrão operacional das empresas, e há naturalmente uma diferen

ciação salarial em função da experiência.

Finalmente, o critério acima aplica-se indistintamente a qualquer acidente em operação agrícola, independente da causa do mesmo, ora se houver, por exemplo, uma parada de motor durante a aplicação, o acidente será inevitável por maior que seja a experiência do piloto. Uma eventual melhor reação de comando, diminuindo as consequências do acidente seria sem dúvida mais influenciada pela experiência total em aviação do que a experiência exclusivamente em operações agrícolas.

3a. PROPÕE-SE QUE SEJA MODIFICADA A CLÁUSULA ESPECIAL NA APÓLICE DE SEGURO DE CASCO APLICÁVEL AS AERONAVES AGRÍCOLAS E QUE CONDUZ A PARTICIPAÇÃO DO SEGURADO EM RAZÃO INVERSA DA EXPERIÊNCIA DO PILOTO, NO PROCESSO DE LIQUIDAÇÃO DO SINISTRO.

Os atuais percentuais para cálculo do prêmio a ser pago pelo segurado, conjugado ao alto custo da aeronave, e a frequente e vantajada desvalorização do cruzeiro frente ao dólar americano, gera valores de prêmio insuportáveis para grande número de empresas operadoras, o que as leva muitas vezes a não mais segurar suas aeronaves, o que provoca 2 consequências negativas imediatas:

- a) O aumento da margem de risco da atividade.
- b) A redução da "massa" segurada ocasionando por sua vez a elevação do custo e risco do órgão segurador.

Para se ter uma idéia do que representa atualmente o seguro de casco para uma empresa média, pode-se falar em cerca de Cr\$. 300.000,00/aeronaves/ano. Tal taxa, poderia ser ainda razoável se a cobertura fosse realmente total, porém é incompatível com os critérios atuais de elevada franquia e rateio em função da experiência do piloto.

Por outro lado o critério atual de elevação da taxa de cálculo a medida que o avião torna-se mais usado (acrescimos anuais à taxa básica) não se justifica à luz dos rigorosos critérios de manutenção que devem ser seguidos pelos operadores, mediante fiscalização, independente da idade da aeronave.

Um outro aspecto se refere a elevada franquia obrigatória (10% do valor da importância segurada), que por ser independente do valor do sinistro, torna-se um risco muito elevado para o segurado.

Há algum tempo, franquia era de 5% tendo sido elevada juntamente com o acréscimo das taxas e com a sobre taxa para aviões com mais de um ano de uso, ocasionando, em conjunto, um panorama praticamente sem perspectivas de segurança econômica para o operador, com reflexos altamente prejudiciais ao custo operacional.

4a. PROPÕE-SE REDUÇÃO DAS TAXAS DO SEGURO AERONÁUTICO APLICADO ÀS AERONAVES AGRÍCOLAS, PARA VALORES MÉDIOS INFERIORES A 10% EM PERCENTUAL A SER FIXADO EM FUNÇÃO DE ESTUDO SOBRE A EVOLUÇÃO DO ÍNDICE DE ACIDENTES DA FROTA.

5a. PROPÕE-SE, AINDA, A ELIMINAÇÃO DA SOBRE-TAXA PARA AVIÕES COM MAIS DE 1 (UM) ANO DE USO, BEM COMO A REDUÇÃO DO PERCENTUAL DE PARTICIPAÇÃO DO SEGURADO (FRANQUIA).

CONCLUSÃO:

O índice de segurança da frota agrícola tem melhorado substancialmente nos últimos anos, desde que em 1976 a percentagem de acidentes e relação à frota era de 13% enquanto em 1979 essa percentagem baixou para 6%, justificando um esforço dos setores competentes para buscar melhores condições para o seguro aeronáutico agrícola. Medidas nesse sentido viriam beneficiar tanto os operadores como as seguradoras desde que se espera uma rápida resposta através do aumento da "massa segurada". Visando tais efeitos é que o GT responsável analisou o assunto e em nome do II SIMPÓSIO solicita ação dentro da maior brevidade possível.

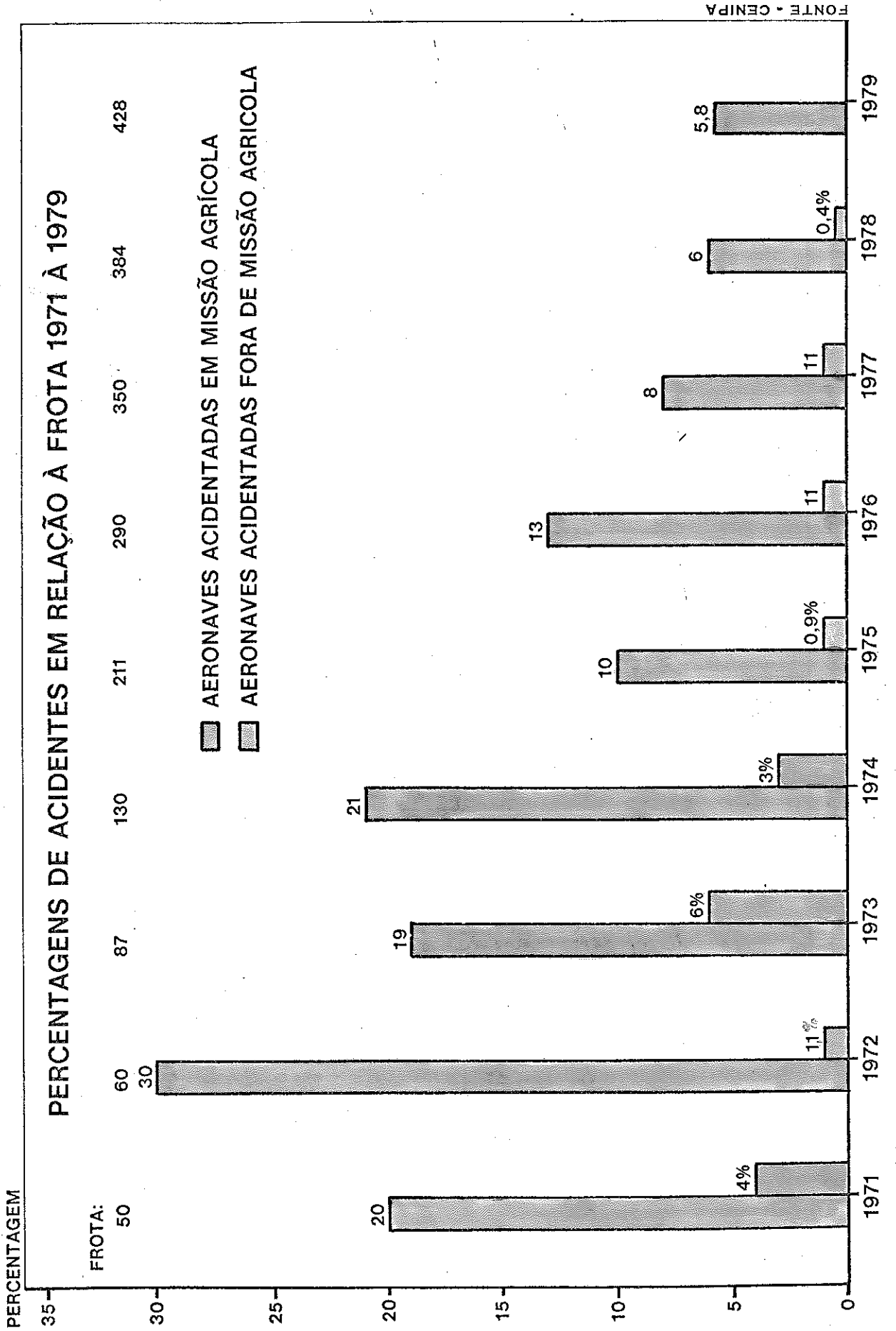
DEMONSTRATIVO DE INDENIZAÇÃO DE SEGUROS AERONÁUTICOS

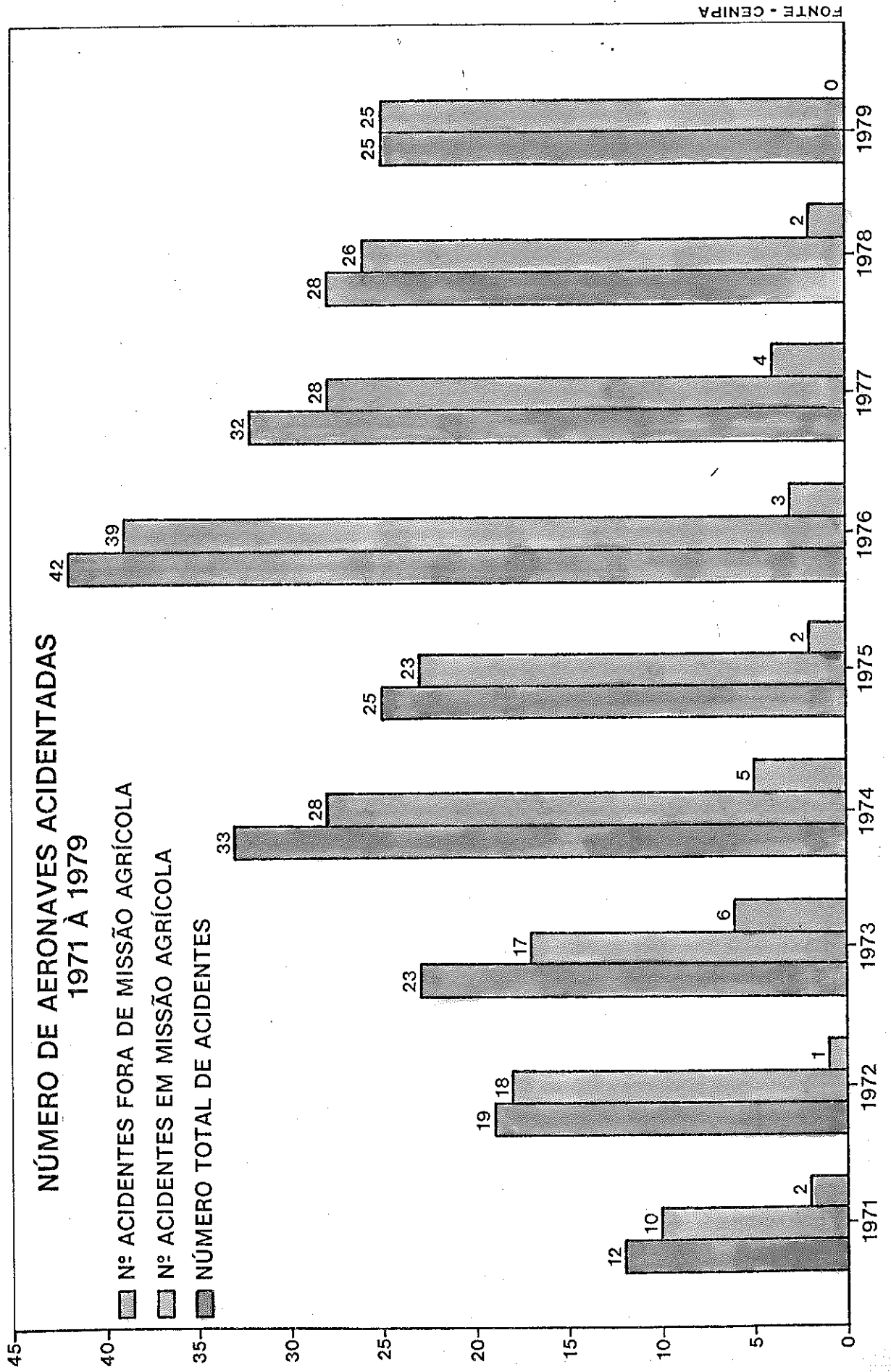
01. AERONAVE EMB-201 IPANEMA
 02. HORAS TOTAIS: 850 Hs.
 03. ANO DE FABRICAÇÃO: 1977
 04. DATA DO ACIDENTE: JANEIRO/1980
 05. CAUSA DO ACIDENTE: FALHA MATERIAL
 06. HORAS DE VÔO (AGRÍCOLA) DO PILOTO: 200 Hs.
 07. APÓLICE EM VIGENCIA: 05.12.79 A 05.12.80 (VALOR CR\$ 187.158,40)
 08. APÓLICES ANTERIORES: 15.05.77 A 05.12.77; 05.12.77 A 05.12.
 78

