



RELATÓRIO DE ATIVIDADES

SINDAG

Março 2021

Gestão 2019-2021

DIRETORIA EXECUTIVA

Thiago Magalhães Silva - **Presidente**
Jorge Humberto Morato de Toledo - **Vice Presidente**
Bruno Ricardo de Vasconcelos - **Secretário**
Francisco Dias da Silva - **Tesoureiro**

Tiago Textor - **Diretor**
Marcelo Amaral - **Diretor**
Nelson Coutinho Peña - **Diretor**
Marcos Antônio Camargo - **Diretor**

Alexandre de Lima Schramm - **Diretor**
Alan Sejer Poulsen - **Diretor**
Sergio Bianchini - **Diretor**

Hoana Almeida Santos - **Diretora**
Paulo Alberto Kern - **Diretor**
Mauricius Claudino Barbosa Silva - **Diretor**

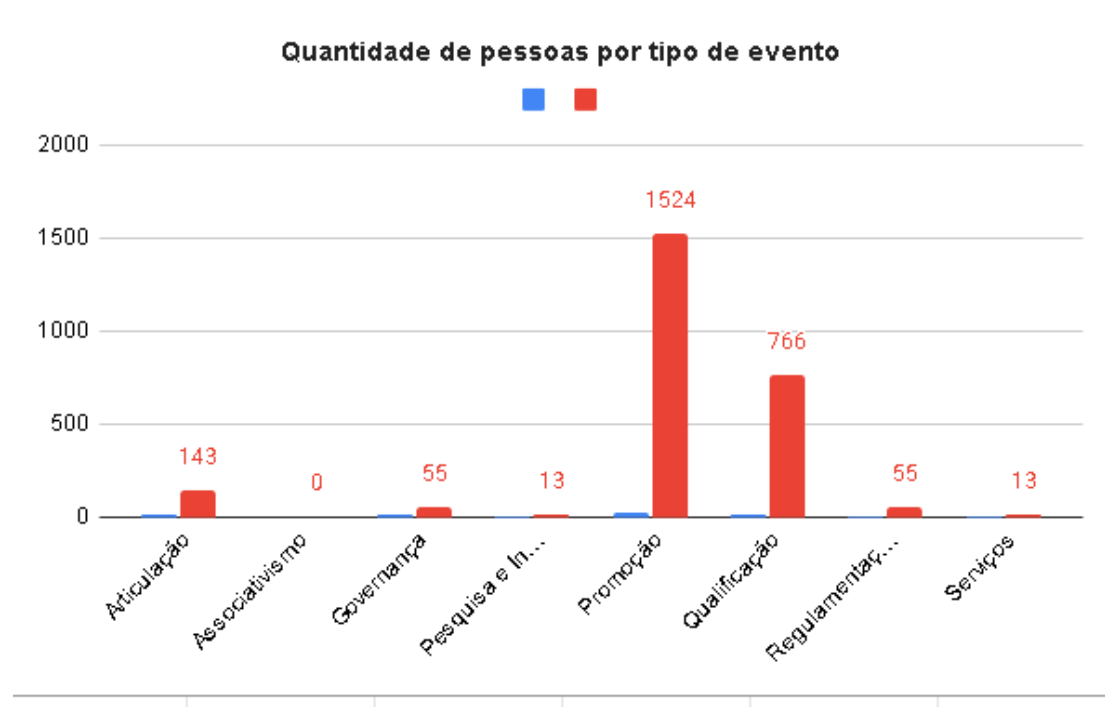
EQUIPE DE COLABORADORES

Gabriel Colle - Diretor Executivo
Júnior Oliveira - Secretário Executivo
Nara Alteneter - Coordenadora Financeira
Marília Guenter – Coordenadora de Eventos
Laura Haidrich – Estrategista de Mídias Sociais
Rodrigo Almeida - Coordenador de Projetos do IBRAVAG
Marcelo Zaksessi – Estagiário

- Castor Becker Júnior - Assessor de Imprensa
- Napoleão Poente de Salles – Assessor Parlamentar
- Eduardo Araújo – Consultor Técnico
- Ricardo Volbrecht - Assessor Jurídico
- Cléria Regina Mossmann – Assessora de Documentos
- Marcelo Drescher – Assessor Técnico
- Henrique Borges Neves Campos – Assessor Técnico
- Agadir Jhonatan Mossmann – Assessor Técnico
- Cristian Foguesatto – Assessor em Gestão Financeira

Gráficos do mês de Março

OBS: Todos os eventos foram realizados via web (on-line).



01 / 03 / 21

MBA aeroagrícola também para profissionais sem curso superior

Pós-graduação inédita no setor no País recebe inscrições de quem não fez faculdade, neste caso, como curso de extensão universitária

Profissionais sem curso superior também poderão participar das aulas do curso MBA em Gestão, Inovação e Sustentabilidade Aeroagrícola, que segue com inscrições abertas e começa no dia 15 de abril. Porém, nesse caso, ao invés do diploma de pós-graduação, o aluno receberá o certificado como curso de extensão. A iniciativa é para possibilitar que um maior número de profissionais do setor aproveite a oportunidade de participar do primeiro curso desse tipo no País.

Realizado pela Faculdade Imed, de Passo Fundo/RS, em parceria com o Sindag e o Ibravag, o curso será totalmente on-line, com encontros via web quinzenais e duração de 12 meses – carga horária de 360 horas/aula. O currículo está dividido em quatro módulos, abrangendo temas como visão sistêmica de negócios, gestão financeira aeroagrícola, vendas e negociação inovadora, tendências de tecnologias de aplicação e governança ambiental, entre outros (confira abaixo).

O objetivo é ampliar competências técnicas e aprimorar o trabalho em equipe nas empresas, aliando a inovação com alta tecnologia, visão estratégica de longo prazo e práticas de sustentabilidade. Associados das duas entidades aeroagrícolas contam com desconto de cerca de um terço do valor do curso – cai de cerca de R\$ 6,5 mil para pouco mais de R\$ 4,4 mil.

Para saber mais sobre o curso – metodologia, professores, estrutura de conteúdos e outras informações, além de valores e matrícula, [clique na imagem abaixo](#).



02 / 03 / 21

Aeroagrícola participa de apresentação em forma de rally no RS

A Destaque Aviação Agrícola participou da noite de campo da Sementes Aurora, desta vez, devido à Covid-19, com um circuito e apresentações no estilo drive-in durante o dia

Pelo terceiro ano consecutivo, a empresa Destaque Aviação Agrícola participou da Noite de Campo na Sementes Aurora, em Cruz Alta/RS. A movimentação ocorreu da última terça até quinta-feira (dias 23 a 25). Este foi a décima edição do evento, que este ano veio com um diferencial. Devido às restrições da pandemia do novo coronavírus, a movimentação foi com um rally de regularidade, onde os participantes percorriam cerca de 100 quilômetros em lavouras de soja e milho.

No trajeto, eles tinham apresentações e demonstrações sobre manejo de pragas e doenças, qualidade de plantio e tecnologias de insumos e máquinas. O que incluiu demonstrações de aplicações aéreas durante o dia e, à noite palestras sobre a ferramenta aérea. Neste caso, a cargo do empresário Caetano Egert, no avião estacionado junto às lavouras experimentais montadas (e iluminadas) para o evento.



Egert falou sobre a tecnologia aeroagrícola e suas vantagens...



...após as demonstrações feitas durante o dia, no circuito do evento

03 / 03 / 21

Inscrições para cursos de coordenador e de executor em aviação agrícola

Vagas são limitadas e as aulas vão ocorrer em Dourados e em Fátima do Sul, no Mato Grosso do Sul, nos dias 22 a 26 de março

Seguem abertas as inscrições para as turmas de março dos cursos de Coordenador em Aviação Agrícola (CCAA) e Executor em Aviação Agrícola (CEAA) da Mossmann Assessoria e Consultoria Aeroagrícola. As aulas ocorrerão nos dias 22 a 26, no Mato Grosso do Sul e as vagas são limitadas. A parte teórica será no Aeroclube de Dourados e a etapa prática vai ocorrer na base da empresa HP Aero Agrícola, em Fátima do Sul (cerca de 40 quilômetros de distância). Em ambos os casos cumprindo os protocolos de distanciamento e uso de máscara e álcool em gel, para prevenção contra a Covid-19.

Os interessados podem se matricular pelo e-mail mossmann.capacitacao@hotmail.com ou pelos fones/whats (67) 99913-2487 ou 99637-3032.

Os cursos têm apoio do Sindag e do Instituto Brasileiro da Aviação Agrícola (Ibravag). Eles são homologados pelo Ministério da Agricultura, conforme Acordo de Cooperação Técnica Mapa/SFA/MS nº 41. O CCAA é voltado a agrônomos que queiram que trabalhem ou pretendam trabalhar com aviação agrícola, como responsáveis técnicos pelas operações de empresas ou operadores privados. Já o CEAA é obrigatório para técnicos agrícolas ou agropecuários que queiram ingressar nesse mercado como encarregados pelas operações em campo.

O currículo dos cursos abrange aspectos históricos e estatísticos do setor aeroagrícola e principais aeronaves utilizados. O aprendizado também inclui legislação do setor, tecnologia de aplicação e produtos químicos, toxicologia e equipamentos, condições operacionais, determinação de faixas e uniformidade de distribuição, entre outros temas.

Realização



Agenda
Março 2021

*A realização do curso depende de
quantidade mínima de participantes
Vagas Limitadas

Cursos

Coordenadores em Aviação Agrícola (CCAA)

Pré-Requisito: Eng. Agrônomo / Valor R\$ 2.100,00

Técnico Executores em Aviação Agrícola (CEAA)

Pré-Requisito: Técnico Agrícola / Valor R\$ 1.950,00

Pré-inscrição

Mossmann.capacitacao@hotmail.com
(067) 9.9913-2487 / (067) 9.9637-3032

 **Local: DOURADOS - MS**

Carga horaria: 5 dias/46 horas aula - presencial

Apoio:



SINDAG

IBRAVAG
Instituto Brasileiro de Aviação Agrícola

HP AERO AGRÍCOLA



Aprovado pelo Ministério da
Agricultura, Pecuária e
Abastecimento (MAPA)

ACORDO DE COOPERAÇÃO
TÉCNICA MAPA/SFA/MS n° 41

03 / 03 / 21

Embraer anuncia a venda de mais 19 aviões Ipanema em fevereiro

Somado às oito aeronaves que haviam sido vendidas em janeiro, o volume do primeiro bimestre de 2021 já supera em 8% a venda de aeronaves agrícolas pela fabricante em todo 2020

A Embraer anunciou quarta-feira (3) a venda de 19 aeronaves EMB-203 Ipanema no mês de fevereiro. Com isso, a empresa já comercializou 27 aviões agrícolas nesse primeiro bimestre de 2021 (havia sido oito Ipanemas vendidos em janeiro). O volume já representa 8% mais aeronaves agrícolas do que havia sido comercializado em todo 2020.

A maior parte das vendas foram para empresas aeroagrícolas – que prestam serviços para os produtores rurais. A Embraer também explica que a maior parte da demanda pelo aparelho tem sido no Centro-Oeste, embora o ritmo de vendas esteja crescendo também em outras regiões.