(não utilizadas) 05.12.78 A 05.12.79

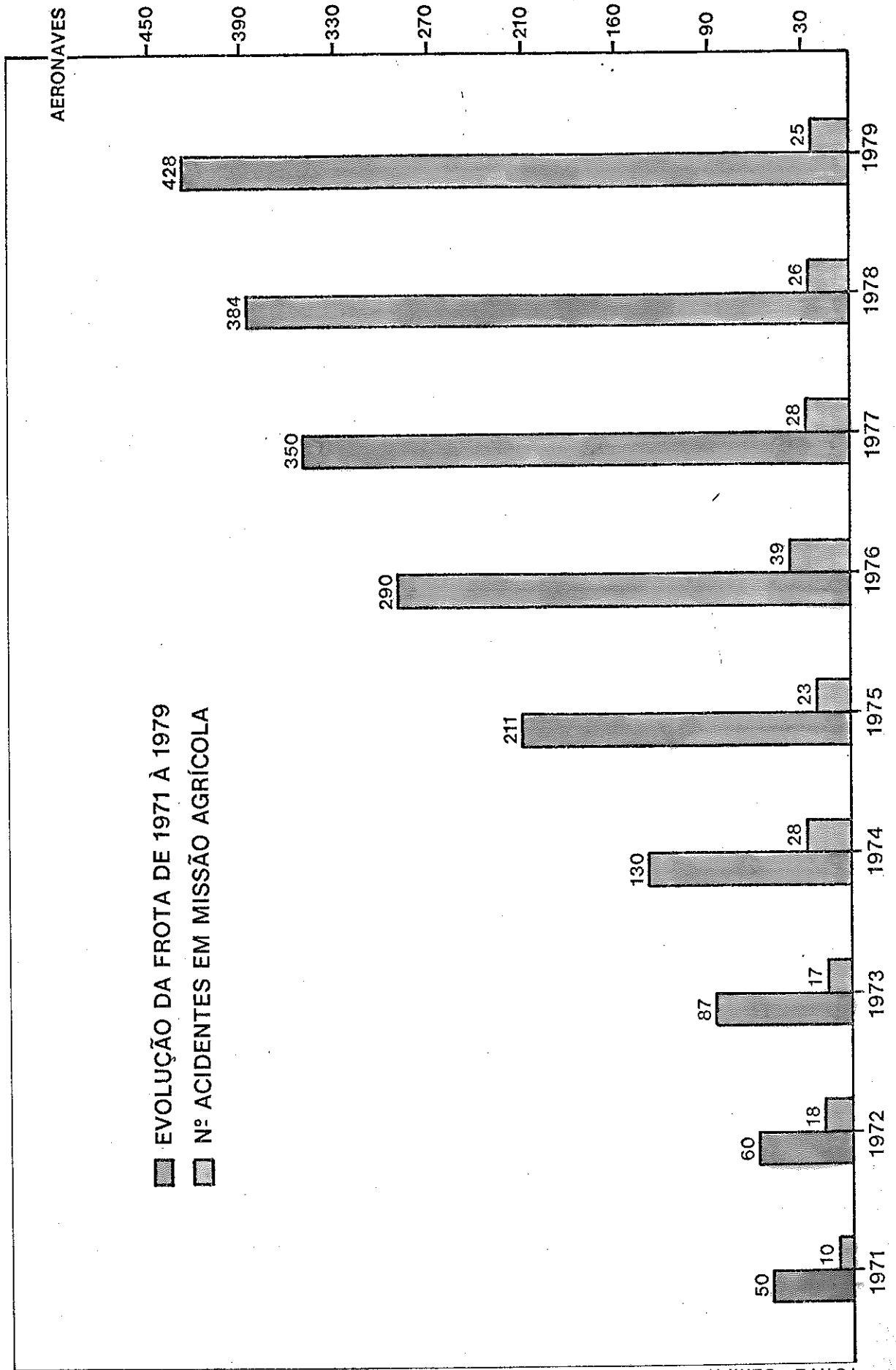
09. DEMONSTRATIVO DA INDENIZAÇÃO:

- a) Orçamento da Oficina:
 (custo de recuperação) Cr\$ 1.057.371,00
- b) Orçamento aprovado pelo perito:
 (deduzidos itens considerados não indenizáveis, como peças de motor) Cr\$ 727.713,00
- c) Importancia efetivamente paga pela seguradora:
 (deduzida franquia e cláusula de experiência do piloto) Cr\$ 490.188,72
- d) Participação do segurado sobre a importância aprovada pelo perito (b - c): Cr\$ 237.524,28 (33%)
- e) Participação real do segurado no acidente (a - c): Cr\$ 567.182,28 (54%)
- f) Participação real do segurado (e) mais o custo efetivo de apólice: Cr\$ 754.340,68





FORTE - GENIPA



RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 04

II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: "REGULAMENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE AEROAGRÍCOLA".

CONSTITUIÇÃO:

01. ENGº AGR. CID VANDERLEI KRAHN - Presidente do GT (Dir.Adm.TBK Av. Agr.Ltda.)
02. ENGº AGR. AGOSTINHO ORMENEZE - Relator do GT (DFA Fiscalização - PR)
03. ENGº AGR. ENÉSIO APPOLINÁRIO -(M.Agricultura - RJ)
04. ENGº AGR. CLAUDIO MAURER-(Coop. Imenbuy - São Borja/RS)
05. ENGº AGR. ENILDO DINIZ CALDEIRA -(CREA - RS)
06. PILOTO AGR. LUIZ ARAMI PEDEBOS -(ABA - São Borja/RS)
07. PILOTO AGR. JORGE MAURO C SANTOS
08. ENGº AGR, CARLOS ROBERTO FOSCHIERA -(DFA Diretor Técnico - RS)
09. ENGº AGR. CLEBER CANABARRO LUCAS -(DFA Delegado - RS)
10. ANGº AGR. ALVIR JACOB -(SEAG Fiscalização e Uso - PR)
11. RUBENS HUMBERTO EONARDI
12. ALFEU WESTENDORF
13. EDMUNDO RIBAS
14. CLAUDIO OLIVEIRA GUIMARÃES
15. ADELIR A. FORMIGHIERI
16. ENGº AGR. EVALDO MENDES COSTA -(Diretor Técnico da TECNAGRA)
17. LUIZ FERNANDO LOURENÇO -(SADAG)
18. ENGº AGR. ALFREDO LANG -(Coopervale - Palotina/PR)
19. CLAUDIO SALOMÃO -(Gerente Sotriar - RS)
20. ENGº AGR. REINALDO ONOFRE SKALUSZ - (SEAG - Cascavel/PR)

INTRODUÇÃO:

No I Simpósio de Operadores Aeroagrícolas, realizado no Guarujá-SP, de 10 a 13 de maio de 1976, o Ministério da Agricultura, através do Diretor da DIAV, apresentou uma palestra intitulada "Política, Normas e Regulamentos da Aviação Agrícola do Ponto de Vista do M.A.", na qual debateu amplamente o Decreto-Lei nº 917 de 07.10.69 e sua regulamentação, bem como solicitou subsídios aos participantes; embora o referido palestrante colocasse naquela ocasião que a regulamentação do Decreto-Lei era meta prioritária de sua administração, daquela data até o dia de hoje, não houve solução do assunto então proposto.

DISCUSSÃO:

A Aviação Agrícola, nos últimos 04 anos, desenvolveu-se extraordinariamente tornando-se responsável pela aplicação de grandes quantidades de defensivos, fertilizantes, sementes etc, e dessa maneira vem se ressentindo da falta de uma regulamentação, desde que, em diversos pontos do território nacional os aplicadores vem enfrentado problemas de cunho legal no exercício de suas atividades.

Considerando que a Aviação Agrícola, pela expressão econômica que atingiu e pela importância que tem para a agricultura nacional, não pode ficar indefinidamente sem instrumentos jurídicos, que a regulamentem e protejam propõe-se o plenário do II Simpósio Nacional de Aviação Agrícola que:

- 1a. MANIFESTE À PRESIDENCIA DA REPÚBLICA, ATRAVÉS DOS ÓRGÃOS COMPETENTES, A NECESSIDADE DA URGENTE REGULAMENTAÇÃO DO DECRETO-LEI Nº 917 DE 07 DE OUTUBRO DE 1969.
- 2a. QUE SEJA SOLICITADO AOS ÓRGÃOS COMPETENTES A IMEDIATA REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE PILOTO AGRÍCOLA.

A Aviação Agrícola já teve um setor específico junto àquele Ministério (a DIAV - Divisão de Aviação Agrícola) extinto quando da reforma administrativa daquele órgão. A função da DIAV era justa

mente, a de coordenar a execução da política da aviação agrícola a nível nacional.

Com a sua extinção, perdeu-se esta coordenação e o setor ficou a cêfalo junto aquele órgão. Atualmente, algumas de suas funções estão dispersas em outros setores (formação de pessoal no CENEA; fiscalização através dos SEFIS - Secretaria de Fiscalização Agropecuária. etc.).

Com isto, perde o Ministério da Agricultura a visão de conjunto dos problemas de atividade, e perde a atividade, um importante ponto do diálogo na busca de soluções para os seus problemas.

A condução da política da aviação agrícola é, por definição do Decreto-Lei nº 917, do Ministério da Agricultura. A pulverização destas atribuições por diversos setores daquele órgão não permitirá o atingimento daquele objetivo, portanto o GT propõe:

3a. A CRIAÇÃO DE UM SETOR ESPECÍFICO PARA A AVIAÇÃO AGRÍCOLA JUNTO AO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA QUE TRATE DA POLÍTICA NACIONAL DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA.

4a. SOLICITAÇÃO PARA QUE AS DELEGAÇÕES FEDERAIS DE AGRICULTURA CONVOQUEM DENTRO DE ATÉ 60 dd, OS APLICADORES AEROAGRÍCOLAS E ENTIDADES E/OU ÓRGÃOS INTERESSADOS PARA REUNIÃO NA QUAL SERÃO FORNECIDOS SUBSÍDIOS NECESSÁRIOS AO ESTABELECIMENTO DE NORMAS E PADRÕES DAS ATIVIDADES AEROAGRÍCOLAS.

A condução da política nacional de aviação agrícola a cargo do Ministério da Agricultura, necessita compatibilizar os interesses de diversos setores (a própria Agricultura, a Indústria Aeronáutica Nacional, a iniciativa privada, o setor de defensivos, a saúde pública, etc). Para atingir-se de forma mais rápida e eficiente, de seável seria que a "Divisão de Aviação Agrícola" do Ministério da Agricultura contasse com assessoria permanente de pessoas e entidades que a seu critério estariam representadas em um órgão de assessoramento, aqui chamado de "Comissão Consultiva de Aviação Agrícola" a qual estudaria e levaria ao Ministério da Agricultura suas sugestões e ponderações sobre os diversos aspectos da atividade.