Rua Felicidade de Azevedo, nº 53, sala 705 - Bairro São João - Porto Alegre/RS - (51)
3337.5013 / (51) 3342.9096 sindag@sindag.org.br
www.sindag.org.br | Facebook | Youtube | Twitter | Instagram



Modelo conta com nova pintura, em comemoração aos 50 anos de seu primeiro voo

NOVAS CORES

A fabricante credita os números ao desempenho favorável do agronegócio brasileiro e às inovações tecnológicas incorporadas na aeronave, que está em sua sétima e conta com quase 1,5 mil unidades vendidas desde seu primeiro voo, em 1970. A empresa atualmente ocupa quase 60% do mercado nacional, segundo último levantamento do Sindag sobre a frota aeroagrícola brasileira, realizado em 2020 – o novo estudo deve ser divulgado até o final deste mês.

Introduzido no mercado em 2015, o modelo EMB-203 sai da fábrica movido a etanol. A exemplo de seu antecessor, o 202 A – lançado em 2004 e que foi o primeiro avião no mundo homologado de fábrica para uso do biocombustível. No ano passado, em comemoração aos 50 anos de seu primeiro voo, o Ipanema ganhou uma nova pintura, com as cores da bandeira brasileira.

04 / 03 / 21

Nota de pesar

A família Fersol Aviação Agrícola e todos os amigos e parceiros estão de luto pelo falecimento de Sayonara Fernandes, 56 anos. Mãe da Juliana, Jéssica e do Guilherme, avó do Vicente e esposa do sócio administrador Gelson Solon Fernandes, amiga de tantos e querida por muitos.

O Sindag se solidariza nesse momento de dor com seu associado e todos os familiares e amigos. Esperamos que as boas lembranças ao menos aplaquem um pouco esse momento de dor, na certeza de que um dia todos os caminhos levam ao reencontro.

O velório ocorreu na Funerária Santo Antônio (Catelli) e o sepultamento foi esta tarde, no Cemitério Municipal de Santo Antônio da Patrulha/RS



04 / 03 / 21

Mossmann promove auditorias e treinamento no RS

O final de fevereiro teve rodada de auditorias, treinamento e calibração da Mossmann Assessoria e Consultoria Aeroagrícola no Rio Grande do Sul. O roteiro da empresa – *parceira do Sindag e que também presta serviço para as empresas* – abrangeu a Aero Agrícola Itaquiense, em Itaqui, nos dias 22 e 23, e a base da Aero Agrícola São Miguel em Capivari do Sul, dias 24 e 25. As visitas ficaram a cargo do consultor Agadir Mossmann.

Na Itaquiense, o consultor aproveitou para ministrar treinamentos de segurança de voo e preenchimento dos relatórios operacionais para o Ministério da Agricultura. Ele também fez a calibração dos sistemas das aeronaves.

Já nas auditorias (que ocorreram em ambas as empresas), Agadir verificou toda a burocracia exigida por órgãos desde a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e Ministério da Agricultura até a Secretaria de Meio Ambiente do Estado. Nesses casos, a

atenção é sobre a documentação da empresa, das aeronaves, dos funcionários, manuais e tudo o que é requerido pelas fiscalizações de todos os órgãos.

Justamente para que cada empresa tenha certeza de que está realmente em dia, em meio a uma burocracia que é enorme.



Visitas de Agadir foram com auditorias na Aero Agrícola São Miguel...



.. e na Itaquense...



..onde também foi feito o treinamento do pessoal e calibração dos equipamentos das aeronaves3

05 / 03 / 21

Especial drones: China, Brasil e as tendências do mercado

Enquanto no país asiático estima-se que cerca de 100 mil aparelhos remotos cubram o equivalente a 81% de toda a área cultivada do Brasil, por aqui pouco menos de 1,5 mil equipamentos operam na agricultura, prestes a ganhar regulamentação, mas ainda à espera de políticas para o mercado

A China entrou 2021 com cerca de 100 mil drones agrícolas operando em seu território, atingindo 53,3 milhões de hectares pulverizados em lavouras. Isso em 135 milhões de hectares cultiváveis do país, segundo a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura ([Fao](#)). A estimativa foi apresentada no final de dezembro, pelo diretor do Centro Internacional de Pesquisa em Tecnologia de Precisão em Aplicações por Aviação Agrícola, [Lan Yubin](#) – da Universidade Agrícola do Sul da China. Isso durante a [Conferência Anual](#) da entidade, em Guangzhou, na província de Guangdong

Já do lado de cá do planeta, o Brasil começou o ano com 1.492 drones de uso agrícola, entre os 79.673 aparelhos de uso geral cadastrados no [Sistema de Aeronaves Não Tripuladas \(Sisant\)](#), da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O que dá uma ideia do quanto o setor pode crescer, considerando a diversidade e a potência da agricultura brasileira – em seus quase 66 milhões de hectares de lavouras, segundo a [Embrapa](#), ou [64 milhões de hectares, segundo a Nasa](#).

NICHOS E CENÁRIOS

Enquanto na Ásia os aparelhos remotos estão entrando como principal tecnologia para agricultores que até então plantavam e aplicavam defensivos praticamente à mão, por aqui eles ocupam o nicho de complemento de tecnologias maiores. Principalmente as aeronaves, onde o Brasil tem a segunda maior frota do mundo, com cerca de 2,3 mil aviões e helicópteros. Com os drones, por exemplo, fazendo arremates próximo a áreas ambientalmente sensíveis ou em aplicações em pequenos pontos em áreas maiores. Além disso, os também chamados veículos remotamente tripulados tendem a substituir

equipamentos costais e incrementar a tecnologia em áreas menores. Mas, em nosso País, sempre na carona de uma agricultura já bastante tecnificada.

A exemplo do que ocorre em outras partes do mundo, como nos Estados Unidos e [Europa](#), por aqui o setor de drones também enxerga um horizonte amplo em culturas de alto valor agregado. Principalmente vinhedos, onde a questão não é só facilitar a aplicação em áreas pequenas, mas também agregar a ferramenta à chamada agricultura 4.0.

Mas há ainda outro extremo, ainda controverso entre os próprios fabricantes de drones: fundir, literalmente, a tecnologia de drones com a aviação agrícola convencional. Neste caso, a partir de algo que ocorre em terras norte-americanas e no Oriente Médio, com uma empresa que optou por transformar aeronaves tripuladas em aparelhos remotos.

Brasil deve ganhar regulação específica neste semestre

Paralelo às conjecturas mercadológicas, o Brasil se prepara para ter publicada, ainda neste semestre, uma regulamentação específica para drones de pulverização em lavouras. A chamada Instrução Normativa (IN) dos Drones começou a ser construída ainda em 2018, no âmbito do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). Isso com a participação, desde então, do Sindag e do Instituto Brasileiro da Aviação Agrícola (Ibravag), além de representantes da indústria dos chamados veículos aéreos não tripulados (vants) – *ou aeronaves remotamente tripuladas (RPAs, na sigla em inglês), como a ferramenta é referida no projeto do Mapa.*

A demanda surgiu a partir da necessidade de enquadrar a nova tecnologia na legislação sobre pulverizações aéreas – *cuja fiscalização é atribuição direta do Ministério.* O resultado de toda essa articulação foi o texto provisório que esteve em [consulta pública](#) entre julho e setembro de 2020.



UÉLLEN: texto da regulamentação está na reta final para ser publicada – Foto: Castor Becker Júnior/C5NewsPress

Segundo chefe da Divisão de Aviação Agrícola (DAA) do Mapa, Uéllen Lisoski Duarte Colatto, durante a consulta o Ministério ainda recebeu mais de 130 contribuições ao texto, feitas pelo Sindag e por diversas entidades ou pessoas físicas via o link da consulta. Terminado o processo, todas foram avaliadas pelos técnicos da instituição, que consolidaram uma nova versão da proposta. “A avaliação da consulta pública foi finalizada em dezembro e o texto reformulado foi para a Coordenação Geral de Agrotóxico e Afins. A próxima etapa envolve a avaliação da Consultoria Jurídica do Mapa.” Segundo Uéllen, a expectativa é de que em abril se possa ter a Instrução Normativa publicada.

Basicamente, a proposta de IN dos Drones abrange aparelhos em duas das três classes previstas pelas regras da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) – *onde os veículos remotos são regulados desde 2017, para uso geral*: Classe 2 (de 25 a até 150 quilos de peso total) e Classe 3 (até 25 quilos de peso total). Os aparelhos de mais de 150 quilos deverão seguir as mesmas regras dos aviões agrícolas.

De antemão, ficaram praticamente sacramentados no rascunho da Instrução Normativa itens como a exigência de curso específico (homologado pelo Mapa) para os pilotos de drones agrícolas e a obrigatoriedade de elaboração de relatórios operacionais de suas missões em campo – *exigência que vale desde 1989 para a aviação agrícola (única ferramenta para o trato de lavouras com esse nível de transparência)*.

Envelhecimento levou a China a deixar aviação convencional em segundo plano

A China teve suas primeiras operações aeroagrícolas em 1951, também com aviões adaptados e, mais tarde, alguns aparelhos importados. Mas só nos anos 80 resolveu investir em um projeto próprio: o Hongdu N-5. O avião teve seu primeiro voo em dezembro de 1989 e entrou em produção em 1992. Porém, em 2008 ainda eram apenas 200 aparelhos em operação. Segundo levantamento feito pelo Sindag em 2018, na época a frota aeroagrícola chinesa tinha apenas cerca de 500 aeronaves. Isso apesar de uma demanda de pelo menos 4,5 mil aparelhos, admitida pelo próprio governo local.



O Hongdu N-5 começou a ser fabricado em 1992, mas acabou em segundo plano na política aeroagrícola de seu país

Nesse cenário, a opção de uma política por aparelhos remotos nos Planos Quinquenais da China* veio na urgência e dar suporte a uma massa de agricultores cada vez menor e mais idosa. Segundo o governo chinês, entre 2007 e 2017, a população rural diminuiu 17,4%, enquanto a população total de idosos no campo aumentou em 47,9%. Ou seja, menos gente podendo entrar na lavoura para semear artesanalmente ou carregar um pulverizador costal durante boa parte do dia.

Desde então, a aquisição e drones conta com subsídios dos governos central e das províncias. Atitude que busca, de quebra, incentivar os mais jovens a permanecerem ou voltarem para as lavouras. Segundo o estudo da [Consultoria Ipsos](#), enquanto um agricultor com pulverizador costal consegue abranger no máximo 0,1 hectare por hora, no mesmo tempo o drone consegue cobrir até 13 hectares.

Com cerca de 1,4 bilhão de habitantes, a China tem uma economia de US\$ 12 trilhões e sua área cultivável representa pouco mais de 7% das terras agricultáveis do planeta. Ainda assim, o país tem que produzir comida para cerca de 20% da população mundial.

() A República Popular da China tem uma forma de governo socialista e, apesar de comandada por um presidente, é dirigida pelo Partido Socialista Chinês (única sigla do país). Suas diretrizes são definidas ou reavaliadas a cada cinco anos, gerando os Planos Quinquenais, com estratégias e metas para o período em todas as áreas.*

A título de curiosidade, ainda sobre aeronaves tripuladas, a própria aviação geral da China é pequena. O país contava com 3.317 aeronaves em junho de 2019, segundo a [Ipsos](#). Número maior do que anunciado pela [agência Xinhua](#), que em outubro do ano passado apontou 2.913 aeronaves, em 509 companhias. A reportagem da agência trata dos avanços do Plano Quinquenal do governo chinês para 2016-2020 – que comemora incrementos, respectivamente, de 81,1% e 30,3% nesses índices, em relação ao quinquênio anterior.