A referida comissão, já existiu por definição atribuída em portaria ministerial e nunca foi ativada.

A mesma contaria com profissionais de alto nível do setor, representantes de outros órgãos interessados na atividade e que poderia assessorar aos setores competentes do Ministério da Agricultura na tomada de decisões.

Sugere-se, sem prejuízo de outras inclusões, a representação, naquela comissão, dos seguintes organismos:

- a. Ministério da Agricultura
- b. Ministério do Trabalho
- c. Ministério da Aeronáutica
- d. Ministério da Saúde
- e. Ministério da Indústria e Comércio
- f. Empresas de Aviação Agrícola (ou através Associação de Classe)

5a. A ATIVAÇÃO DA COMISSÃO DE ASSESSORAMENTO PARA ASSUNTOS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA, CRIADA JUNTO AO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA EM 1976.

O Ministério da Aeronáutica estabelece uma taxa, devido em cada operação de pouso. Esta taxa tem seu valor fixado de acordo com o tipo de aeródromo e peso da aeronave.

Quando uma aeronave agrícola efetua uma operação de aplicação agrícola a partir de um aeródromo arrecadador, lhe é cobrada a taxa para cada pouso. Como uma operação típica de aplicação é constituída na maior parte dos casos, de diversos vãos para o tratamento de uma mesma lavoura, há uma área de 200 hectares, em alto volume, são geralmente necessários cerca de 20 decolagens. Consequentemente incide sobre a operação desta área, taxa correspondente a 20 vezes a taxa de pouso, o que onera sobre maneira o custo do hectare tratado.

Propõe-se, portanto, que este tipo de operação considerado, se já taxado à razão da tarifa de 01 pouso para um período de 03 horas de utilização do aeródromo, independentemente do número de pousos e decolagens no período.

6a. QUE SEJA OBTIDO, JUNTO AO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, REDUÇÃO DAS TAXAS AEROPORTUÁRIAS DAS AERONAVES AGRÍCOLAS, QUANDO EM OPERAÇÃO AGRÍCOLA, EM AERÓDROMO ARRECADADOR.

O Decreto-Lei 406/68, regulamenta a questão do imposto (municipal) sobre serviços de qualquer natureza (ISSON). Anexo ao referido Decreto-Lei é publicada uma extensa relação, detalhada e específica, dos serviços que devem recolher aquele tipo de tributo. Periódicamente é anexada, a tal lista, novos serviços que, por não estarem enquadrados até então, não estão, sujeitos ao tributo em questão. A partir do momento, de sua inclusão, passam tais ramos de atividade a dever o recolhimento do ISON.

A aviação agrícola (Prestação de Serviços Aéreos Especializados de Proteção à Lavoura), é atividade definida por lei, mas não está relacionada na lista de atividades sujeitas ao recolhimento do ISON, nem na listagem original e nem nas atualizações posteriores. Entende-se, assim, que o legislador admite, que a atividade deve continuar isenta do pagamento daquele imposto municipal.

Por outro lado, o enquadramento da aviação agrícola em outros itens da referida lista, como tem sido intentado por diversas prefeituras ("fornecimento de mão-de-obra", "desinsetização e desratização". "Similaridade com a Aerofotogrametria", etc), à nosso entender não encontra amparo legal.

Apesar disso, diversas prefeituras procuram obrigar as Empresas de aviação agrícola ao recolhimento do ISON.

De grande valia seria, que as prefeituras, fossem esclarecidas quanto ao fato de as empresas de Aviação Agrícola não estarem sujeitas, até o momento e até que sejam incluídas na relação com petente, ao pagamento do ISON.

7a. UM ESCLARECIMENTO AMPLO A TODAS AS PREFEITURAS DO PAÍS, COM RELAÇÃO AO NÃO ENQUADRAMENTO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE PROTEÇÃO À LAVOURA, PELA AVIAÇÃO AGRÍCOLA NA LEI DO "IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE QUALQUER NATUREZA" (ISSON).

A regionalização formal e estática das empresas prestadoras de serviços em aviação agrícola não é desejável adotar-se em função da variação de fatores ano a ano., o que torna necessário assegurar uma certa mobilidade da frota para o atendimento rápido a regiões que podem ser carentes de aviões em determinados períodos, deixando no entanto de sê-lo em outros.

Por outro lado, a excessiva e desregrado mobilidade, sem atentar-se para os critérios de necessidade real de mercado (demanda aparente), tem não poucas vezes conduzido ao excesso de concentração de aviões em determinadas regiões, em prejuízo das empresas locais estabelecidas e, o que é pior, conduzindo à deterioração da imagem da atividade, em função da concorrência predatória que, nestes casos se estabelece com todas as suas negativas consequências (aviltamento de preços, baixa na qualidade dos serviços, etc).

8a. PROPÕE-SE QUE A ATUAÇÃO DE EMPRESAS FORA DE SUA REGIÃO SEDE (DE ACORDO COM O CRITÉRIO DE REGIÕES AGRÍCOLAS ESTADUAIS) SO MENTE POSSA SER EFETUADO MEDIANTE CONSULTA E APROVAÇÃO DO ÓRGÃO ESTADUAL DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. A VINCULAÇÃO DA ÁREA DE ATUAÇÃO POR EMPRESA DAR-SE-IA POR OCASIÃO DO REGISTRO E/OU RENOVAÇÃO DO MESMO JUNTO AO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA.

A aprovação para atuação fora da área original seria estudada por aquele órgão à luz do exame da situação da região objeto de interesse da empresa, em função do volume de serviços existentes e número de aviões operando na área.

As licenças para operação seriam específicas quanto às regiões / municípios, o número de aeronaves e período de atuação.

Uma vez concedida a licença de operação, a empresa subordinar-se-ia ao órgão estadual e regional competente quanto à fiscalização, envio de relatórios, etc.

Outro aspecto é o que se refere à subordinação ao órgão estadual ou regional das empresas que operam fora de sua região: atualmente, os órgãos estaduais e regionais do Ministério da Agricultura não possuem qualquer controle quanto aos aviões que operam nas

diversas regiões agrícolas, já que as empresas de outras regiões que para ali se deslocam não estão obrigadas a prestar qualquer informação aos mesmos. Isto conduz a avaliações oficiais frequentemente distorcidas quanto à frota efetiva que atua em cada região agrícola, bem como área trabalhada, horas voadas, etc.

Na atual proposta, as informações acima seriam devidas pela empresa via o órgão estadual competente, submetendo-se ao mesmo para efeito de fiscalização.

9a. PROPOSIÇÃO ESPECIAL.

Considerando os termos das moções apresentadas, e aprovadas neste plenário, pelo grupo que estudou "O Desenvolvimento das Operações com Defensivos e seus Aspectos Ecológicos" propomos que este Simpósio se dirija à Câmara dos Deputados, solicitando a urgente tramitação e aprovação do projeto de lei do Deputado - AUGUSTO TREIN, que institui a obrigatoriedade do "Receituário Agrônomico", para a comercialização e aplicação de defensivos agrícolas.

CONCLUSÃO:

Desnecessário enfatizar a importância e o benefício que traria o disciplinamento de uma atividade que no Brasil milita já a mais de 10 anos sem regulamentação, os operadores aeroagrícolas vem encaminhar essas proposições aos órgãos competentes na expectativa de providências imediatas.

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 05

II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: " ADEQUAÇÃO DAS LINHAS DE CRÉDITO "

CONSTITUIÇÃO:

01. EDUARDO CORDEIRO DE ARAUJO (Mirim Aviação Agrícola) - Presidente do GT
02. DOMINGOS INOUE (Sagro Aviação Agrícola Ltda.) - Relator do GT
03. PAULO ALVES DA SILVA (Deptº Normas de Crédito Rural) - Banco do Brasil
04. ANTONIO MAZIN (Nagroar - Nordeste de Av. Agrícola Ltda)
05. SERGIO MIGUENS (Mirim Aviação Agrícola Ltda)
06. URY COPETTI (Eco Aviação Agrícola Ltda)
07. LUIZ DECIO ARAUJO (Taxi Aéreo Brasil Central Ltda)
08. VINICIUS FERES VILELA (Algodoeira Lider S/A)
09. WILSON SCHMIDT (Multisafra Aero Agrícola)
10. OLÍMPIO FRANCISCO MARODIN (Agro Aérea Teruel)
11. NILO SIFERT (Ina)
12. FLÁVIO C.A. RIBEIRO (Tacape - Com. Imp. de Aviões Ltda)
13. LUIZ ERNANI MELO (Aero Agrícola Sotriar Ltda.)

INTRODUÇÃO:

O grupo de trabalho em tres reuniões decidiu analisar a problemática do crédito de apoio à aviação agrícola à luz de dois assuntos distintos:

- O crédito destinado às empresas, cooperativas e agricultores, para aquisição de aviões, equipamentos, peças de reposição, veículos e construção de hangares.
- O crédito destinado a financiar, aos agricultores, o uso da aplicação aérea como insumo de alta produtividade.

DISCUSSÃO:

- Financiamento de Aquisição de Aeronaves, Equipamentos, Peças de Reposição, Veículos e Construção de Hangares.

Este tipo de crédito é consubstanciado por 2 linhas de crédito operacionais a saber:

- a) Junto à rede particular, de acordo com as instruções da resolução 580 de 01.01.80 (Manual de Crédito Rural) do Banco Central do Brasil que revogou e incorporou em seu texto, com alterações, a carta circular 273 (crédito específico para difusão do emprego da aviação em atividades agropecuárias).
- b) Junto ao Banco do Brasil de acordo com as instruções gerais da resolução acima referida e instruções internas complementares.

Em resumo, esta linha de financiamento apresenta as seguintes condições específicas:

- a) BENEFICIÁRIOS:

Produtor rural, empresa de aviação agrícola, cooperativa de produtores rurais;

- b) OBJETO:

Financiamento para aquisição de aviões novos de fabricação nacional, construção de hangares, aquisição de veículos, motor e peças de reposição.

- c) PRAZO:

Até 5 anos (a exceção de peças de reposição que tem mais de 1 ano).

d) CARÊNCIA:

Até 1 ano

e) ENCARGOS FINANCEIROS:

juros 5% a.a. mais correção monetária 35% a.a.

f) GARANTIAS:

De acordo com a exigência de cadastros, sendo obrigatória a hipoteca da aeronave financiada.

g) BASE DE ADIANTAMENTO:

Até 80% do valor do bem financiado

Na análise das linhas de crédito em questão, efetuada pelo grupo de trabalho, foram destacados os pontos que no entender do mesmo necessitam um reexame por parte dos órgãos financeiros, no sentido de melhor adequar a linha às necessidades de desenvolvimento harmônico das atividades. Os pontos destacados são os que se seguem:

- GARANTIAS:

A sugestão do grupo de trabalho refere-se a sistemática frequentemente adotada pelos agentes financeiros na atribuição de valor, a título de garantia da aeronave financiada:

A aeronave financiada hipotecada ao banco em alguns casos garante apenas 60% do valor de aquisição.

Para garantir a diferença é frequentemente exigida do mutuário a apresentação de garantia, reais cuja aceitação fica a critério do Banco.

O grupo de trabalho considerou que esta sistemática constitui importante limitação ao financiamento em questão e a provou a seguinte moção:

1a.- "SUGESTÃO ACS ORGANISMOS FINANCEIROS NO SENTIDO DE QUE SEJA SEMPRE ACEITA A AERONAVE COMO GARANTIA REAL SUFICIENTE PARA A CONTRATAÇÃO DO FINANCIAMENTOS ADOTADOS OS CRITÉRIOS NORMAIS DE HIPOTECA EM FAVOR DO BANCO E SEGUROS DE CASCO.

GARANTIAS ADICIONAIS SERIAM ACEITAS NA FORMA DE FIANÇA OU AVAL DOS DIRETORES DA FIRMA CONFORME OS CASOS.

ENCARGOS FINANCEIROS:

As atuais taxas em vigor desde janeiro de 1980 (38% a.a) correlacionados ao elevado valor da aeronave e seus equipamen-

tos, gera valores de amortização tão elevados que praticamente inviabilizam aquisição nestas condições.

Admite-se é verdade, que esta dificuldade está também correlacionada ao prazo máximo (5 anos), atualmente em vigor, mas que, muito embora a dilatação do prazo de amortização, pudesse serenizá-la, as desvantagens daí decorrentes (elevação das taxas de seguro, período excessivamente longo de vigência da hipoteca, etc) superariam aquela compreensão e concluiu-se que a redução dos encargos financeiros seria a forma mais eficiente para viabilizar a operação.

2a.- "PROPÕE-SE PORTANTO, QUE SEJA ENCAMINHADA AOS ÓRGÃOS COMPETENTES MOÇÃO FUNDAMENTADA NA ANÁLISE ACIMA, COMPLEMENTADA PELOS DEMONSTRATIVOS ECONÔMICOS NECESSÁRIOS, NO SENTIDO DE POSSIBILITAR O FINANCIAMENTO DE AERONAVES AGRÍCOLAS, SEUS EQUIPAMENTOS, PEÇAS, VEÍCULOS E HANGARES COM ENCARGOS FINANCEIROS MAIS FAVORÁVEIS, EM TERMOS DE 21% AO ANO."

- PRAZO:

O grupo considera que o prazo máximo atual de 5 anos para amortização da dívida é viável, desde que haja a redução dos encargos financeiros conforme proposto acima.

- TRAMITAÇÃO DO PROCESSO DE FINANCIAMENTO:

É constatada, de um modo geral, uma excessiva morosidade no processo de aprovação do financiamento de aeronaves, especialmente nos processos conduzidos na rede bancária particular, sendo sensivelmente melhor este aspecto nos processos conduzidos ao Banco do Brasil. A demora na tramitação tem ocasionado prejuízos marcantes, seja pelo problema da desatualização de preços, seja pela perda do fator oportunidade na utilização da aeronave.

A demora na tramitação tem sido frequentemente atribuída a problemas de falta de orientação adequada à nível da agência local.

3a.- "PROPÕE-SE QUE SEJA VEEMENTEMENTE SOLICITADO, AO BANCO CENTRAL, QUE INSTRUA AOS AGENTES FINANCEIROS QUANTO

AOS PROCEDIMENTOS A ADOTAR E A NECESSIDADE DE AGILIZAR AO MÁXIMO AS DECISÕES NO PROCESSO DE FINANCIAMENTO. RECURSOS DISPONÍVEIS PARA ATENDIMENTOS ÀS LINHAS DE CRÉDITO.

Tem sido detectado, como alegação frequente e até justificativa para demoras no processo de financiamento, a, Indisponibilidade de recursos.

A alocação de recursos suficientes para o atendimento a estas linhas específicas passa a ser uma necessidade do ponto de vista da plena utilização das mesmas. A previsão de recursos necessários ao financiamento de aeronaves é facilmente dimensionável, sendo o parâmetro básico a produção anual da Indústria Aeronáutica Nacional. Da mesma forma, a alocação de recursos, do ponto de vista da distribuição ao longo do ano pode ser feita à luz da variação cíclica das vendas de aeronaves, da qual a variação sazonal da comercialização de aeronaves agrícolas é exemplo típico. Assim os recursos de crédito seriam concentrados com prioridade nas épocas em que a experiência anterior acusa um "pico" nas vendas de aeronaves agrícolas, variando tal época, evidentemente de acordo com as diversas regiões do país.

As frequentes declarações dos órgãos financeiros de que, a rigor, não faltaram nunca recursos para atendimento pleno a estas linhas, mas que esta falta pode ser momentânea, causando retardamentos no processo, sugere que o problema pode estar realmente nesta distribuição ao longo do ano.

- 4a. - "PROPÕE-SE PORTANTO, QUE SEJAM ALOCADAS VERBAS SUFICIENTES, LEVANDO-SE EM CONSIDERAÇÃO A MAIOR OU MENOR CONCENTRAÇÃO DA DISPONIBILIDADE DE RECURSOS DE ACORDO COM AS ÉPOCAS MAIS ADEQUADAS."
- 5a. - "PROPÕE-SE, AINDA, QUE DADA A POSSIBILIDADE DE VIREM A FALTAR RECURSOS PARA O ATENDIMENTO A ESTAS LINHAS DE CRÉDITO, SEJAM CRIADOS MECANISMOS PARALELOS PARA O FINANCIAMENTO DE AERONAVES, ATRAVÉS DE AGENTES FINANCEIROS ATÉ AGORA NÃO ENGAJADOS NO CRÉDITO RURAL. A ATUAÇÃO DESTES ORGANISMOS PODERIA DAR-SE NA FORMA DE ALO

CAÇÕES ESPECÍFICAS, DE PERCENTUAIS OBRIGATÓRIOS DE SEUS RECURSOS NO FINANCIAMENTO DA AQUISIÇÃO DE AERONAVES AGRÍCOLAS SOB AS CONDIÇÕES DO CRÉDITO RURAL."

- OUTRAS CONDIÇÕES:

Os demais aspectos das linhas de financiamento não analisados acima, foram considerados satisfatórios, considerando o grupo que, as referidas linhas de crédito, adotadas as modificações sugeridas, são adequadas ao objetivo de apoio e promoção da atividade agroagrícola,

- CRÉDITO DESTINADO AO FINANCIAMENTO DO USO DOS SERVIÇOS DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA AO AGROPECUARISTA.

O grupo de trabalho debateu e chegou às seguintes conclusões, com relação ao assunto em pauta:

- a) A aplicação aérea, especialmente nas grandes culturas, é reconhecidamente a forma mais eficiente, técnica e econômica, para a aplicação de determinados insumos. Apesar disto, muitos agricultores não utilizam esta técnica por problema de disponibilidade de recursos, vendo-se compelidos a utilizar outras formas de aplicação, menos eficientes e portanto de menores benefícios econômicos, mas que exigem menores desembolsos imediatos. Esta substituição da aplicação aérea, constitui uma grande distorção, já que ocasiona reflexos negativos na produtividade da lavoura.

A ausência de um mecanismo de crédito eficiente para o financiamento do uso do avião, que viesse a proporcionar maior acesso do agricultor a este insumo de alta produtividade - (Aviação Agrícola) - tem sido apontada como um fator decisivo na redução relativa do uso da aplicação aérea, em flagrante detrimento à produtividade agrícola.

É verdade que o financiamento da aplicação aérea é hoje possível com recursos do crédito rural, porém a custo da redução da utilização em outras rubricas do custeio (defensivos, tratamentos culturais, etc.) uma vez que deve enquadrar-se dentro do valor, limitado, do valor básico de custeio atribuído a cada cultura.

b) Fruto destas considerações , o grupo de trabalho elaborou a seguinte moção:

6a.- SUGERIR, AOS ÓRGÃOS COMPETENTES QUE, NA ESTRUTURA DO FINANCIAMENTO DE CUSTEIO DAS CULTURAS ECONÔMICAS, CRIEM-SE VALORES BÁSICOS DE CUSTEIO (V.B.C.) DIFERENCIADOS, APLICÁVEIS NOS CASOS EM QUE O AGRICULTOR UTILIZE A APLICAÇÃO AÉREA, LEVANDO-SE EM CONSIDERAÇÃO QUE ESTE CRITÉRIO PERMITIRIA A OBTENÇÃO DE MAIORES NÍVEIS DE PRODUTIVIDADE.

Tal diferenciação consistiria em agregar, ao Valor Básico de Custeio da cultura em questão, um valor suficiente para cobrir os gastos com a aplicação aérea dos insumos pertinentes. Note-se que esta cobertura seria adicional e não destinação de parte da verba prevista originalmente no V.B.C. A destinação de verba para aplicação aérea seria concedida, desta forma, sem redução da destinação para as demais rubricas do custeio.

A utilização desta parcela adicional diferenciada, dar-se-ia à luz de laudo técnico atestando a viabilidade técnica e econômica do uso do avião na lavoura do mutuário.

O valor adicional assim criado seria específico, portanto, sem possibilidade de remanejamento.

Em resumo, o V.B.C. seria maior para o agricultor que necessitasse e viesse a utilizar a aplicação aérea.

A liberação do recurso adicional resultante desta diferenciação seria feita diretamente à empresa aplicadora, mediante nota fiscal e comprovante da aceitação do serviço executado.

Este critério de diferenciação, inclusive, encontra similaridade com o critério de Valores Básicos de Custeio maiores para a lavoura em que seja empregado calcário.

CONCLUSÃO:

Os operadores aeroagrícolas frente a problemática que envolve o setor, vem manifestar através do II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA às autoridades do sistema creditício brasileiro, sua preocupação com a ausência de um instrumento de crédito específico, considerado imprescindível para um desenvolvimento racional da aviação agrícola. Dessa maneira vem trazer esta contribuição no sentido de sensibilizar o sistema para a adoção das medidas aqui propostas, que viriam a se constituir em forte incentivo para a atividade.

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 06

II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: " ANÁLISE DA SITUAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO DE CLASSE "

CONSTITUIÇÃO:

01. ENGº MEC. PETER FITZ GERHALD - Presidente do GT
02. JAIRO M. VASQUES - Relator do GT (Chefe Deptº Burocrático Teruel)
03. PLINIO GOMES - (ASTRAL - Aviação Agrícola Ltda,)
04. JOSÉ ROBERTO TERUEL - (Agro Aero Teruel Ltda)
05. EDSON TAKAKURA - (Hércules do Brasil - Meio/Sul)
06. JOÃO PAULO COUTO - (Albratrôz/SP)
07. ANTONIO BORDIN - (Vice-Diretor do Deptº da Ferrovia do Soja e Relações
Públicas do Sindicato Rural da Foz do Iguaçu)
08. OSVALDO P. COSTA - (Jaíba de Aviação Agrícola)
09. GIL MANOEL DE AZEVEDO CISNEIROS - (Del.Fed.Agr. Bonei - Pernambuco)
10. LUIZ CARLOS DE A. GUSMÃO - (Argos Aviação Agrícola)
11. CMTE. SEBASTIÃO SILVEIRA SIMÕES - (Seção Aviões Leves - EMBRAER)

INTRODUÇÃO:

A ANAPLA - Associação Nacional dos Aplicadores Aéreos, fundada já a aproximadamente 10 anos, em virtude do expresivo crescimento da atividade nesse período, e ainda, da problemática que a mesma vem enfrentando em seu dia a dia, sentiu a necessidade de reestruturar seu modelo associativo para tornar-se um órgão representativo mais eficiente.

Pela oportunidade, no II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA, foi constituído um grupo de trabalho específico para o assunto. Em seu trabalho preliminar, o grupo concluiu que o modelo capaz de melhor atender as necessidades de hoje, seria a de uma federação congregando associações regionais.