Subsídios garantem crescimento vertiginoso

Número de drones agrícolas na China cresceu vertiginosamente em pouco tempo. De pouco mais de 6 mil aparelhos em 2016 para 13 mil drones em lavouras em 2017 – *graças a programas de subsídios para aquisição e novos negócios, como aluguel e leasing*. Segundo a [Ipsos](#), o primeiro programa de subsídio de drones no país foi lançado em 2014, pela província de Henan. O governo local subsidiava 10% do preço de drones de 5 a 9 quilos, 20% do valor de aparelhos de 10 a 34 quilos e 60% do valor de drones de mais de 35 quilos.

Depois, outros programas semelhantes foram surgindo em diversas províncias. Em 2017 o governo central do país também implantou seu plano de apoio, bancando o equivalente (câmbio de fevereiro deste ano), a até R\$ 25 mil na compra dos aparelhos com capacidade até 30 litros. O incentivo federal aumentou aos poucos sua abrangência e passou a alcançar todo o País em 2020.

Atualmente, os preços dos drones no país podem variar do equivalente a R\$ 10 mil a R\$ 110 mil para quadricópteros de pulverização e entre R\$ 140 mil a R\$ 240 mil para drones maiores, tipo mini helicópteros de pulverização. No caso dos drones para captação e processamento de imagens, os custos variam entre R\$ 8,5 mil e R\$ 32 mil para multirotores até entre R\$ 50 mil a R\$ 300 mil para aparelhos de asa fixa.

ESCOLAS

No quesito treinamento, pelas regras da Agência de Aviação Civil da China (CAAC, na sigla em inglês) a operação de aparelhos pesando mais de sete quilos exige licença de piloto de drones da Associação de Proprietários e Pilotos de Aeronaves da China (AOPA-China), sob a supervisão da CAAC. Se o equipamento for agrícola, o piloto se enquadra no nos requisitos da chamada Classe V de Drones Comerciais – Proteção de Cultivo.

Em 2014 eram penas 244 pilotos certificados (entre todas as categorias de aparelhos remotos), formados em 18 centros de treinamento. Em 2019 esse número já tinha pulado para 67.218 licenças válidas de pilotos de drones, conforme a [CAAC](#). Ao mesmo tempo em que chegava a 200 o número de centros de treinamento espalhados pelo país.

FABRICANTES

Sobre as estatísticas industriais, a consultoria Ipsos revela que em 2013 havia 130 fabricantes de drones no país, número que explodiu para 1,2 mil em 2019. Segundo a CAAC, em 2018 eram 285 mil drones registrados no território chinês (para todas as finalidades). Dado que pulou para 339 mil já no ano seguinte.

Só em 2017, a produção de drones na indústria chinesa bateu os 2,5 milhões de unidades (entre todos os segmentos e fornecidos para todo o planeta). Dois anos depois, os aparelhos de uso comercial e governamental (segurança, resgate e emergências) representaram metade da demanda. Nesse bolo, o maior crescimento foi verificado no setor agrícola, seguido do energético (inspeção de linhas).

Entre as principais empresas fornecedoras para o segmento agrícola estão a DJI, XAG, TTA e Walkera, além de outras que atuam apenas na parte de imagens. Só a XAG (especializada em atender pequenos agricultores) tinha em 2019 mais de 42 mil drones realizando em torno de 1,2 milhão de voos todos os dias. Informação divulgada pelo seu próprio cofundador, Justin Gong, [em um debate da Revista Fortune](#).

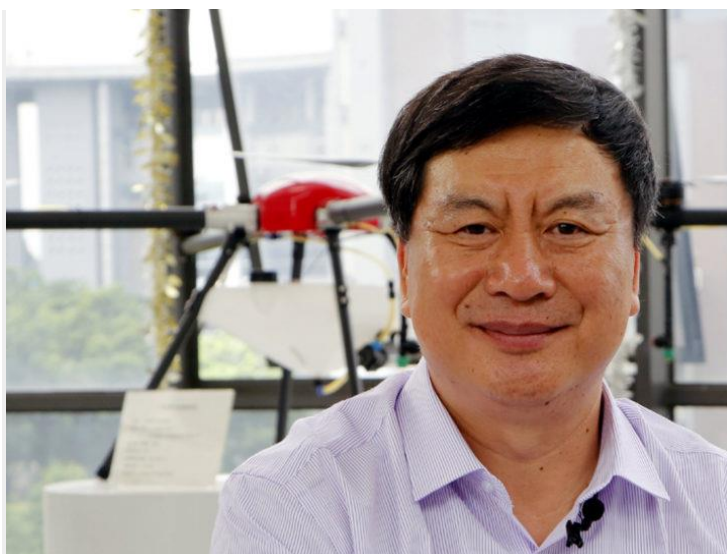
Não é à toa que hoje o país é responsável pelo fornecimento de mais de 70% dos aparelhos remotos no mercado mundial.

Guangdong busca liderança mundial em pesquisas

Quando se fala em aviação agrícola de precisão, próprio Centro de Pesquisa em Aplicações por Aviação Agrícola – *mencionado no início desta reportagem* – faz da província de Guangdong (onde está sediado) o principal polo do setor na China. Com a meta de ser reconhecido como liderança mundial no segmento. Para isso, só a área do seu laboratório de túnel de vento para novos drones tem mais de 6 mil metros quadrados. Para completar, a equipe de tecnologias em drones da Universidade do Sul da China conta com cerca de 200 integrantes – *32 professores titulares e o restante doutores e alunos de mestrado* . Não por acaso a região também abriga as principais empresa fabricantes de drones no mundo, como a DJI e a Jifei.

LIDERANÇA

“Da fabricação à aplicação, Guangdong está na vanguarda do país. Continuaremos a fortalecer o intercâmbio com parceiros nacionais e estrangeiros para alcançarmos a liderança internacional na aviação agrícola de precisão”, explicou o diretor Lan Yubin em uma entrevista em dezembro à [agência de notícias estatal Xinhuanet](#).



Yubin passou pela A & M University, pelas Universidades de Nebraska, da Georgia e atuou no Departamento de Agricultura dos EUA antes de assumir a direção do maior centro chinês de pesquisas de drones – foto: Agência Xinhuanet

Yubin assumiu o posto de diretor em 2014, retornando a seu país depois de passar pela A & M University, no estado norte-americano do Texas, além das Universidades de Nebraska e da Georgia e ter atuado ainda como professor titular e pesquisador sênior do Serviço de Pesquisas Agrícolas do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos. Aliás, foi ele quem apresentou para primeira vez, em 2005, o conceito de Aviação Agrícola de Precisão.

O termo se refere ao uso de sensoriamento remoto aéreo para guiar as aplicações de drones ou aeronaves na lavoura. Os dados de fundo e a análise de imagem são usados

para obter eficiência e certificação de aplicação de defensivos, para que os agricultores possam aprender sobre as plantações. Ou seja, “a aplicação precisa conforme o surgimento e distribuição de pragas”. Por conta disso, o professor também [recebeu em 2018](#) o título de Acadêmico, da Academia Europeia de Ciências e Artes.

Tecnologia ainda à frente da técnica

Na China, as áreas agrícolas normalmente são pequenas e as aplicações por drones são feitas quase indiscriminadamente. “Em que sentido: aqui temos que avaliar fatores como níveis e dano (da praga na lavoura) e o custo/benefício, por exemplo. Lá não. Se tem um inseto, eles já aplicam”, explica o consultor e pesquisador [Henrique Borges Neves Campos](#), da Sabri – Sabedoria Agrícola, de Ribeirão Preto/SP. Além disso, segundo ele, os produtores locais ainda estão engatinhando em termos de tecnologias de pontas de pulverização e outros itens do arsenal necessário para eficiência nas lavouras.

Doutor em tecnologias de aplicação e com experiência em análises e ajustes de equipamentos em campo em várias partes do mundo (além de uma rotina intensa nessa atividade no País), Henrique conta que viu de perto drones em ação na Tailândia e visitou fazendas também nas Filipinas, onde a ferramenta tem sido usada de forma crescente em lavouras de arroz.



Henrique Campos: visão da realidade asiática e testes positivos no Brasil – Foto: Castor Becker Júnior/C5NewsPress

“É um mercado totalmente aberto”, assinala. Enquanto em alguns locais já se usa drones com agilidade, em outros ele viu pessoas plantando soja na mão. “Uma senhora com uma enxada (indo à frente e abrindo pequenas covas) e duas plantando e passando o pé por cima (para tapar os buracos). Tudo em uma área do tamanho de um quarteirão. Era a plantação delas.”

FORMULAÇÕES

Esse cenário já despertou a atenção das indústrias químicas, que estão criando formulações mais inteligentes para usar em um volume de calda tão baixo quanto o drone. “Aplica-se 5, 6, 10 e às vezes 15 litros/hectare.” Isso tudo considerando mercados, por

exemplo, de quase 600 milhões de pessoas nas áreas rurais da China e as mais de 700 milhões de pessoas nas áreas rurais de toda a África.

No Brasil, Henrique conta que realizou testes de campo com drones de marcas variadas e se surpreendeu positivamente com os resultados. “Baixos coeficientes de deformação e aplicação uniforme. Desde que voando na altura certa, com a ponta de aplicação certa, a aplicação por drone pode entregar um resultado bem interessante e de maneira bem uniforme.”

Sobre o crescimento do setor, Henrique acredita ser uma tendência. Principalmente a partir da regulamentação dentro do Ministério da Agricultura. “Como o Uber cresceu na informalidade e depois foi regrado, o drone também buscou seu espaço.” Agora, a tendência é de que os próprios empresários aeroagrícolas agreguem a ferramenta a suas frotas. Devido justamente a complementos importante que a ferramenta proporciona ao serviço.

Por exemplo, no combate a plantas daninhas junto à cerca das propriedades. “Essas plantas têm capacidade de gerar de 100 mil a 500 mil sementes, que o vento pode jogar para dentro da plantação. Com o drone aplicando só em cima da cerca já resolve muita coisa.”

Sem falar nas novidades, como o drone para análise de solo, testado em fevereiro no Brasil. O aparelho pousa, recolhe a amostra e georreferencia, repetindo a operação diversas vezes dentro do talhão – *quase como as sondas espaciais enviadas a Marte*. “Não precisa mais o cara entrar de quadriciclo na área para coletar as amostras”, brinca Henrique. “Faz totalmente sentido usar os drones não só para pulverização. Talvez não vejamos isso, mas os nossos filhos verão avião agrícola decolando sozinho. Não precisa fazer drone de 3 mil litros. O avião já está aí”, completa.

Na verdade, o próprio exemplo citado como futuro pelo consultor também já é realidade.

Surgem os helicópteros “dronizados”

Drones de pulverização do tamanho de aeronaves tripuladas já estão em campo há pelo menos dois anos. Na verdade, o atalho para essa tecnologia chegar ao campo foi juntar as duas coisas: transformar aeronaves tripuladas em aparelhos remotos automáticos.

Desde 2019 a empresa [Uavos Holdings Limited](#), com sede em Hong Kong e escritórios na Califórnia, Espanha e Suíça, vem acrescentando aeronaves convertidas em drones ao seu portfólio de equipamentos aéreos para missões não-tripuladas. Com isso, já são pelo menos três modelos de helicópteros e um avião à disposição do mercado. Isso somado a outros sete drones menores, originalmente desenvolvidos como tal. E já olhando para cá.