Este parecer foi submetido a análise dos operadores, e, em sessão extraordinária do plenário foi aprovada por unanimidade. Baseada, neste resultado, o grupo prosseguiu no detalhamento de estudo desse novo modelo associativo, o qual segue adiante descrito:

- 1a - CRIAÇÃO DA FEDERAÇÃO NACIONAL DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA.
- 2a - APROVEITANDO COM MODIFICAÇÕES, OS ESTATUTOS DA ANTIGA ANAPLA.
- 3a - OBJETIVOS:
 - a) Relacionamentos diretos com órgãos dos Ministérios os quais influem nas atividades de Aviação Agrícola.
 - b) Representação da classe em reuniões, congressos, simpósios etc...
 - c) Aprimorar as técnicas de aplicação e pleitear os benefícios que se fazem necessários aos objetivos estabelecidos pelo Conselho Nacional às associações regionais.
- 4a - FORMAÇÃO DA FEDERAÇÃO:
 - a) Constituição de Associações Regionais, de partida nas seguintes áreas:
 - a.1) 1ª Região: Rio Grande do Sul (já existente)
 - a.2) 2ª Região: Paraná e Santa Catarina.
 - a.3) 3ª Região: São Paulo Minas Gerais, Rio de Janeiro.
 - a.4) 4ª Região: Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás.
 - a.5) 5ª Região: Norte, Nordeste.

- b) De cada região será indicado um representante para a criação da Associação Regional.
 - b.1) 1ª Região: Plínio Gomes
 - b.2) 2ª Região: Luiz C.B.Dell'Aglio
 - b.3) 3ª Região: Roberto Moura/Marcos Vilela
 - b.4) 4ª Região: José Roberto Teruel
 - b.5) 5ª Região: Peter M.Fitzgerald
- c) A federação estará aberta para participação das demais pessoas jurídicas diretamente interessadas em aviação agrícola, porém sem participação no Conselho Nacional.
- d) No Conselho Nacional participará no máximo dois conselheiros de cada região, indicados pelas associações dentro do prazo de 45 dias da sua formação e mais o diretor executivo, que será contratado pela federação.
 - d.1) O Diretor Executivo terá atribuições estabelecidas para que possa diretamente manter relacionamento, no Distrito Federal, com os órgãos do governo previamente descritos.

5a. PLANO FINANCEIRO:

- a) Na primeira reunião do Conselho Nacional, será estabelecida a contribuição de cada região, de acordo com o vulto de atividade naquela área.
- b) Será pleiteado apoio financeiro, direto ou indireto das pessoas jurídicas participantes e interessadas na aviação agrícola.
- c) Será pleiteado dos órgãos governamentais diretamente vinculados à aviação agrícola, dependências adequadas para a instalação da sua sede em Brasília.

Uma vez criadas as associações de classe regionais, e conseqüentemente a Federação Nacional da Aviação Agrícola, nos aplicadores aéreos, teremos mais facilidade em resolver nossos problemas.

ASSOCIAÇÕES REGIONAIS

1) - OBJETIVO:

- a) Eleger os conselheiros e suplentes para a Federação Nacional.
- b) Solucionar problemas apenas de âmbito regional.
- c) Os assuntos de âmbito nacional terão somente sua tramitação através da Federação Nacional.
- d) Defender os interesses das empresas filiadas, combatendo, reprimindo e reportando à Federação, DAC, SERAC e demais órgãos competentes, qualquer operação alheia aos interesses da classe.
- e) Orientar os associados a fim de manterem uma boa imagem e idoneidade dos serviços prestados.
- f) Apoiar a Federação Nacional e colaborar para o seu bom desempenho.

2) - FUNCIONAMENTO:

- a) A filiação das empresas não implicará em restrições na área de atuação em todo o território nacional.
- b) Fica de livre escolha para as empresas de aviação agrícola filiar-se a uma ou mais associações como lhe for conveniente.
- c) Somente poderão filiar-se às associações regionais, as empresas devidamente homologadas pelo DAC.

FEDERAÇÃO NACIONAL

1) - OBJETOS BÁSICOS:

- a) Promover uma Aviação Agrícola mais coesa.
- b) Fortalecer representação legislativa com a cooperação, e orientação de líderes nacionais interessados na Aviação Agrícola.
- c) Promover maior compreensão e cooperação entre a atividade da aviação agrícola e outras atividades correlatas.

- d) Promover pesquisas e desenvolvimento técnico com a finalidade de aprimorar a atividade da aviação agrícola e sua eficiência.
- e) Manter relacionamentos e contatos com os órgãos competentes, firmas e outras entidades que possam trazer benefícios para a aviação agrícola no seu todo.
- f) Representar a classe e suas associações regionais no âmbito político.
- g) Manter diversos projetos e programas ativos no sentido de resolver os problemas de âmbito nacional no que tangem as atividades da aviação agrícola.
- h) Trabalhar no sentido de obter maior reconhecimento e respeitabilidade da classe e suas atividades, bem como a sua contribuição para a agricultura e a sociedade de modo geral.

2) - FUNCIONAMENTO BÁSICO:

- a) Agir sempre para o bem da classe em seu todo.
- b) Manter uma diretoria executiva capaz de estabelecer e manter relacionamento coeso com os órgãos e firmas diretamente vinculadas com as atividades da aviação agrícola.
- c) Reunir o Conselho Nacional trimestralmente a fim de conseguir continuidade dos programas em pauta.
- d) O Diretor Executivo deverá comunicar-se mensalmente com as associações com a finalidade de relatar o procedimento dos assuntos em pauta.

CONCLUSÃO:

O tema analisado por este GT, sem dúvida se reveste de mais alta importância para um desenvolvimento mais bem estruturado da aviação agrícola brasileira. Porém, trata-se de assunto com tanta complexidade quanto seu significado, fator este que tornou árdua a tarefa de buscar um modelo capaz de satisfazer todas as exigências e necessidades do assunto. Assim sendo, concluído o trabalho e uma vez recomendado, o sucesso dependerá não só do apoio que direta ou indiretamente das empresas que militam junto a atividade, mas muito também do apoio das áreas governamentais que orientam essa prestação de serviço.

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 07

II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: " O AVIÃO IPANEMA E SEU APOIO OPERACIONAL "

CONSTITUIÇÃO:

01. PEDRO LUIZ TERUEL - Presidente do GT (Agro Aérea Teruel Ltda.)
02. ALUIZIO ROSA - Relator do GT - (Agro Aerea Teruel Ltda)
03. CLAUDIO BARRETO VIANA - (Diretor Aeromot)
04. SÔNIA REGINA MELO - (Aeromot)
05. TELMO FABRÍCIO DUTRA -(Palmares Aviação Agrícola Ltda.)
06. WILMAR HORMERCHER -(Agrovel Ltda.)
07. LAURO P. THOMAZ -(Eco Aviação Agrícola Ltda.)
08. DIRCEU SALES NOGUEIRA -(Yamaguchi Aviação Agrícola Ltda.)
09. ADOLFO VEIRANO -(Eta1)
10. REGIS A.S. SCHAMANN -(Motortec)
11. ANTONIO CARLOS MENNA BARRETO -(Del. Fed. Agric. do RS)
12. JOÃO VIDAL -(Jari Florestal e Agrop. Ltda.- piloto chefe)
13. CARLOS SÉRGIO VAZ PORTO -(Deptº Comercial - Embraer)
14. ALCIDES MARIANO DE FARIAS -(Deptº Manutenção Teruel)
15. NEI BARROS -(Jaíba de Aviação Agrícola Diretor)
16. LUIS ARAMI PEDEBOS -(Aba - Aviação Agrícola Ltda.)
17. JOÃO GARBELINE JÚNIOR -(Ipanema de Av. Agrícola - Dir. Comercial)

INTRODUÇÃO:

Racionalizando os trabalhos do grupo, decidiu-se fazer uma pré-análise do tema, no qual se verificou que vários enfoques deveriam ser abordados. Diante disso, adotou-se como critério de trabalho a separação em assuntos.

Assim, serão detalhados no transcorrer dos trabalhos, assuntos tais como: o avião Ipanema em relação ao seu projeto, sua comercialização, seu apoio de peças, sua assistência técnica e seu porte.

Com base nesse desdobramento, iniciaram-se as discussões, cujos resultados serão apresentados também em separado.

DISCUSSÃO:a. Aspectos relativos ao projeto.

- 1a. No que diz respeito ao capô, principalmente para a manutenção feita no campo, deverá ser facilitada sua remoção:

O CAPÔ INFERIOR DEVERIA SER FIXADO INTEIRAMENTE COM DZUS.

- 2a. Com a vibração do motor, o capô inferior atrita com o motor de arranque provocando um rápido desgaste em ambos:

ALIVIAR INTERFERÊNCIA ENTRE O CAPÔ INFERIOR E MOTOR DE ARRANQUE.

- 3a. Seria necessário estudar o reposicionamento do escapamento para diminuir o ruído dentro da cabine, bem como diminuir o risco de fogo na boca dos tanques:

MUDAR A DIREÇÃO DO ESCAPAMENTO E ACRESCENTAR SILENCIOSO.

- 4a. Na posição atual, o filtro deixa passar muita areia, bem como água de chuva, diminuindo consideravelmente a vida útil do motor. Há ainda o risco de caírem objetos sólidos através do duto de admissão, uma vez que não existe nenhuma tela que impessa que isso aconteça. A própria mola da entrada de ar de emergência, está sujeita a cair dentro do duto como já existe fato conhecido.

MELHORAR A INSTALAÇÃO DO FILTRO DE AR.

- 5a. Durante as decolagens em pistas ruins, o líquido dentro do tanque de produtos químicos oscila muito, provocando um acentuado movimento de vai e vem no avião, durante os primeiros e críticos metros iniciais do voo. Este efeito ocorre provocado exatamente pela porção do líquido acima do anteparo. O aumento a ser acrescentado deve ser dobrável ou destacável para permitir que se carregue dentro do hopper peças grandes tais como: motor-bomba, piscina, mangueiras, galões de inseticidas, etc:

AUMENTAR A ALTURA DO ANTEPARO DENTRO DO TANQUE DE PRODUTO QUÍMICO.

- 6a. Devido ao pouco peso da semente e a grande vasão da sementeira, o tanque atual poderia ser aumentado em quase cem por cento que não atingiria ainda o peso máximo de decolagem. Porém, isso só seria conseguido com a eliminação do sistema hidráulico.

AUMENTAR O VOLUME DO TANQUE DE PRODUTOS QUÍMICOS.

- 7a. A vedação da cabine praticamente não existe, porque permite entrada de vapores e venenos, bem como a água de chuva: tanto em voo, como parado no solo.

MELHORAR A VEDAÇÃO DA CABINE.

- 8a. A ventilação da cabine está mal localizada e de difícil, quase impossível regulagem. Podendo ser estudado também filtragem de ar para a cabine.

REDESENHAR A VENTILAÇÃO DA CABINE.

- 9a. Como as janelas são abertas diretamente nos plexiglass laterais sem nenhum reforço, estas racham com a trepidação.

REFORÇAR AS BORDAS DAS JANELAS DE MAU TEMPO.

- 10a. Com o reabastecimento rápido nos dois lados, pode-se diminuir as manobras no solo para encostar o avião junto à piscina de produtos, facilitando a operação de reabastecimento bem como diminuindo o desgaste da bequilha.

REABASTECIMENTO RÁPIDO TAMBÉM NO LADO DIREITO.

- 11a. Conforme o tipo de pista torna-se necessário uma decolagem mais curta, o que só é conseguida com uma posição do flape intermediário as atuais.

POSIÇÃO INTERMEDIÁRIA NO FLAPE.

- 12a. Mesmo com o estabilizador todo cabrado o Nariz ainda permanece pesado.

AUMENTAR ÁREA DO TAB DO PROFUNDOR.

- 13a. É muito frequente a mudança de localidade de trabalho com um longo traslado, no qual o piloto é obrigado a levar todos os seus objetos de uso pessoal, e não se tem o menor espaço reservado para nenhuma mala, por menor que seja.

ACRESCENTAR BAGAGEIRO.

- 14a. Manobrar o avião no solo, manualmente, exige muito esforço devido a trava de bequilha ser muito forte.

BEQUILHA COM TRAVA MAIS BRANDA.

- 15a. Sob o ponto de vista operacional, o trem de pouso atual, com amortecedores óleo-pneumáticos, transmite muita vibração para a estrutura, provocando rachaduras próximo à fixação e uma rápida fadiga no material do painéis de revestimento, com consequentes rachaduras dos mesmos.

Quanto ao aspecto manutenção, durante as operações bastante afastadas das bases os mecânicos são obrigados, a ter sempre no equipamento uma garrafa de nitrogênio, que além de pesada, nem sempre é encontrada próximo da área onde está o avião, obrigando as vezes, a uma viagem de centenas de quilômetros com grande perda de tempo e despesas.

TREM DE POUSO DE LÂMINA.

- 16a. O sistema eólico é mais simples, mais barato e mais leve do que o hidráulico. Este exige que se tenha sempre em mãos alguns tubos disponíveis, bomba para ar comprimido, óleo hidráulico, etc.

A manutenção da bomba hidráulica do motor bem como os demais componentes exigem uma mão de obra mais especializada, mais cara, e um estoque de reposição mais dispendioso.

TROCAR O SISTEMA HIDRÁULICO POR EÓLICO

- 17a. Com o comando do leme mais leve, o vôo prolongado, durante as aplicações torna-se menos estafante.

COMANDO DO LEME MAIS LEVE.

- 18a. Este item, a ser estudado a longo prazo exige um re-dimensionamento de várias peças, principalmente da asa. A colocação de montante na asa permitirá uma considerável diminuição das espessuras das peças das longarinas, com uma conseqüente diminuição do peso. A substituição do sistema hidráulico por eólico também acarretará diminuição de peso. A substituição do trem com amortecedores para laminar, permitirá, não só diminuir o peso próprio, bem como da estrutura da fuselagem que o suporta:

TORNAR O AVIÃO MAIS LEVE.

- 19a. Devido a inumeros e constantes roubos e contaminação de combustível nos aeródromos menos vigiados.

ESTUDAR A COLOCAÇÃO DE CADEADOS OU FECHADURAS NAS TAMPAS DOS TANQUES DE GASOLINA, ÓLEO E CAPÔ.

- 20a. Como na posição atual, os coxins inferiores estão muito próximo a escapamento, recebem calor excessivo e se estragam rapidamente por falta de resfriamento.

ESTUDAR A COLOCAÇÃO DE DEFLETOR DE CALOR PARA PROTEÇÃO DOS COXINS INFERIORES DO MOTOR.

- 21a. Considerando as dificuldades de acesso e a conseqüente precariedade de manutenção.

ESTUDAR O REPOSICIONAMENTO E/OU PROTEÇÃO DAS ROLDANAS ATRÁS DO BANCO.

- 22a. Como quando se utilizam a carga completa de produtos principalmente na decolagem e balões, há vazamento.

MELHORAR O SISTEMA DE VEDAÇÃO DA TAMPA DO TANQUE DE PRODUTOS QUÍMICOS.

- 23a. Somente solucionaram o problema de assimetria no consumo; Seletora com ambos, além dos já implantados esquerdo e direito nos parece a melhor solução, a curto prazo.

SELETORA, ASSUNTO QUE ENVOLVE SEGURANÇA DE VÔO.

- 24a. Aeronave de maior porte.

Considerando:

- que muitos operadores reclamam a necessidade de uma aeronave de maior porte e que melhor se adapte a determinados tipos de serviços, principalmente adubação.
- que existe o álcool com previsão de grande aumento de área cultivada com cana nos próximos anos.
- que o desenvolvimento de um projeto, testes de fabricação levará de dois a quatro anos.
- que o avião Ipanema já atingiu um bom estágio de aperfeiçoamento, porém não apresentando um rendimento operacional satisfatório nas aplicações de alto volume.

SOLICITAMOS QUE A EMBRAER APRESENTE BREVE UM ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICA QUE POSSA JUSTIFICAR OU NÃO A FABRICAÇÃO DE UM AVIÃO DE MAIOR CAPACIDADE DE CARGA QUE O IPANEMA.

b. Aspectos Relativos ao Sistema de Comercialização.

Considerando:

- que alguns operadores se queixam do mau atendimento, na compra do avião por parte de alguns revendedores;
- que muitas vezes não encontra no revendedor de sua região a aeronave para pronta entrega;
- que as vezes a aeronave chega em nossas mãos como de quarta propriedade, por faturamento consecutivo entre revendedores;
- que o operador só tem uma opção quanto ao fabricante e que agora resta-lhe apenas uma opção quanto a revendedores;
- que o avião agrícola é um equipamento para uso restrito que envolve assistência técnica especializada da revenda quanto à aeronave e equipamento;

1a. SEJA DADO AO OPERADOR O DIREITO DE COMPRAR O AVIÃO DO REVENDEDOR QUE O TIVER PARA PRONTA ENTREGA E DE ACORDO COM A SUA CONVENIÊNCIA.

2a. QUE A EMBRAER JUSTIFIQUE O VIOLENTO AUMENTO NO PREÇO DO IPANEMA DE CR\$ 1.900.000,00 (APROXIMADAMENTE) EM SETEMBRO DE 1979 PARA CR\$ 3.700.000,00 EM ABRIL DE 1980.

c. Aspectos Relativos a Peças de Reposição:

Considerando:

- que as empresas que operam os aviões Ipanema tem tido problemas constantes com a disponibilidade e os preços de peças de reposição;
- que problemas de tipo acarretam prejuízos de grande monta aos operadores;
- que os operadores não sentem em parte considerável da rede a motivação requerida;
- que a política atual de preços aplicadas pela EMBRAER não colabora com o bom desempenho das empresas prestadoras de serviço, propomos as alterações abaixo:

- 1a. QUE A EMBRAER TOME PROVIDÊNCIAS CORRIGINDO AS DISTORÇÕES NO ABASTECIMENTO E PREÇOS DAS PEÇAS DE REPOSIÇÃO, COBRADOS POR DIFERENTES REVENDADORES PARA UMA MESMA PEÇA.
- 2a. QUE AS CONSTANTES ALTERAÇÕES DE PREÇOS DAS PEÇAS DE REPOSIÇÃO POR PARTE DA EMBRAER, PASSE A SER FEITA SEMESTRALMENTE E NÃO TRIMESTRALMENTE, DE MODO QUE, NOS DE CONDIÇÕES DE ELABORAR UMA TABELA DE PREÇOS JUSTOS, E QUE NÃO NOS OBRIGUE A CONSTANTES PEDIDOS DE REAJUSTE DE PREÇOS JUNTO AOS NOSSOS CLIENTES.
- 3a. QUE OS PRAZOS DE ENTREGA DE PEÇAS DE REPOSIÇÃO SEJAM ENQUADRADOS NO SEGUINTE ESQUEMA:
 - A. ENTREGA NORMAL : 7 DIAS NO MÁXIMO
 - B. ENTREGA URGENTE : ATÉ 72 HORAS
 - C. ENTREGA AOG : 24 HORAS (MEDIANTE TAXA)
- 4a. QUE NÃO SEJA COBRADA TAXA, MESMO PARA ATENDIMENTO AOG, PARA PEÇAS EM GARANTIA.

d. Aspectos Relativos a Assistência Técnica.

Considerando:

- que os operadores desconhecem a política de Assistência Técnica da EMBRAER;
- que os Revendedores e Oficinas Autorizadas têm se apresentado pouco atuantes seja na prestação de serviços de manutenção das aeronaves Ipanema, seja nos esclarecimentos relativos a política acima referida;
- que houve a descontinuidade do atendimento da EMBRAER direto aos operadores através de suas visitas a campo, bem como do sistema de informações por outros meios;
- que para melhoria do sistema global, são necessárias medidas da EMBRAER que incidam internamente e sobre a rede de serviços autorizados, propomos o que abaixo segue:

- 1a. QUE A EMBRAER DIVULGUE QUAIS AS OBRIGAÇÕES QUE OS REVENDEDORES E OFICINAS AUTORIZADAS TEM PARA COM OS OPERADORES, DURANTE O PERÍODO DA GARANTIA DA AERONAVE; ESSAS INFORMAÇÕES DEVEM SER CLARAS, OBJETIVAS E QUE DETALHASSEM OS TIPOS DE GARANTIAS COBERTAS ATÉ 200 HORAS PARA AVIÕES NOVOS E COM QUALQUER NÚMERO DE HORAS SE O DEFEITO CONSTATADO FOR DE FABRICAÇÃO.
- 2a. QUE A EMBRAER NOS INFORME SE A OFICINA AUTORIZADA PODE SANAR PANES DE MOTOR, INCLUSIVE VAZAMENTOS, SEM AUTORIZAÇÃO PRÉVIA DA LYCOMING, NO PERÍODO DE GARANTIA.
- 3a. QUE A EMBRAER CRIE UMA CIRCULAR, PARA LEVAR AO CONHECIMENTO DOS OPERADORES, DAS INFORMAÇÕES QUE ELA JULGA DE INTERESSE PARA OS MESMOS.
- 4a. QUE OS BOLETINS DE SERVIÇOS, REFERENTES A COMPONENTES IMPORTADOS SEJAM TRADUZIDOS PELA EMBRAER, ANTES DE SEREM ENCAMINHADOS AOS REVENDEDORES, E A RESPONSABILIDADE PELA TRADUÇÃO SEJA DO DEPARTAMENTO RESPONSÁVEL PELO PROJETO DA AERONAVE.
- 5a. QUE ANTES DE EMITIR UM BOLETIM DE SERVIÇO QUE POSSA AFETAR A SEGURANÇA DE VÔO, A EMBRAER SIMULE A INCORPORAÇÃO DO MESMO, UTILIZANDO-SE DO KIT ACOMPANHANDO A

INSTRUÇÃO DE BOLETIM, A FIM DE DETECTAR POSSÍVEIS FALHAS DE REDAÇÃO ILUSTRAÇÃO E IMPRESSÃO.

- 6a. QUE SE ESTABELEÇA A REMESSA DE BOLETINS DE SERVIÇOS MANDATÓRIOS, ABOLIDOS POR MEDIDAS DE ECONOMIA, POR PARTE DA EMBRAER, ÀS ASSOCIAÇÕES REGIONAIS REPRESENTATIVAS DA CLASSE DOS OPERADORES ORA SENDO CRIADA, PARA QUE AS MESMAS FAÇAM DISTRIBUIÇÃO AOS SEUS ASSOCIADOS.
- 7a. QUE ESTIMULE O AUMENTO DO NÚMERO DE OFICINAS AUTORIZADAS, PRINCIPALMENTE NAS REGIÕES CARENTES DAS MESMAS E DISTANTES DOS GRANDES CENTROS, EVITANDO COM ISSO OS ALTOS CUSTOS DE TRANSLADOS, PERDA DE TEMPO E CONSEQUENTE PREJUÍZO PARA O OPERADOR.
- 8a. QUE A OFICINA AUTORIZADA SEJA OBRIGADA A MANTER SEMPRE CONDIÇÕES, EQUIPAMENTOS E MECÂNICOS ESPECIALIZADOS PARA SANAR QUALQUER PANE NO IPANEMA - AERONAVE E EQUIPAMENTO AGRÍCOLA.
- 9a. QUE AUTORIZA A OFICINA SÓ PARA IPANEMA SE ACASO ELA NÃO TENHA CONDIÇÕES DE SER AUTORIZADA PARA OUTROS MODELOS DE AERONAVES.
- 10a. QUE AS ATUALIZAÇÕES DOS CATÁLOGOS DE PEÇAS E SERVIÇOS, A COMPANHEM A EVOLUÇÃO DO PROJETO DE AERONAVE.
- 11a. QUE ISENTE OU MINIMIZE PARA O OPERADOR OS CUSTOS DE INCORPORAÇÃO DE BOLETINS, REFERENTE ÀS FALHAS DECORRENTES DE PROJETO DE FABRICAÇÃO.