“A Uavos vai se expandir para novos mercados e o Brasil é uma das regiões em que estamos extremamente interessados”, adianta a chefe do Departamento de Relações Públicas da empresa, Taisia Vasiukovich. Em conversa com o Sindag, ela lembrou que, de acordo com a Agência de Pesquisa de Mercado de UAV, o setor de drones agrícolas foi avaliado em US\$ 9,9 bilhões em 2019, com a perspectiva de crescer 7,1% ao ano (CAGR) entre 2020 e 2025. “A América do Norte e a Europa são os maiores e mais avançados mercados no que diz respeito à adoção de tecnologias inovadoras em agricultura, enquanto a América do Sul apresenta o maior potencial de crescimento neste mercado”, completa Taisia.



Versão drone do Robinson R-22 foi concebida inicialmente para missões humanitárias – Foto: Uavos

Os três helicópteros convertidos em drones da Uavos nasceram inicialmente para missões de ajuda humanitária sob mau tempo e condições de perigo para o piloto, mas se mostraram adequados também para operações aeroagrícolas. Um deles é o R22-UV, baseado no modelo Robinson R-22 (largamente usado no Brasil para funções diversas). O aparelho tem capacidade para 180 quilos de carga. Os outros dois aparelhos sem piloto embarcado são o UVH-500 e o Alpin, ambos com capacidade para 160 quilos de carga e baseados no helicóptero ultraleve ítalo-argentino [Heli-Sport CH-7](#).

No caso do R22-UV, a versão agrodrono é equipada ainda com um sistema de pulverização [Simplex 222](#), com capacidade de 100 litros de calda e largura de faixa de 14 a 16 metros. O peso do equipamento é de 42 quilos e a autonomia em voo de aplicação é de duas horas.

No caso do Alpin, seu desenvolvimento ocorreu em parceria com a empresa de engenharia turca Titra e o R22-UV nasceu com a ajuda de um parceiro da Arábia Saudita, por isso eles já estão, respectivamente, certificados nesses países. Todos têm capacidade para voo noturno e em condições climáticas severas.

Entre as vantagens do helicóptero de operação remota sobre o drone de grande porte projetado do zero, Taisia enumera o menor custo operacional, maior facilidade em conseguir peças sobressalentes e maior facilidade em se ter uma aeronave de acordo com a carga útil necessária.

Cada setor com seu espaço

“Não há razão para tirar o piloto de dentro do avião. O caminho natural é trazer um pouco mais da automatização do drone para dentro do avião (como já ocorre em parte do sistema de pulverização), com novas tecnologias de precisão e tal.” A fala é do CEO da [Voa Holdings Corporation](#), Nei Salis Brasil, deixando claro que aviões e drones são complementares nas lavouras. “Para mim, é ponto pacífico. Drones cumprem missões que não seriam boas para a aviação tradicional. Já onde o avião é competitivo, dificilmente o drone é competitivo. Não há como comparar um aparelho que carrega 10 a 30 litros com outro que carrega mil litros.”

E arremata: “A imagem do drone grande carregando 1 mil litros de produto ainda é muito especulativa, inviável economicamente na lavoura. Posso dizer isso porque trabalhávamos drones grandes para o setor de Defesa (Forças Armadas).”



*Depois de aprovada no Brasil, tecnologia da Voa agora começa a ganhar espaço nos EUA –
Foto: Voa Holdings Co*

No mais, ele aposta em um grande crescimento do setor no Brasil. “A demanda estabelecida já está maior do que a oferta. Então, enxergamos que há oportunidades para todo mundo.” A Voa foi fundada por Nei nos Estados Unidos, em junho de 2018, e por aqui atua através da Voa Tecnologia e Participações, em São Paulo. Apesar de fabricar os aparelhos, o foco dela não é a venda, e sim a operação em comodato com os operadores. A estes ela oferece também uma plataforma que facilita o contato com os agricultores que precisam do serviço (como uma espécie de Uber).

Toda a tecnologia da empresa vem sendo implantada primeiro no Brasil e agora é que ela se prepara para expandir nos Estados Unidos. “Escolhemos iniciar as operações no Brasil principalmente pela regulamentação. O País já tem regras estabelecidas e estamos operando desde novembro de 2019. Com a validação das tecnologias aqui, agora começamos a conquistar os primeiros clientes norte-americanos.”

Nas terras do Tio Sam, a empresa anglo-brasileira está apostando em culturas de alto valor agregado, como os vinhedos da Califórnia, além de batata, cebolas e outras lavouras da costa oeste do país e que exigem tratamento diferenciado. Segundo Nei, espaços onde a aviação agrícola não tem grande atuação e onde os drones podem ter um impacto positivo importante.

REGULAÇÃO

Falando em impacto positivo, Nei Salis se diz otimista com publicação da IN dos Drones pelo Ministério da Agricultura. “Se o órgão não resolver ‘pesar a mão’ no regramento e ele ficar dentro da realidade do setor”. O empresário explica que muitas empresas grandes ainda estão receosas de apostar na ferramenta justamente pela lacuna na legislação para seu uso em lavouras. “Se o Mapa conseguir equacionar as demandas, vai ser muito bom.”



Nei Salis: Expectativa de que o Mapa não “pese a mão” na IN dos Drones – Foto: Voa Holdings Co

Sobre a chamada aviação agrícola de precisão, a Voa já sente o aumento dessa tendência em campo. “De precisão, todo o serviço é, mas cada vez mais clientes têm consultado a empresa sobre aplicações localizadas dentro de áreas maiores. Tendência que não é exclusiva dos drones”, destaca, reforçando que em curto prazo o procedimento de aplicar só onde é necessário e na dose certa (com fluxo variável e a partir da análise de imagens multiespectrais) será a regra também para aviões.

Apesar de não descartar futuramente colocar no mercado aparelhos de imageamento, Nei lembra que a fonte também pode ser, por exemplo, satélites de baixas órbitas, “que já fornecem imagens com resolução muito boas”.

Sobre novidades, aliás, o empresário adianta que a Voa deve anunciar um lançamento ainda no primeiro semestre para o mercado. Sobre o que é, o empresário diz apenas se tratar de uma solução não tradicional, “mas que deixará muito claro que aviões e drones são ferramentas complementares e cada um com seu espaço”.

Equipamento democrático

O diretor da Schroder Consultoria ([SC Agro](#)), Eugênio Schröder, também aposta em grande crescimento do mercado de drones agrícolas no Brasil. “Não só porque o País é grande e tem muitos agricultores, mas também pela diversidade de culturas que há por aqui. Em contrapartida, o drone é o equipamento mais democrático que existe: pode atender tanto o pequeno produtor de eucalipto quanto o médio produtor de grãos. E até os grandes produtores, complementando as aplicações feitas por plataformas maiores, como tratores e aviões.”

Ele também aponta novas perspectivas de uso, como aplicação de sólidos. “Desde o ano passado estamos fazendo semeadura e adubação aérea.” Além de outro ponto forte que promete repetir o fenômeno da Ásia: a substituição aos pulverizadores costais. “Tira o

operador de perto do produto na aplicação e não há mais ninguém na lavoura.” Sem falar que também por aqui pesa o fato do trabalho menos pesado e mais tecnificado ser atrativo para os jovens. Afinal, no Brasil a população **também está envelhecendo** no campo. “Com o drone, os filhos ficam.”

Apesar da vantagem da precisão nas lavouras, o empresário admite que o drone ainda é tecnologia cara. “Um aparelho completo, com baterias para trabalhar tranquilo em campo, custa o preço de dois automóveis”, explica. Segundo ele, a tendência é baratear. “As baterias, por exemplo, estão o mesmo preço que há dois anos, mas estão mais eficientes.”

Porém o equipamento se torna atrativo pela economia dos produtos no trato das lavouras. “Os insumos representam grande parte do custo de produção e o agricultor faz essa conta. Em vez de aplicar (defensivos) em toda a lavoura, aplica-se somente nas manchas. A economia de produto paga o drone e sobra dinheiro”.

POLÍTICAS

Para o diretor da **SkyDrones Tecnologia Aviônica**, de Porto Alegre, Ulf Bogdawa, o setor ainda carece de uma política para essa tecnologia chegue mais rápido aos agricultores. Especialmente na parte de tributos, que são um entrave sério para sua massificação. “Na China, um produtor rural de 10 hectares consegue facilmente ter seu drone. Aqui o equipamento sai duas a três vezes mais caro para o agricultor”. Só o imposto de importação dos componentes custa mais de 30% e há a partir daí os tributos em cascata (entre a indústria que monta seus aparelhos e sua chegada no mercado).



Bogdawa: Equipamentos no mercado brasileiro saem duas a três vezes mais caros do que na China – Foto: SkyDrones

Bogdawa explica que no Brasil não há fabricação de motores, baterias e nem das peças de fibra de carbono ou outros componentes. “Se tivéssemos pelo menos 60% de itens nacionais na montagem dos aparelhos, poderíamos, por exemplo contar com apoio da Finep (Financiadora de Estudos e Projetos, do Ministério da Ciência e Tecnologia)”. Fabricar os drones no Brasil significa importar todos os componentes (inclusive boa parte dos eletrônicos). “Mas nós fazemos aqui a parte de firmware e software (programação). Ou seja, se o corpo vem de fora, conseguimos que a alma seja nossa”, completa.

Essa alma brasileira já faz a diferença para que os drones sejam melhor adaptados às demandas do País. Por exemplo, os aparelhos da SkyDrones já chegam ao mercado programados para gerar relatórios operacionais com as informações e no formato exigidos pelo Mapa para aviação agrícola – e que, a partir da IN dos Drones, serão obrigatórios também para os aparelhos não tripulados. “Um aparelho de software chinês não conseguiria fazer isso.”

Mercado não pode esperar

O consultor Eugênio Schröder também está entre os que acreditam que regulamentação dos drones agrícolas, prestes a ser publicada pelo Mapa, deve favorecer o setor. Porém, em alguns aspectos o mercado não pôde esperar. No caso da SC Agro e da SkyDrones/SkyAgri**, as empresas decidiram adiantar rotinas que em setembro (*quando terminou a consulta pública da IN dos Drones*) figuravam no texto provisório da medida.

Caso da formação de profissionais, onde as empresas parceiras formaram neste início de ano a décima turma, somando mais de 100 pilotos de drones treinados segundo requisitos até então provisórios de currículo. “São profissionais que estariam operando de qualquer maneira. Daí a opção foi por elevar a segurança das operações”, justifica Schröder. Além de garantir um padrão de qualidade da chamada Rededrones, plataforma pela qual as parceiras dão consultoria para novos empresários e intermediam a busca de clientes.



Relatório: Equipamentos da SkyDrones/SkyAgri já geram dados em plataforma compatível com o sistema do Mapa

Outro fator foi a própria emissão de relatórios operacionais pelos drones da SkyDrones, informando produto aplicado, localização georreferenciada da propriedade atendida e traçado do voo, tipo de lavoura, condições climáticas e outros dados. Tudo pronto para “conversar” com o Sistema Integrado de Produtos e Estabelecimentos Agropecuários (Sipeagro) do Mapa. A plataforma está terminando os testes para digitalização do envio de relatórios tanto de drones quanto de operações da aviação agrícola convencional – que deve ser colocado em prática ainda no primeiro semestre.

Apesar de novidade para os drones, a digitalização do envio dos relatórios atende a uma demanda antiga do Sindag a partir dos aviões, que são obrigados a enviar essa documentação mensalmente desde 1989. Mas até então tudo em papel e com dados não processados pelo órgão, privando o setor de informações cruciais para elaborar políticas de médio e longo prazos.

(**) A SkyAgri é a spin-off agrícola da SkyDrones, fundada em 2008 e que por sua vez atua em diversos outros segmentos (inclusive considerada de importância estratégica pelo Ministério da Defesa). Além disso, a SkyDrones foi provavelmente a primeira empresa do setor de aeronaves remotas no mundo a se associar a uma entidade aeroagrícola. No caso, o Sindag, em 2017.

07 / 03 / 21

Tenente-coronel Baldin recebe diploma de Amigo da Aviação Agrícola

O tenente-coronel aviador Carlos Henrique Baldin, que em janeiro deixou o comando do comando do Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Seripa V), em Canoas/RS, recebeu na última semana o diploma de Amigo da Aviação Agrícola. A homenagem do Sindag havia sido oficializada em janeiro, devido, entre outros fatores, ao apoio do militar na realização e participação nas duas edições da Academia Brasileira de Segurança de Voo Aeroagrícola. A iniciativa capacitou mais de 230 profissionais do setor, de 17 Estados, em segurança de voo.

Durante seu comando no Seripa V, Baldin manteve a proximidade entre o órgão e o Sindag, apoiando e reforçando diversas iniciativas em conjunto para melhoria da segurança no setor. Consolidando também a proximidade da entidade aeroagrícola com o Centro de Investigações e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa). Baldin é a oitava personalidade a receber a distinção do Sindag.



07 / 03 / 21

Bate-papo com a jornalista Renata Maron no Instagram no Sindag

No encontro pelo Dia Internacional da Mulher, ela vai falar sobre a carreira e percepções sobre o setor aeroagrícola e o agro brasileiro

A jornalista Renata Maron, do canal Terraviva, da Rede Bandeirantes, será a entrevistada no Instagram [@sindagbr](https://www.instagram.com/sindagbr) nesta segunda-feira, Dia Internacional da Mulher. A live vai ocorrer a partir das 12h30 (horário de Brasília).

Renata vai falar sobre a carreira como uma das mais importantes jornalistas do agro brasileiro na atualidade, a visão sobre a aviação agrícola e sua percepção sobre o futuro do agro e do setor aeroagrícola. Jornalista de Tv há 17 anos, ela é âncora e editora-chefe

do programa Bem da Terra, exibido pelo Terraviva e Band Internacional – *especializado em agronegócio, política e economia*.

Tendo como destaques entrevistas exclusivas com Ministra da Agricultura, Tereza Cristina e Vice-presidente, Hamilton Mourão. Já realizou coberturas especiais em alguns países, como Nova Zelândia, Estados Unidos e França. No fim de 2019 fez a primeira cobertura no Oriente Médio. Foi convidada para fazer a cobertura da comitiva presidencial na Arábia Saudita.

Em 2020 foi eleita pelo LinkedIn uma das 10 jornalistas mais influentes da atualidade.

08 / 03 / 21

Sindag passa a integrar grupo na Confederação Nacional do Transporte

Encontro virtual com a CNT abrangeu também outras entidades da aviação, para formar a seção da Confederação criada para tratar de temas do setor

O presidente do Sindag, Thiago Magalhães Silva, participou na última semana de uma reunião virtual com representantes da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e de outras entidades da aviação no País. O encontro marcou o início da formação do braço da CNT que será encarregado das questões relativas ao transporte aéreo e de todo o setor aeronáutico.

Para Magalhães, a formação da chamada Seção 5 dentro da Confederação (focada na aviação) deverá fortalecer bastante as discussões em torno de temas como os episódios de falta de combustível de aviação no País, carga horária de pilotos e própria Reforma Tributária, entre vários outros temas na pauta do setor. “Assuntos que ganharão força na pauta junto ao governo e outras instituições, onde nós contaremos agora também com a estrutura da CNT. E já com outros encontros agendados para os próximos meses”, explica o dirigente aeroagrícola.

Criada em 1954, a CNT é a representação máxima do transporte brasileiro. A instituição reúne 26 federações e quatro sindicatos nacionais. São 155 mil empresas e 2,2 milhões de empregos gerados. Na composição do Sistema CNT abrange ainda o Serviço Social do Transporte (Sest) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat), além do Instituto de Transporte e Logística (ITL).



MAGALHÃES: Demandas da aviação em temas desde falta de combustíveis até Reforma Tributária ganharão força a partir de agora

08 / 03 / 21

Live do Sindag com a jornalista Renata Maron marca o Dia da Mulher

A profissional falou sobre carreira, o agro brasileiro, entrevistas e bastidores e o sindicato também publicou em suas redes fotos e depoimentos das profissionais do setor aeroagrícola

O bate-papo com a jornalista Renata Maron, do canal Terraviva, da Rede Bandeirantes, marcou as homenagens do Sindag pelo Dia Internacional da Mulher. A entrevista ao vivo foi pelo Instagram [@sindagbr](https://www.instagram.com/sindagbr) nessa segunda-feira, 8 de março. Renata conversou por quase uma hora, a partir das 12h30, com o diretor-executivo do Sindag, Gabriel Colle.

Uma das mais importantes jornalistas do agro brasileiro na atualidade, ela abordou sua percepção sobre a importância do agro e da aviação agrícola. Mas o ponto alto do encontro virtual foram mesmo as histórias sobre sua trajetória pessoal e profissional. Ela falou sobre seu trabalho na tevê, sua rotina e destaques como as entrevistas exclusivas com ministra da Agricultura, Tereza Cristina e vice-presidente Hamilton Mourão.

Rua Felicidade de Azevedo, nº 53, sala 705 - Bairro São João - Porto Alegre/RS - (51)
3337.5013 / (51) 3342.9096 sindag@sindag.org.br
www.sindag.org.br | Facebook | Youtube | Twitter | Instagram

Clique [AQUI](#) para assistir

Em uma conversa alegre e descontraída, o ponto alto foram as histórias sobre coberturas internacionais na Nova Zelândia, Estados Unidos e França. E os bastidores da cobertura, em 2019 da viagem da comitiva presidencial à Arábia Saudita. Neste caso, falando sobre as grandes diferenças culturais entre os dois países e as situações (muitas vezes engraçadas) da estada em um país com uma visão restritiva sobre estrangeiros e, principalmente, mulheres. Ao mesmo tempo em que elas aos poucos vão ganhando espaço na sociedade local, inclusive como pesquisadoras e cientistas.

Renata também falou sobre maternidade, apoio familiar e sobre não deixar o trabalho adiar o plano de ser mãe. Enfim, vale a pena assistir.

FOTOS E DEPOIMENTOS

Além da live com a jornalista, o sindicato aeroagrícola também publicou em suas redes sociais, durante todo o dia, uma série de depoimentos e homenagens dirigidas às mulheres que integram o setor aeroagrícola. Em vídeos e fotos das profissionais que atuam em todas as funções nesse mercado, de empresárias a pilotos, passando por agrônomas, técnicas agrícolas, além de funções administrativas e de apoio.

09 / 03 / 21

Presidente da federação aeroagrícola argentina debate preços e mercado

Encontro reunirá nesta quarta (10) também dirigentes do mercado de silagem e de máquinas agrícolas do país vizinho, em um evento virtual pelo Youtube

Diferentes visões sobre relação entre custos operacionais dos equipamentos, valores de mercado dos serviços e o manejo das forrageiras na atual safra argentina serão o tema do encontro desta quarta-feira (10), com a participação do presidente da Federação Argentina de Câmaras Agroaéreas ([Fearca](#)), Mauricio Fargioni. Será durante a Conferência dos Contratantes Rurais, marcando o segundo dia da estreia da plataforma [Expoagro Digital YPF Agro](#). A mediação ficará a cargo do jornalista especializado mecanização agrícola Juan Raggio.

O encontro terá transmissão pelo canal Expoagro Argentina no YouTube – [confira clicando AQUI](#)

Com a pandemia do coronavírus ainda em alta, o encontro não deixa de ser uma mostra digital da feira que teve sua última edição presencial em março do ano passado (dias 10 a 13), em San Nicolás (província de Buenos Aires). No entanto, segundo seus organizadores, a Expoagro Digital não é uma feira. “É uma plataforma digital com uma nova identidade que alia notícias, novidades, inovação e formação a todas as virtudes de uma rede social, com possibilidade de troca de informação e conhecimento”, explica o gerente de Comunicações da Expoagro, Diego Abdo.

O canal é aberto, com informações sobre mercado, meteorologia, oferta de produtos e, claro, treinamentos e eventos virtuais.

WEBINAR

JORNADA DE CONTRATISTAS

DISERTANTES

- LUCIANO TOLDO**
Presidente
- MAURICIO FARGIONI**
Presidente saliente
- JORGE ERNESTO SCOPPA**
Presidente

Logos: CACF, FEARCA, FACMA

Modera: Juan Raglio

MIÉ. 10 DE MARZO 18:30 HORAS

En vivo por nuestro canal de YouTube @ExpoagroArgentina y por la plataforma de Expoagro Digital digital.expoagro.com.ar

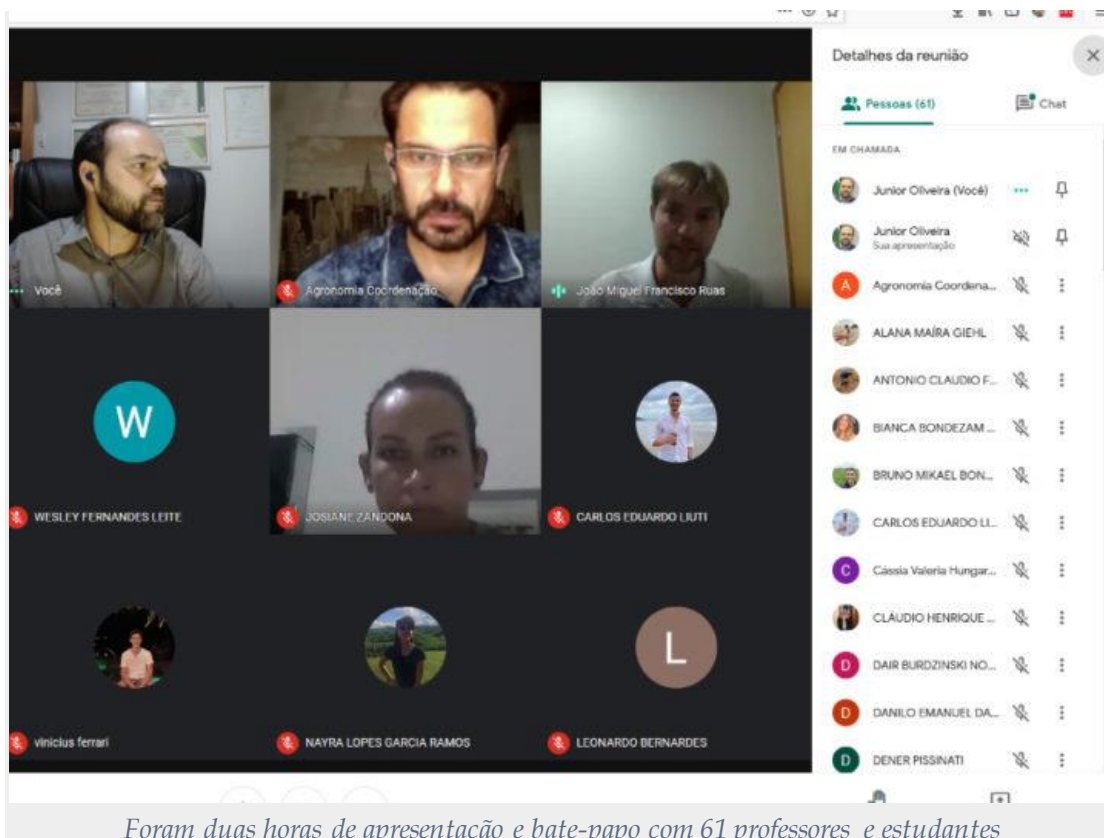
Expoagro DIGITAL **YPF agro**

11 / 03 / 21

Avag em palestra para universitários do Paraná

A história, segurança e importância do setor aeroagrícola no País foram apresentados nessa terça-feira (9), para 61 professores e alunos de Agronomia da [UniFil](#) – Centro Universitário Filadélfia, de Londrina. A palestra ficou a cargo do secretário-executivo do Sindag, Júnior Oliveira, e ocorreu à noite. O encontro via web (que durou mais de duas horas) teve um bate-papo com esclarecimentos de diversas dúvidas e mitos sobre o setor.