CONCLUSÃO:

Como no dia a dia de uma indústria ou de um setor comercial não deve existir nenhum sistema estático, não se pode esperar que em alguma faceta que se refira ao tema desenvolvido por este GT, não exista a dinâmica necessária ao aperfeiçoamento. Com base nessa premissa, estudamos todos os aspectos relativos ao avião Ipanema, e, como colaboração em busca da melhoria do sistema, propusemos as moções acima citadas na expectativa de uma rápida realimentação.

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 08

II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: " PADRONIZAÇÃO DE OPERAÇÃO NO SOLO "

CONSTITUIÇÃO:

01. ENGº AGR. LUIZ EDMUNDO MOTA REIS - Presidente do GT (Cotrisa)
02. YASUZO OSEKY - Relator do GT
03. MARCELO ANDRADE BUARQUE GUIMARÃES
04. ISSAMO SHIMABUKORO
05. CARLOS ALBERTO CAMARGO
06. NEMAR BOSCHILIA
07. ERNESTO V. DIAGOLI PIRES
08. LUIZ CARLOS DORNELES
09. JOSÉ ALBERTO H. FREIRE
10. JÚLIO CESAR MACHADO
11. LUIZ MOCELIN
12. MOACIR SCHIOCHET
13. EDSON F. AZEVEDO
14. LUIZ ANTONIO CENTENARO
15. CARLOS ARTHUR E. SANTO
16. HELENA NUNES PRIETO
17. NADIR Z. MESQUITA
18. MANOEL ARTURO LIRA
19. VESLEY DA ROSA CAETANO
20. LUIZ DELL'AGLIO

INTRODUÇÃO:

Em função das características da multiplicação dos serviços aerográficos, e da diversidade dos modelos de operação, muitas vezes deficientes de um pessoal de apoio melhor capacitado, sentiu-se a necessidade de estudar mais decididamente o assunto nesse II Simpósio Nacional de Aviação Agrícola. a fim de propor diretrizes que possam orientar e padronizar esse apoio.

DISCUSSÃO:

Este trabalho foi desenvolvido em comum acordo com os elementos que compunham o grupo, porém devido as diversidades das condições operacionais não foi possível determinar um padrão único de apoio de solo, dentro dos assuntos discutidos chegamos a um consenso geral que para melhorar o desenvolvimento da operação aeroagrícola é necessário que:

- 1a. A EMPRESA POSSUA UM COORDENADOR, ENGENHEIRO AGRÔNOMO OBJETIVANDO A EXECUÇÃO DE UM PLANO OPERACIONAL DENTRO DE UMA TECNOLOGIA APROPRIADA VISANDO A MAIOR ECONOMICIDADE DO EMPREENDIMENTO.
- 2a. O TRABALHO PREVIAMENTE PLANEJADO PELO COORDENADOR, DEVERÁ SER EXECUTADO POR UM TÉCNICO AGRÍCOLA, COM TREINAMENTO ADEQUADO.
- 3a. AERÓDROMO AGRÍCOLA DEVERÁ SEMPRE APRESENTAR DIMENSIONAMENTO ACIMA DOS MÍNIMOS REQUERIDO, PELO EQUIPAMENTO, E DENTRO DAS NORMAS ESTABELECIDAS PELO SETOR DE ENGENHARIA DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, E QUE SEJA OBRIGATORIAMENTE REGISTRADA NO "SERAC" REGIONAL.
- 4a. O AERÓDROMO DEVERÁ SER LOCADO DE MODO QUE PERMITA UMA ÁREA LIVRE EM UMA DAS CABECEIRAS PARA OPERAÇÃO DE CARGA E ESTACIONAMENTO.

- 5a. SEMPRE QUE POSSÍVEL ESTE AERÓDROMO DEVE POSSUIR UM LOCAL PREVIAMENTE ESTABELECIDO, LONGE DE AGUADAS, PASTOS, OU CULTURAS, PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA FOSSA ONDE SERÃO DESTRUÍDAS AS EMBALAGENS E RESÍDUOS. QUANDO NÃO FOR POSSÍVEL A DESTRUÇÃO DESTAS EMBALAGENS, ELAS DEVERÃO SER OBRIGATORIAMENTE RETIRADAS E DESTRUÍDAS EM LOCAL SEGURO, SEJA PELO USUÁRIO OU OPERADOR.
- 6a. TOMAR O MÁXIMO DE CUIDADO NO MANUSSEIO E CARREGAMENTO DE PRODUTOS FORMULADOS EM VIA LÍQUIDA, PARA EVITAR ACIDENTES E CONTAMINAÇÃO AMBIENTAL.
- 7a. QUANDO DO CARREGAMENTO DE PRODUTOS APLICADOS NA FORMA DE SÓLIDOS, CARREGADOS MANUALMENTE SERIA RECOMENDÁVEL A PARALIZAÇÃO DO MOTOR DA AERONAVE, PARA MAIOR SEGURANÇA.
- 8a. ADOTAR PARA CARREGAMENTO E BALIZAMENTO, PESSOAL EM NÚMERO NECESSÁRIO PARA A ATIVIDADE.
- 9a. DEVIDO AS DIFERENTES CULTURAS E CONDIÇÕES TOPOGRÁFICAS, ENCONTRADAS É IMPOSSÍVEL ESTABELECEER UM MÉTODO PADRÃO DE BALIZAMENTO A SER SEGUIDO.
- 10a. SERIA NECESSÁRIO QUE TODAS AS EMPRESAS DISPUSESSEM DE UMA PERFEITA MANUTENÇÃO DE BASE, E QUE DENTRO DO POSSÍVEL SE ENQUADRASSEM NAS NORMAS QUE PERMITEM REVISÕES NORMAIS DE 100 HORAS, TENDO ASSIM AS EMPRESAS CONDIÇÕES DE EFETUAREM MANUTENÇÃO PREVENTIVAS, DANDO COMO RESULTADO DE SERVIÇOS COM MAIOR ECONOMICIDADE.
- 11a. O ENQº AGRO COORDENADOR, DEVERÁ SEMPRE INFORMAR AO PESSOAL DE CAMPO O PRINCÍPIO ATIVO E GRUPO QUÍMICO DO PRODUTO UTILIZADO, PARA PERMITIR RÁPIDO E SEGURO ATENDIMENTO NO CASO DE INTOXICAÇÃO.
- 12a. USO OBRIGATÓRIO DE EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL, DE

CONFORMIDADE COM O PRODUTO UTILIZADO, CONFORME CONSTA NO RÓTULO DOS MESMOS, ASSIM COMO CAIXA DE PRIMEIROS SOCORROS, CONTENDO SULFATO DE ATROPINA, SERINGA DESCARTÁVEL E INCLUI UM KIT PARA TESTE DE DETERMINAÇÃO DA COLINESTERASE.

- 13a. EM ÁREA DE PRIMEIRA APLICAÇÃO, O EXECUTOR DEVERÁ ALERTAR O PILOTO SOBRE OBSTÁCULOS EXISTENTES, E SINALIZAR REDES ELÉTRICAS E ELETRÔNICAS E POSSUIREM CAMPO UM EXTINTOR DE INCENDIO DE GRANDE CAPACIDADE (12 KG).
- 14a. AFASTAR DO LOCAL DE OPERAÇÃO AEROAGRÍCOLA, TANTO NA PISTA COMO NA ÁREA DE PULVERIZAÇÃO, TODO O PESSOAL ESTRANHO AOS SERVIÇOS.
- 15a. O EXECUTOR DEVERÁ INSTRUIR AOS BANDEIRINHAS SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE SE AFASTAR DA LINHA DE VÔO DO AVIÃO, E DO DESLOCAMENTO DA LINHA DE MARCAÇÃO CONTRA O VENTO DOMINANTE.
- 16a. SOLICITAR AO SERAC QUE REGISTROS DE PISTAS AEROAGRÍCOLAS SEJAM DE RESPONSABILIDADE DOS OPERADORES E QUE SEJA PERMITIDO UM REGISTRO PROVISÓRIO POR TELEFONE, FONOGRAMA, ETC. PARA POSTERIOR CONFIRMAÇÃO DOS DADOS EM FORMULÁRIO PRÓPRIO, DAR CONHECIMENTO A TODOS OS "SERAC" DAS NORMAS VIGENTES PARA REGISTRO DE PISTA PARA OPERAÇÃO AEROAGRÍCOLA.
- 17a. DADO A IMPORTÂNCIA QUE TEM OS RELATÓRIOS DE ACIDENTES COM AERONAVES AGRÍCOLAS, SERVINDO COMO PREVENÇÃO FUTURA DE OUTROS ACIDENTES E CONSIDERANDO QUE ATÉ O PRESENTE MOMENTO OS RELATÓRIOS FINAIS SOMENTE SÃO DIVULGADOS 4 OU 5 ANOS APÓS OS EVENTOS, SERIA INTERESSANTE QUE TODOS OS OPERADORES RECEBESSEM OS DITOS RELATÓRIOS LOGO QUE CONCLUI DAS AS INVESTIGAÇÕES.
- 18a. QUE OS ORGÃOS OFICIAIS DE PESQUISA DESENVOLVAM ESTUDOS SOBRE MELHORIAS OU NOVOS EQUIPAMENTOS DE CARGAS E APLICAÇÃO.

19a. PARÂMETROS DE APLICAÇÃO DE DIFERENTES PRODUTOS, VASÕES, TAXAS DE APLICAÇÃO, DENSIDADE E TAMANHO DE GOTAS, ETC. BEM COMO CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS PARA DIFERENTES TIPOS DE PRODUTOS UTILIZADOS.

CONCLUSÃO:

Embora não tenhamos definido um padrão para as operações de solo, em vista dos diferentes tipos de operações, produtos aplicados, topografia regional, recursos disponíveis, concluimos que, muitos pontos são comuns e que aos diferéntes fatores particulares, caberia a cada operador, dentro dos moldes sugeridos encontrar um sistema seguro e consciente que proporcione a devida rentabilidade.

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO Nº 09
II SIMPÓSIO NACIONAL DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

ASSUNTO: "REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE PILOTO AGRÍCOLA"

CONSTITUIÇÃO:

01. FIDELIS FRANCO BUENO - Presidente do GT (Federação Nac.Trab.Transp.Aéreo)
02. JOSÉ F.H.PENTEADO - Relator do GT (CENEA)
03. JOSÉ ANTONIO CRUZ - (TBK)
04. LAERCIO MAECELINO DE OLIVEIRA - (Autonomo)
05. JOÃO LOPES DOS SANTOS - (Ithaum)
06. EVANIL VOLPATO - (Autonomo)
07. MARIO ANTONIO FRIAS - (Coopervale)
08. MARCOS ROBERTO MARUCELLI KLAS - (Ithaum)
09. LAURO DE LIMA CORREA JR - (Autonomo)
10. VENDELINO FRANCISCO FONTANA - (Coopervale)
11. CARLOS ALBERTO RAMPI - (Ithaum)
12. PAULO GARCEZ - (Rossato)
13. ENIO FERREIRA EMILIO - (Agrovel)
14. VALDOMIRO SCHRAMN - (Baltazar de Bem Recanto e Outros)
15. MARCILIO BOTELHO GUIMARÃES - (Autonomo)
16. FRANCISCO CEZAR LEDUR - (Aero Agr. Cruz Alta)
17. EDSON A.F. AZEVEDO - (Autonomo)
18. JORGE NELSON GLOSS - (Autonomo)
19. J.B.MOREIRA - (Cachoeirense)
20. SERGIO MESTRINER - (Conte Aéreo Agrícola)
21. LUIZ AFONSO DIAS - (Astral Aviação Agrícola)
22. CELSO TONON - (Eco Aviação Agrícola)
23. PAULO NAGANO - (Teruel)
24. MILTON IZANU MORI - (Teruel)
25. ADEMIR SACILOTTO - (Cooperativa Imembuy)

INTRODUÇÃO:

A Aviação Agrícola no Brasil nasceu do pioneirismo e determinação de valorosos pilotos que dedicaram toda sua existência a essa nobre causa.