“Todos estiveram bastante atentos e demonstraram muita vontade de conhecer mais sobre o tema”, comemora Oliveira. “Ouvimos muitos elogios ao setor e em relação a frota, o crescimento e o quanto contribui com o agro brasileiro, além disso desconstruímos mitos e inverdades.” Junto com os professores, o representante do sindicato aeroagrícola abordou também o papel fundamental dos engenheiros agrônomos nas empresas de aviação agrícola, “e, assim, para o Brasil.”



11 / 03 / 21

Relatório de Atividades – Fevereiro 2021

Relatório de Atividades – Fevereiro 2021

12 / 03 / 21

Custos aeroagrícolas: confira como foi a palestra sobre a pesquisa nacional

Edição do Palestra Web está acessível no canal do Sindag no Youtube, com a participação do doutor em agronegócio Cristian Foguesatto

A formação dos preços dos trabalhos aeroagrícolas, todos os custos operacionais que precisam ser considerados para não comprometer a empresa a médio e longo prazos, além de um apanhado de valores ideais de serviço por região e tipo de lavoura. Esses foram alguns dos tópicos da Palestra Web ocorrida nessa quinta-feira (11). Com o tema *Formação de custos aeroagrícola – uma pesquisa nacional de preços*, a apresentação trouxe para os internautas (240 profissionais acompanharam a live) os resultados de uma pesquisa nacional feita pelo Sindag sobre preços e custos do trabalho aeroagrícola.

A iniciativa nasceu a partir das informações e dúvidas apresentadas pelos empresários aeroagrícolas nos dois módulos (básico e avançado) do [Seminário Nacional de Gestão Financeira Aeroagrícola](#), promovidos pelo Sindag no ano passado. A apresentação ficou a cargo do doutor em agronegócio Cristian Foguesatto, juntamente com o presidente do

Sindag, Thiago Magalhães, e o secretário executivo da entidade, Júnior Oliveira – *que coordenou a iniciativa.*

Segundo Magalhães, o objetivo foi apresentar um panorama do mercado e um comparativo entre as regiões do País, “abordando parâmetros para balizar os empresários aeroagrícolas nas negociações com seus clientes”. Já Oliveira destacou que “não se tratou de regulação de preços, mas de dar suporte aos empresários para eles entenderem até onde é possível ir em uma negociação.”

14 / 03 / 21

Confaz prorroga redução de ICMS para a aviação e insumos

Decisão abrange 228 convênios prevendo alíquotas diferenciadas de ICMS, que novamente ganharam sobrevida para diversos setores

O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) aprovou, no dia 12 de março, a prorrogação das alíquotas reduzidas do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) sobre o setor aéreo e de equipamentos agrícolas. Os benefícios venceriam no final do mês e o Confaz decidiu prorrogar também a redução de ICMS sobre insumos agropecuários (exceto fertilizantes), entre outros 225 convênios de ICMS. O Conselho, que tem sede em Brasília é composto pelos secretários de Fazenda dos 26 Estados e do Distrito Federal, além de um representante do governo federal.

Clique [AQUI](#) para conferir o Despacho com todas as prorrogações

As prorrogações tiveram prazos diferentes de validade. Por exemplo, no caso do Convênio ICMS 100/1997, sobre os insumos, a renovação vai até 31 de dezembro de 2025. Já o Convênio ICMS 75/91, que beneficia a aviação, o prazo do adiamento é bem mais curto: só até dezembro deste ano. O que quer dizer uma nova mobilização do setor aeroagrícola para 2022, junto com outras entidades da aviação – e de outros setores da economia que também buscam sustentabilidade econômica. Situação que deve persistir para todos, pelo menos enquanto não houver uma reforma tributária consistente.

15 / 03 / 21

Palestra Web dessa quarta será sobre o primeiro MBA focado no setor aeroagrícola

Professores e especialistas falarão sobre as expectativas do curso, que é inédito no Brasil (e, provavelmente, no mundo), dando uma palhinha sobre o currículo e chamando para as últimas vagas

Os preparativos e a grande expectativa para o início das aulas da única pós-graduação MBA voltada ao setor aeroagrícola no Brasil (e possivelmente do mundo) serão o tema da Palestra Web marcada para quarta-feira (17). O encontro virtual será a partir das 16 horas, pelo canal do Sindag no YouTube. As apresentações estarão a cargo dos

coordenadores do projeto, Júnior Oliveira, e das pós-graduações da Faculdade Imed, Renato da Silva.

O evento sobre o [MBA em Gestão, Inovação e Sustentabilidade Aeroagrícola](#) terá a participação também de outros seis professores do curso, entre eles, o presidente do Sindag, Thiago Magalhães Silva, o diretor-executivo da entidade, Gabriel Colle, o doutor em Agronegócio Cristian Foguesato e o mestre em Processos e Técnicas de Inovação Leonardo Jacques. O time de palestrantes da quarta-feira contará ainda com o assessor jurídico do Sindag, Ricardo Vollbrecht e pela assessora documental da entidade, Cléria Mossman.

VAGAS LIMITADAS

Enquanto isso, seguem até 15 de abril as inscrições para as últimas vagas do curso MBA promovido pelo Sindag e pelo Instituto Brasileiro da Aviação Agrícola (Ibravag) em parceria com a Faculdade Imed (de Passo Fundo/RS). Apesar de se tratar de uma pós-graduação, o aprendizado é aberto também para quem ainda não possui diploma universitário. Neste caso, o aluno receberá um diploma de curso de extensão universitária para cada matéria completada.

A ideia é ampliar e aprofundar os conhecimentos de mercado, tecnologias, gestão e sustentabilidade entre as lideranças e profissionais que atuam no setor aeroagrícola. A parceria com a Faculdade Imed é uma das grandes apostas das entidades aeroagrícolas brasileiras dentro do programa de capacitação de pessoal e melhoria contínua do setor – *que, aliás, é destaque desde 2018 no Planejamento Estratégico do Sindag até 2022.*

Realizado pela Faculdade Imed, de Passo Fundo/RS, em parceria com o Sindag e o Ibravag, o curso será totalmente on-line, com encontros via web quinzenais e duração de 12 meses – carga horária de 360 horas/aula. O currículo está dividido em quatro módulos, abrangendo temas como visão sistêmica de negócios, gestão financeira aeroagrícola, vendas e negociação inovadora, tendências de tecnologias de aplicação e governança ambiental, entre outros (confira abaixo).

OUTROS BENEFÍCIOS

Além disso, as duas entidades também firmaram um convênio prevendo descontos para profissionais, parceiros ou associados do sindicato aeroagrícola nas mensalidades de outros cursos presenciais ou virtuais voltados ao agronegócio. O acordo abrange a graduação em Administração com ênfase ao Agronegócio, MBA em Inovação e Gestão no Agronegócio (pós-graduação *latu sensu*) e os cursos livres de Gestão no Agronegócio e de Sustentabilidade no Agronegócio. Os descontos são de 20% para grupos de até 50 alunos e de 30% para acima disso.

Desde agosto do ano passado, a Imed também é parceira do Sindag na Rede Brasil Institucional Aeroagrícola. A iniciativa do sindicato aeroagrícola reúne instituições ligadas direta ou indiretamente à atividade – *entidades do agronegócio, da aviação, órgãos de pesquisa e outras.* Os objetivos principais são desenvolver a setor, promover boas práticas no campo (eficiência, segurança ambiental e operacional) e melhorar a comunicação com a sociedade. A Imed integra a Rede Brasil desde seu início (em agosto

do ano passado), ao lado da Universidade Federal de São Carlos/SP (Ufscar) e da Universidade de Cruz Alta/RS e de outras entidades.

16 / 03 / 21

Fearca anuncia novos titulares para o Conselho de Administração

Presidência da entidade para 2021/2022 ficará a cargo do empresário Fernando Camarda, da província de Salta

A Federação Argentina de Câmaras Agroaéreas ([Fearca](#)) anunciou nessa segunda-feira (15) a nova composição de seu Conselho de Administração para o biênio 2021/2022. A entidade será presidida pelo empresário aeroagrícola Fernando Camarda, da província de Salta e até então liderando a Câmara de Aeroaplicadores do Noroeste Argentino (CANOA). Ele substitui o empresário Mauricio Fargioni e terá como vice Walter Malfatto, da Câmara de Agroaérea da Província de Buenos Aires (CAPBA).

“Vamos dar continuidade ao trabalho que vinha sendo feito e estaremos presentes em cada atividade relacionada o setor agroindustrial, para demonstrar que nossa atividade é fundamental para o desenvolvimento da economia argentina”, comentou o novo presidente. Camarda também destacou que a Fearca segue tendo entre as prioridades trabalhar parceria com outras entidades do setor privado e com o setor público “para promover, desenvolver e divulgar as Boas Práticas Aeroagrícolas (BPA)”. Isso além e defender as empresas regularizadas em dia com a entidade, além dos pilotos em dia com sua documentação.



Camarda assume a entidade prometendo manter a ênfase no programa de Boas Práticas Aeroagrícolas

Confira como ficou o novo Conselho de Administração da Fearca

Presidente: Fernando Camarda (CANOA)

Vice-presidente: Walter Malfatto (CAPBA)

Secretário: Juan Molina (Câmara de Empresas Agroaéreas de Entre Rios – CEAER)

Tesoureiro: Eduardo Olmedo (Câmara de Empresas Agroaéreas del Chaco – CEACH)

Vogais titulares:

Francisco Casajus (Câmara de Empresas Agroaéreas de Córdoba – CEAC)

Andrés Fargioni (Câmara de Empresas Agroaéreas de Santa Fé – CEASFE)

Alfonso Rodríguez (CAPBA)

Vogais suplentes:

Mauricio Fargioni (CEASFE)

Marcelo Belich (CEACH)

Conselho Fiscal:

Titulares

Ignacio Bocca (CEASFE)

Alberto Torregiani (CEASFE)

Suplente:

Bruno Del Archiprete (CEAER)

17 / 03 / 21

Flapinho passa a circular na Argentina e Uruguai

Revista do Sindag para divulgar o setor junto à criançada ganhou versão em espanhol na parceria com Fearca e Anepa

A Federação Argentina de Câmaras Agro Aéreas (Fearca) começou a distribuir este mês exemplares da revista Flapinho em espanhol, em escolas de seu país. A ação integra o acordo de cooperação entre a entidade argentina, o Sindag e a Associação Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas do Uruguai (Anepa), dentro do Comitê Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola, para o compartilhamento de informações e peças de promoção do setor.

Flapinho é a revista de colorir lançada em 2018 pelo sindicato aeroagrícola brasileiro e voltada para a criançada – com informações sobre o setor aeroagrícola destinadas também aos adultos. A publicação leva o nome do personagem inspirado nos aviões da Air Tractor e criado pela fabricante norte-americana para uma ação sua junto ao público infantil. Com isso, a empresa também acabou parceira da revista.

Segundo o diretor-executivo da Fearca, Danilo Cravero, a entidade argentina imprimiu 5 mil exemplares, entregues a empresas aeroagrícolas associadas. Outros 5 mil devem sair em uma nova nova tiragem. Já no Uruguai, a Anepa deve imprimir 15 mil exemplares da

revista. Segundo o secretário da entidade, Néstor Santos, a ideia é iniciar a distribuição em abril. “Após a Semana Santa devemos ter tudo pronto”, completou.

18 / 03 / 21

Nota de pesar – Major Olímpio

O Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag), manifesta seu profundo pesar pelo falecimento do senador Sérgio Olímpio Gomes (Major Olímpio), ocorrido na tarde desta quinta-feira, em São Paulo. Parlamentar em primeiro mandato no Senado, depois de passar pela Câmara dos Deputados e pela Assembleia Legislativa de seu Estado, Olímpio sempre teve uma atuação pautada pela preocupação com a segurança e o setor produtivo – com destaque para a aviação e o setor aeroagrícola.

Nos solidarizamos com seus familiares e amigos e esperamos que as boas lembranças e o exemplo do parlamentar ajudem a atenuar esse momento de dor.

19 / 03 / 21

Em reunião com Ministério da Infraestrutura, Sindag e Aopa discutem pendências na pauta com a Anac

Encontro virtual foi articulado pelo deputado Jerônimo Goergen e o presidente Tiago Magalhães reiterou gargalos na burocracia sobre o setor aeroagrícola

O presidente do Sindag, Thiago Magalhães Silva, participou nessa quinta-feira (18) de uma reunião virtual com representantes do Ministério da Infraestrutura, para discutir diversas demandas do setor aeroagrícola em relação à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O encontro foi articulado pelo deputado federal Jerônimo Goergen (Progressistas/RS) e contou com a presença do secretário executivo do Minfra, Marcelo Sampaio, além do titular da Secretaria Nacional de Aviação Civil, Ronei Saggiaro, e do diretor-presidente da Anac, Juliano Alcântara Noman.

O encontro via web teve a participação ainda do diretor-executivo do Sindag, Gabriel Colle, e do assessor parlamentar da entidade, Pietro Rubin. A discussão contou também com o presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves (AOPA Brasil), Humberto Branco, debatendo questões da aviação geral.

Magalhães reforçou ao secretário Sampaio e às autoridades da aviação civil a necessidade de maior celeridade em demandas que o Sindag vem discutindo há tempos com a Anac. E que, apesar de alguns avanços na pauta comum entre as entidades, diversas questões ainda precisam ser resolvidas para dar maior agilidade e racionalidade às operações do setor (sem afetar a segurança).

Segundo o dirigente aeroagrícola, a lista de pendências discutida no encontro abrange temas como digitalização de documentos obrigatórios, recheque de pilotos, examinador credenciado, certificação de peças e outras pendências. “Fizemos um resumo de 11 pontos mais urgentes, alguns deles comuns tanto ao Sindag quanto à Aopa”, ressalta

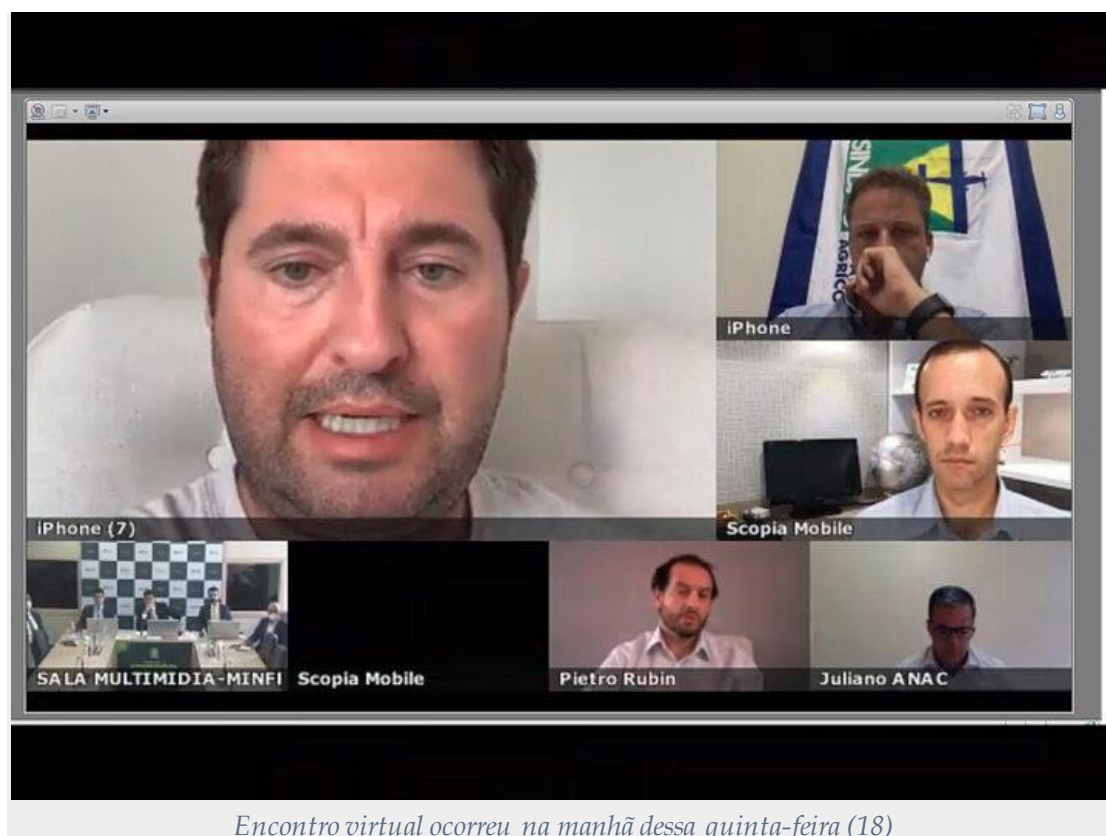
Rua Felicíssimo de Azevedo, nº 53, sala 705 - Bairro São João - Porto Alegre/RS - (51)
3337.5013 / (51) 3342.9096 sindag@sindag.org.br
www.sindag.org.br | Facebook | Youtube | Twitter | Instagram

Magalhães. A principal definição foi de que, em 30 dias, deve ser feita uma nova reunião entre os dirigentes da aviação e as autoridades federais, repassando o andamento dos temas e quem está cuidando de cada item dentro da Anac.

EXPECTATIVA

O deputado Jerônimo Goergen destacou que o foco foi tentar ajudar a destravar a burocracia, “que impede esses segmentos da aviação de crescer”. Sobre isso, o parlamentar comemorou a informação, ventilada no encontro, de que o governo federal deve editar uma Medida Provisória para implantar medidas previstas no Programa Voo Simples – [lançado em outubro](#) e que prevê uma série de ações até de 2021.

“Como relator da Lei da Liberdade Econômica, acredito que essa notícia traga bastante esperança e expectativa para esse setor fundamental ao desenvolvimento econômico do nosso País”, completou Goergen, que também preside a Frente Parlamentar dos Aeronautas.





22 / 03 / 21

Sindag deve divulgar nos próximos dias relatório da frota aeroagrícola

Clique na imagem e confira no blog:



23 / 03 / 21

Evento da Revista AvAg aborda preparo de calda e eficiência nas aplicações

Importância dos detalhes no transporte, mistura e escolha adequada de produtos, junto com a atualização constante da equipe, estiveram em pauta na quinta-feira

Preparo de calda e a interferência nas aplicações em campo. Esse foi o tema do 2º Encontro Técnico da Revista Aviação Agrícola. O evento via web ocorreu na quinta-feira

Rua Felicíssimo de Azevedo, nº 53, sala 705 - Bairro São João - Porto Alegre/RS - (51)

3337.5013 / (51) 3342.9096 sindag@sindag.org.br

www.sindag.org.br | Facebook | Youtube | Twitter | Instagram

(dia 18), a partir das 19 horas, e desta vez as apresentações ficaram a cargo do engenheiro agrônomo e consultor Glauberto Moderno da Costa e da piloto agrícola e empresária Joelise Friedrichs.

Moderno abriu a apresentação falando sobre a importância da atenção a detalhes na preparação e transporte da calda – desde a água utilizada no processo até as condições do recipiente do transporte ou mistura. “O setor já entendeu a importância de se aplicar corretamente e o preparo da calda é uma etapa fundamental para que a aeronave possa fazer seu trabalho com eficiência”, reforçou o palestrante, em uma apresentação extremamente didática.

Veja abaixo a íntegra do encontro

O agrônomo lembrou que o bom preparo de calda é determinante inclusive para o bom funcionamento dos equipamentos embarcados. “O produto aplicado passa por todo o circuito (do sistema de pulverização) da aeronave: hopper, bomba, bicos.” Já Joelise aproveitou a deixa para ressaltar a necessidade das empresas ou operadores treinarem toda a equipe. “Não adianta só os agrônomos e pilotos terem esse conhecimento. É extremamente importante o treinamento dos executores em aviação agrícola (técnicos agrícolas) e dos auxiliares de pista sobre o tema.”

O evento da quinta-feira foi coordenado pelos encarregados de Eventos do Sindag, Marília Güenter, e de Eventos Digitais da instituição, Marcelo Zakseski. A abertura ficou a cargo do diretor-executivo do Ibravag, Rodrigo Almeida, e do coordenador digital da revista Aviação Agrícola, Júnior Dagostim. Aliás, a noite teve ainda uma promoção da revista, os novos assinantes na quinta e na sexta-feira, ao pagarem 50 reais pela assinatura anual, receberiam também todas as 9 edições anteriores da publicação. “A revista Aviação Agrícola não perde atualidade, já que é recheada de informações técnicas e atemporais sobre o setor”, destacou Dagostim.

24 / 03 / 21

EUA: Cidade renova convênio com aeroagrícola para combate a mosquitos

Comissão de Jamestown, na Dakota do Norte, renovou parceria que já dura anos entre cidade e empresa de aviação

A Comissão Jurídica e de Orçamento da cidade de Jamestown, no estado norte-americano da Dakota do Norte, aprovou [na tarde desta terça-feira](#) (23) a renovação do contrato entre a prefeitura e a empresa [Airborne Custom Spraying](#), para pulverizações áreas contra mosquitos na área urbana. O contrato já é mantido há vários anos e a empresa é paga por acionamento – que nem sempre é necessário.

Segundo o prefeito Dwaine Heinrich, no ano passado o serviço foi utilizado em duas oportunidades, em com feedback positivo por parte dos moradores. Já o vereador Dave Steele fez questão de frisar que as aplicações levam em conta as condições climáticas para sua precisão e eficácia.