Porém, durante o período de evolução marcadamente os últimos 10 anos, em que as atenções voltaram-se para o desenvolvimento da Aviação Agrícola, o piloto, aquele que é ostentáculo dessa atividade, se rescente por falta de maior valorização, através de uma regulamentação profissional.

Na tentativa de propor uma solução para esse problema, é que no II SIMPÓSIO DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA o grupo de trabalho 09 se reuniu, propondo uma regulamentação da profissão de piloto agrícola, para dotar essa classe de melhores condições de trabalho em prol do desenvolvimento dessa atividade.

DISCUSSÃO:

O avião agrícola trabalha em regime intensivo durante a safra e fica ocioso na entre-safra. Por esse motivo, o piloto é muitas vezes contratado na base de comissão por produção.

A ausência de condições de trabalho regular, durante o ano inteiro, faz com que o piloto sinta-se economicamente inseguro e força-o a operar fora do padrão, a fim de aumentar os proventos durante a safra.

Desse modo, a eficiência é prejudicada e a segurança é comprometida.

Além disso, a tensão contínua ou "stress" peculiar ao voo agrícola, é um fator determinante do encurtamento de sua vida profissional. Embora ele seja considerado um aeronauta civil, sua atividade não se enquadra na Regulamentação da Profissão do Aeronauta, atualmente em vigor, pois esta foi elaborada tendo em vista o trabalho abordo de aeronaves da outra aviação.

O exercício de uma atividade complexa e não regulamentada, impõe ao piloto agrícola ou agrônauta, excessiva carga emotiva, insegurança econômica e instabilidade psicológica, prejudicando o desempenho de sua função técnica.

Pela atual lei de aposentadoria do aeronauta, e pelas presentes condições de trabalho do piloto agrícola, é pouco provável que este tenha condições de manter-se voando até poder aposentar-se por tempo de serviço.

Não se pode, portanto, exigir segurança de voo enquanto estes três aspectos: contrato de trabalho, regulamentação da profissão e

aposentadoria, não estejam devidamente disciplinados.

Tendo em vista, entretanto, que a elaboração dessas normas requer a assessoria de especialistas, encarecemos a necessidade de se tomar as devidas providências no menor prazo possível,

Em particular, destacamos a conveniência de se classificar a atividade de vôo agrícola no mais alto grau de insalubridade para todos os efeitos legais, fato esse que impõem a urgência de se estabelecer normas sanitárias específicas.

Portanto dentro desse pensamento o G.T. propõe para a votação em plenário:

1a. ENCAMINHAR ÀS AUTORIDADES COMPETENTES A SOLICITAÇÃO NO SENTIDO DE PROCEDER, A CURTO PRAZO, O DISCIPLINAMENTO DO VÔO AGRÍCOLA, MEDIANTE A INCLUSÃO, NA ATUAL REGULAMENTAÇÃO PROFISSIONAL DO AERONAUTA, DE UM CAPÍTULO ESPECÍFICO ÀS PECULIARIDADES DESSA ATIVIDADE.

ESSE TRABALHO DEVERÁ CONTAR NECESSARIAMENTE COM A PARTICIPAÇÃO DO SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, COMO REPRESENTANTE LEGAL DOS PILOTOS AGRÍCOLAS E NA CONDIÇÃO DE ÓRGÃO DE COOPERAÇÃO DO GOVERNO.

2a. QUE O PROCESSO DE ELABORAÇÃO DE ESTUDOS VISANDO CONDUZIR À ELABORAÇÃO DE UM CAPÍTULO ESPECÍFICO DA REGULAMENTAÇÃO DO AERONAUTA, QUE TRATE DAS PECULIARIDADES DA ATIVIDADE DO PILOTO AGRÍCOLA, SEJA CONDUZIDO NA FORMA DE TRABALHO CONJUNTO ENTRE TODOS OS ORGANISMOS ENVOLVIDOS NA AVIAÇÃO AGRÍCOLA, INCLUSIVE ASSOCIAÇÕES REGIONAIS E FEDERAÇÃO DE AV. AGRÍCOLA.

Ao CAVAG compete a tarefa de qualificar tecnicamente o piloto agrícola. Em 13 anos de funcionamento, o CAVAG vem apresentando progressos significativos, no cumprimento de sua missão.

Observa-se, entretanto, que ainda existem certas deficiências que necessitam ser corrigidas.

Dentre elas, destacamos as seguintes:

a) Necessidade de reciclagem de treinamento do corpo de instrutores. Com outras palavras, é necessário que o instrutor, periodicamente desenvolva a atividade, no trabalho de campo para manter-se atualizado com os problemas do dia a dia da lavoura.

b) Seria conveniente também que esses instrutores tivessem oportunidade de estagiar em outros centros similares de

treinamento de piloto agrícola, existentes no exterior a fim de ampliar a troca de experiência.

- c) Outro aspecto a ser equacionado refere-se à necessidade, de se dotar o CAVAG de recursos para reciclagem dos pilotos já credenciados, sempre que necessário, num programa integrado de intercâmbio de informação e de experiência.

Essa dinâmica certamente colocará o CAVAG à altura das exigências de expansão da frente agrícola no País.

3a. DOTAR O CAVAG OU CURSO DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DE RECURSOS SUFICIENTES PARA ALCANÇAR OS SEGUINTE OBJETIVOS.

- a) Dinamizar sua atuação na qualificação de pessoal técnico indispensável à expansão da aviação agrícola.

- b) Reciclar seu corpo de instrutores, dando-lhe oportunidade de estagiar no campo e atualizar-se com os problemas da lavoura.

Providenciar também estágios desses instrutores em outros centros de treinamento similares, existentes no exterior.

- c) Estabelecer um intercâmbio de informação e experiência com os pilotos já credenciados, permitindo-lhes o retorno ao CAVAG para atualização relacionada com o surgimento de novas técnicas.

SELEÇÃO DO PILOTO AGRÍCOLA:

O voo agrícola é perigoso, insalubre e estafante.

Dessa tríplice característica decorre, em parte, o elevado índice de acidentes.

Como fatores contribuintes são apontados:

- a) Grande número de decolagem e pousos;
b) Voo a baixa altura;
c) Intoxicação pelos defensivos;

Na seleção para piloto agrícola, deve-se levar em conta os seguintes aspectos:

- a) Extrema concentração nas tarefas;
b) Alto grau de atenção, julgamento, decisão, precisão, habilidade, perícia e rapidez de reflexos;

- c) Equilíbrio psico-somático, estabilidade emocional, senso de responsabilidade, temperamento ajustado e caráter sólido;
- d) Motivação e interesse pelo voo agrícola, espírito estoico face à rusticidade do trabalho na lavoura;
- e) Facilidade de aprendizagem;
- f) Consciência dos perigos, agilidade mental e atitude alerta para contornar emergências;
- g) Capacidade para suportar o nível de ruído do voo agrícola;
- h) Controle de traços personalísticos como exibicionismo, narcisismo, auto suficiência, arrogância e alienação;
- i) Inventividade e capacidade de improvisar soluções para situações imprevistas dentro da técnica é sem comprometer a segurança.

Na prática, a situação agrava-se porque muitos pilotos agrícolas formados pelo CAVAG são aproveitados pela outra aviação que, por motivos óbvios, pode oferecer melhores tratativos.

Trata-se portanto de uma situação de competição entre dois setores econômicos na qual a aviação agrícola fica em desvantagem.

Não se pode portanto, separar o aspecto técnico do econômico: a aviação agrícola é um serviço necessariamente caro e deve ser encarada como indispensável à produção agrária de modo geral, dentro de uma política integrada.

ENSINO TÉCNICO

As deficiências do ensino técnico, no setor da aviação agrícola, já foram amplamente documentadas, em pesquisas anteriores, já publicadas.

Basicamente, elas decorrem dos seguintes fatores:

- a) natureza amadorística improvisada da instrução de pilotagem nos aeroclubes, por falta de recursos adequados. Em consequência seus instrutores são mal remunerados e não dispõem de facilidades indispensáveis ao ensino técnico. Desses aeroclubes são oriundos muitos candidatos ao CAVAG com bagagem técnica insuficiente para o fim proposto, a despeito da experiência mínima, de 400 horas de voo regularmente exigidas.

- 4a. A CURTO PRAZO, DOTAR OS ATUAIS AEROCLUBES E ESCOLAS DE PILOTAGEM, DE RECURSOS SUFICIENTES PARA QUE POSSAM FORMAR PILOTOS EM QUANTIDADE E QUALIDADE COMPATÍVEIS COM AS NECESSIDADES DA AMPLIAÇÃO DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA, TENDO EM VISTA, PRINCIPALMENTE O FATO DE QUE ESSAS ENTIDADES SÃO RESPONSÁVEIS PELA FORMAÇÃO DOS PILOTOS, CANDIDATOS AO CURSO DE PILOTO AGRÍCOLA NO CAVAG.

Como já foi mencionado anteriormente, não se pode improvisar ensino técnico, nem queimar etapas na formação de pessoal qualificado.

O processo de aprendizagem requer a adoção de técnicas baseadas na psicologia educacional, já inseridas na moderna orientação pedagógica.

Dentre as facilidades didáticas imprescindíveis, destaca-se a necessidade de se criar um serviço editorial, destinado a publicar manuais técnicos que atendam a demanda de uma aviação em expansão.

Tal padrão de ensino só pode ser desenvolvido em um centro criado especialmente para esse fim.

A criação da ENAC seria, portanto, uma iniciativa de grande alcance que viria beneficiar um setor técnico atualmente carente de mão de obra qualificada.

- 5a. O GRUPO PROPÕE:

A MÉDIO PRAZO, REATIVAR E CONCRETIZAR O PROJETO DE TRANSFORMAR A ATUAL EAPAC - ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO E PREPARAÇÃO DE AERONÁUTICA CIVIL - EM ENAC - ESCOLA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, COM CAPACIDADE PARA FORMAR O PESSOAL TÉCNICO, AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS, NAS DIVERSAS ESPECIALIDADES, VISANDO SUPRIR A DEMANDA CRESCENTE DE QUALIFICAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA AERONÁUTICA.

CONCLUSÃO:

Tanto o aeronauta como o aeroviário brasileiros, tem sua profissão consubstanciada em uma regulamentação específica e apropriada, o que não ocorre com o agrônomo dadas as peculiaridades que envolvem essa profissão. Objeto deste fato foi o estudo feito por este grupo, resultando em recomendações merecedoras de todo apoio das áreas envolvidas, pa

ra que na soma de esforços, no mais curto prazo possível, consigam desenvolver o assunto de forma compatível às expectativas e preenchimento de tão importante lacuna.