A Comissão aprovou por unanimidade a renovação.

Nos Estados Unidos, a aviação faz parte das estratégias de combate a mosquitos desde os anos 1920. O serviço é mantido tanto pelas prefeituras, quanto pelos departamentos Mosquito Control dos Estados ou condados – *muitos deles com frotas próprias de aeronaves*. Além disso, a própria Força Aérea dos EUA mantém uma unidade preparada para esse tipo de missão. Ela entra em ação especialmente após desastres naturais, como furações – *onde se torna prioritário evitar que eventuais surtos de dengue, zika ou chikungunya aumentem mais ainda o sofrimento da população*.

24 / 03 / 21

Últimas inscrições para cursos CCAA, CEAA e NR-31 da SC Agro

Aulas virtuais começam na próxima terça-feira (30) e parte prática será em Pelotas/RS, em data a ser programada com as turmas

A Schroder Consultoria (SC Agro) está com as últimas vagas em aberto para os cursos de Coordenador em Aviação Agrícola (CCAA, que está na 11ª turma), Executores em Aviação Agrícola (CEAA, 20ª turma) e Aplicação Segura de Agrotóxicos (NR-31, 33ª turma). As aulas começam na próxima terça-feira (dia 30), com a parte teórica ocorrendo às terças- quartas e quintas-feiras, on-line e ao vivo. Já a parte prática ocorrerá na base da empresa Mirim Aviação Agrícola, em Pelotas/RS.

Os interessados podem se inscrever site da empresa, no www.schroderconsultoria.com.br, ou pelos fones **(53) 98427-9115** ou **(48) 98482-0916**.

Os cursos são homologados pelo Ministério da Agricultura. O CCAA é voltado a agrônomos que atuam ainda ou pretendem trabalhar com aviação agrícola – como responsáveis técnicos pelas operações de empresas ou operadores privados. Já o CEAA é obrigatório para técnicos agrícolas ou agropecuários que queiram ingressar nesse mercado como encarregados pelas operações em campo.

Segundo o diretor da SC Agro, Eugênio Schröder, além do conteúdo obrigatório pelo Ministério da Agricultura, a empresa de consultoria enriqueceu o conteúdo com aulas extras, “sobre temas relevantes como segurança operacional, trabalho em equipe, aula de reforço sobre calibração e cálculos de preparo de caldas”.

24 / 03 / 21

Vagas esgotadas para a turma de estreia da primeira pós-graduação aeroagrícola do País

As aulas do MBA em Gestão, Inovação e Sustentabilidade Aeroagrícola começam no próximo dia 19 e vão até abril de 2022

Inédito no País (e, possivelmente no mundo), o curso de pós-graduação MBA em Gestão, Inovação e Sustentabilidade Aeroagrícola teve vagas esgotadas nessa terça-feira(23). As

Rua Felicíssimo de Azevedo, nº 53, sala 705 - Bairro São João - Porto Alegre/RS - (51)

3337.5013 / (51) 3342.9096 sindag@sindag.org.br

www.sindag.org.br | Facebook | Youtube | Twitter | Instagram



aulas começam no dia 19 de abril seguem até o ano que vem, em 360 horas-aula em encontros virtuais quinzenais. A iniciativa é promovida pela Faculdade Imed, de Passo Fundo/RS, em parceria com Ibravag e o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação (Sindag).

O curso será totalmente virtual e o currículo está dividido em quatro módulos. O que abrange visão sistêmica de negócios, gestão financeira aeroagrícola, vendas e negociação inovadora, tendências de tecnologias de aplicação e governança ambiental, entre outros temas. Além disso, apesar de ser pós-graduação, o curso foi concebido para ser acessível também para quem ainda não tem diploma universitário. Neste caso, ao invés de um certificado de pós-graduação, o aluno recebe um certificado de curso de extensão para cada disciplina cursada.

Clique [AQUI](#) para saber mais

26 / 03 / 21

EUA: Salt Lake City lança consulta para uso da Força Aérea em operações antimosquitos

Moradores têm até quarta-feira (31) para se manifestar sobre ideia se utilizar o programa de parceria cívico-militar do Departamento de Defesa do país

O Departamento de Controle de Mosquitos de Salt Lake City, no estado norte-americano de Utah, lançou neste mês uma [consulta pública](#) sobre o uso da Força Aérea dos Estados Unidos (USAF) em um novo plano para o controle de vetores na cidade. Além de alternar a contratação de empresas de aviação com o uso (gratuito) da força federal, a ideia é levar para a cidade o programa de [Treinamento de Prontidão Inovadora](#) (IRT, na sigla em inglês).

O IRT é uma iniciativa do Departamento de Defesa do país, com foco na troca de informações e expertise entre militares e organizações civis para operações que envolvem logística, segurança, apoio médico e de engenharia e pulverizações aéreas. Neste caso, envolvendo o voo baixo e em áreas de obstáculos, medidas de segurança ambientais e pessoais quanto a produtos e outros aspectos da operação.

O uso de aeronaves no controle local de mosquito ocorre quase todos os anos, em operações noturnas com larvicidas e inseticidas em áreas fora da zona urbana – *especificamente em zonas úmidas a oeste e norte do Aeroporto Internacional de Salt Lake City*. Segundo o entomologista e diretor-executivo do Departamento de Controle de Mosquitos, Ary Faraji – *em uma [matéria do canal ABC 4](#)*, as aplicações aéreas ocorrem quando o nível da infestação de mosquitos ultrapassa a capacidade de outros métodos de controle – o que é medido por cerca de 40 armadilhas de insetos distribuídas pela cidade.

No caso da Força Aérea, a missão ficaria a cargo da [910ª Airlift Wing](#), pertencente à Base da Reserva Aérea em Youngstown, no Estado de Ohio. Esta é a unidade da USAF encarregada de pulverizações contra mosquitos em áreas de desastres naturais, como enchentes, furacões ou tornados – *onde o foco é evitar que a proliferação e doenças castigue ainda mais as populações e sobrecarregue a ajuda humanitária*.

A 910ª Airlift Wing também atua em um programa IRT no Estado de Utah para aplicação de herbicidas contra a cheatgrass. Neste caso, uma espécie de capim originário da Europa e que se tornou espécie invasora que infestou áreas naturais do Estado, potencializando os incêndios florestais.



A 910ª Airlift Wing utiliza aeronaves Hércules C-130 em missões de pulverização contra mosquitos tanto no país quanto em missões de ajuda internacional – foto: USAF

27 / 03 / 21

NAAA lança campanha de sócios focada na Ag Aviation Expo 2021

Convenção anual da entidade, com feira de tecnologias e equipamentos, será em dezembro, em Savannah, comemorativa aos 100 anos da aviação agrícola

A Associação Nacional de Aviação Agrícola dos Estados Unidos (NAAA, na sigla em inglês) iniciou uma [campanha por novos sócios](#), focada nos descontos para inscrições na Convenção Anual da entidade, marcada para os dias 6 a 9 de dezembro deste ano. A [Ag Aviation Expo 2021](#) reúne também feira de equipamentos e tecnologias ocorrerá no Centro de Convenções da cidade de Savannah, no Estado da Georgia.

Para quem não é sócio da entidade, o preço da inscrição antecipada é de US\$ 1.005 até o dia 6 de novembro. Preço que sobe para US\$ 1.085 para inscrições de 6 de novembro até o dia do evento. Já os associados pagam US\$ 270 de inscrição.

A NAAA abrange em seu quadro de sócios operadores aeroagrícolas, pilotos e outros profissionais, além de empresa parcerias do setor. O objetivo da entidade é atrair o maior público possível para a festa dos 100 anos da aviação agrícola. O que não será problema

para o país que promete ter 90% de sua população vacinada contra a Covid-19 já no final de abril.



29 / 03 / 21

Aerotek deve doar 500 doses de vacina anticovid para Quirinópolis/GO

Empresa assinou a intenção de compra para beneficiar programa da Prefeitura que pretende acelerar a vacinação contra o novo coronavírus no Município

A empresa Aerotek Aviação Agrícola, anunciou na sexta-feira a assinatura de uma carta de intenção com a Prefeitura de Quirinópolis/Goiás (município de sua sede) para a compra de 500 doses de vacina contra a Covid-19. A contribuição será para o programa de vacinação que está sendo estruturado pela Administração Municipal para acelerar a campanha de vacinação federal. Segundo o empresário Tiago Textor, que também é diretor do Sindag, o volume é 10 vezes mais do que o número de funcionários da empresa. As doses, da vacina russa Sputnik, estão cotadas a 9,75 dólares a unidade.

“Nós imediatamente nos prontificamos a contribuir com um volume significativo para de fato ajudarmos a população da cidade”, destaca o empresário. A compra ainda não tem data definida e a Prefeitura deve ainda criar um fundo para receber e administrar o dinheiro das doações. O objetivo do prefeito Anderson de Paula (PDT) é arrecadar pelo menos R\$ 1 milhão junto à iniciativa privada. O que daria para para imunizar com duas doses cerca de 10 mil pessoas município – que tem cerca de 47 mil habitantes.

Pelo cronograma de recebimento de doses do Ministério da Saúde, Quirinópolis ainda está na fase de aplicação de vacinas em maiores de 67 anos de idade. Goiás tem uma taxa de ocupação de mais de 95% de leitos de UTI, segundo a Secretaria Estadual de Saúde.



A empresa anunciou o apoio à compra das vacinas na sexta-feira (26), em suas redes sociais

30 / 03 / 21

Brasil tem a terceira mulher piloto agrícola de aeronave turboélice

Também empresária do setor, a gaúcha Joelize Friedrichs concluiu o curso da DP e da Pachu Aviação Agrícola no final de semana, no interior paulista

A empresária e piloto agrícola Joelize Friedrichs se tornou no final de semana a terceira brasileira capacitada a comandar aeronaves turboélice agrícolas. Foi quando ela concluiu o curso de transição de aeronaves de motor a pistão para turboélice, da DP Aviação em parceria com a Pachu Aviação Agrícola, em Olímpia, no interior paulista.

O curso ali é o único na América Latina que onde a parte prática ocorre em uma aeronave de duplo comando (no caso, um Air Tractor modelo AT-504). A instrução prática fica a cargo do empresário e instrutor Marcelo Amaral (China), da Pachu. Mas para chegar ali é preciso primeiro ser aprovado na etapa teórica – a cargo do empresário e representante da Air Tractor Diego Preuss, onde o piloto passa a entender todo o sistema das aeronaves turbo, principalmente o funcionamento do motor, que é o grande diferencial dessa categoria.

CURRÍCULO

No geral, o currículo abrange desde os procedimentos normais de operação até os procedimentos de emergência. Tudo para que os pilotos possam tirar o máximo dos aviões, em segurança e produtividade. Joelize é uma das nove mulheres atualmente com licença de piloto agrícola no Brasil. Foi também a primeira brasileira a dar instrução de voo agrícola para outra mulher, em outubro de 2020.

Antes de Joelize, as mineiras [Laura Ramos de Lima](#) e [Juliana Torchetti Coppick](#) haviam feito a transição para turbo. Laura no curso da Pachu e da DP Aviação e Juliana na fábrica da Thrush Aircraft, em Albany, no Estado norte-americano da Georgia. Com isso, Juliana também se tornou a primeira piloto brasileira a voar agrícola nos Estados Unidos.