



RELATÓRIO DE ATIVIDADES

SINDAG

Agosto 2019

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

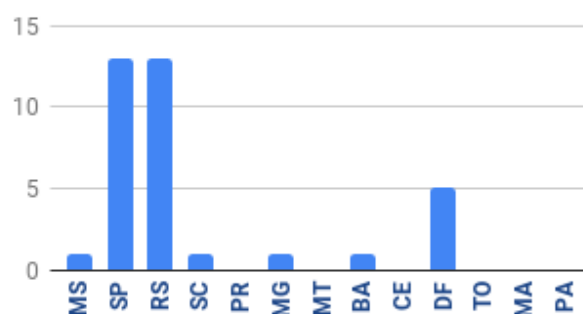
EQUIPE DE COLABORADORES

Gabriel Colle - Diretor Executivo
Júnior Oliveira - Secretário Executivo
Nara Alteneter - Coordenadora Financeira
Marília Guenter – Coordenadora de Eventos
Laura Haidrich – Estrategista de Mídias Sociais

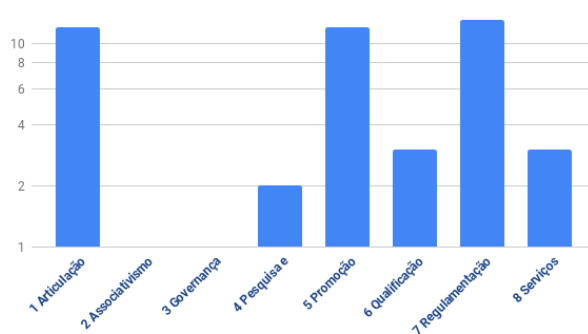
- Castor Becker Júnior - Assessor de Imprensa
- José Araújo – Assessor Parlamentar
- Napoleão Poente de Salles – Assessor Parlamentar
- Eduardo Araújo – Consultor Técnico
- Ricardo Volbrecht - Assessor Jurídico
- Cléria Regina Mossmann – Assessora de Documentos
- Marcelo Drescher – Assessor Técnico
-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

Gráficos do mês de Agosto

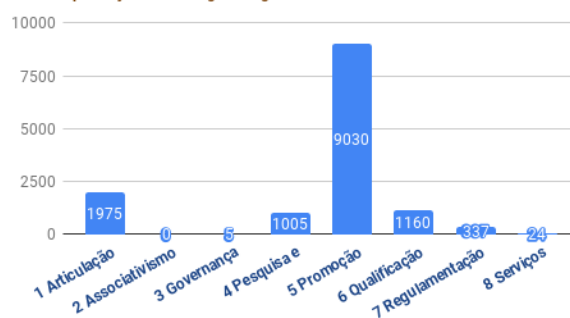
Quantidade de Eventos por Estado - Agosto



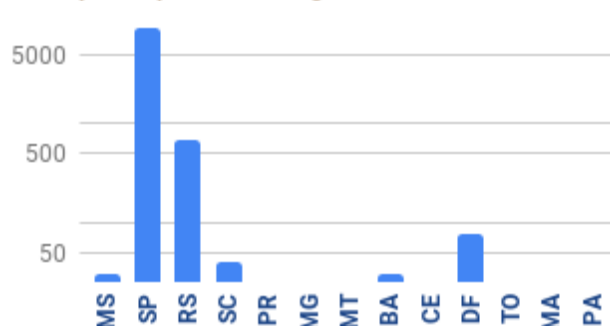
Quant. Eventos por Objetivo Estratégico - Agosto



Pessoas por Objetivo Estratégico - Agosto



Participantes por Estado - Agosto



03 / 08 / 19

A emoção e lembranças na noite de entrega da medalha Mérito Aviação Agrícola

A emoção foi o tempero de destaque na entrega da medalha Mérito Aviação Agrícola, durante o Jantar da Aviação Agrícola, ocorrido na terça-feira, primeiro dia do Congresso da Aviação Agrícola do Brasil. Este ano, os homenageados foram o professor, pesquisador e consultor Wellington Pereira Alencar de Carvalho, o coronel-aviador Marialdo Rodrigues Moreira (in memoriam) e o ex-presidente do Sindag Euclides de Carli (in memoriam). O jantar teve patrocínio das empresas Vokan Seguros, DP Aviação Agrícola, Oficina Hélices Costa e Aviation Parts.

Desde 2017, a homenagem ocorre anualmente, dentro da programação do Congresso da Aviação Agrícola do Brasil. A ideia é destacar personagens que em sua trajetória profissional ou pessoal ajudaram a desenvolver o setor aeroagrícola brasileiro. A noite teve também homenagens aos patrocinadores da noite e do Congresso da Aviação Agrícola.

[Clique **AQUI** para ver as fotos do evento](#)

Para o professor Wellington Carvalho, a medalha condensa vários personagens em seus mais de 35 anos de envolvimento com a aviação agrícola. “O agradecimento especial vai para o professor José Carlos Christofolletti, que me guiou nos primeiros passos no setor, e para minha família, comigo o tempo todo e muitas vezes suportando a ausência durante andanças pelo País”, destacou. “É uma alegria muito grande receber essa homenagem”.



Wellington Carvalho recebeu a medalha das mãos do presidente do Sindag, Thiago Magalhães

O filho de Marialdo, Marvin Rodrigues Moreira, recebeu a medalha do pai acompanhado da mãe, dona Celeste. “Foi uma emoção muito grande recebermos em nome de meu pai uma homenagem desse calibre.

É muito bom ver que, mesmo passado tantos anos (Mariado organizou a aviação agrícola nos anos 60 e 70 e faleceu em 2007), ele ainda é lembrado pelo setor”, comentou. A viúva de Marialdo também se emocionou. “Toda a família ficou muito feliz com o convite e agradecemos a todos.”



A família de Marialdo Moreira ficou tocada pela lembrança da comunidade aeroagrícola

Já a medalha dedicada a Euclides de Carli foi recebida pelo sobrinho, o empresário aeroagrícola Rodrigo Fernandes. “Embora emocionada com a homenagem, a dona Cecília ainda está muito abatida (De Carli faleceu em junho deste ano). Então, pediu que eu viesse receber a medalha destinada a meu tio”, contou Fernandes. “Foi uma pessoa que fez muito pelo setor e, se estamos hoje aqui, é um pouco graças a ele”, completou.



O empresário Rodrigo Fernandes manifestou orgulho pelo tio, um dos fundadores do Sindag

04 / 08 / 19

Do congresso aeroagrícola para Brasília, alinhando pauta positiva na Anac

Os diretores do Sindag Francisco Dias da Silva e Tiago Textor, junto com o consultor Agadir Mossmann, tiveram na sexta-feira (dia 2) uma reunião na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em Brasília, para restabelecer a agenda positiva entre as duas entidades para os próximos meses. O encontro ocorreu na sequência da reunião realizada entre Anac e Sindag dois dias antes, dentro do Congresso da Aviação Agrícola do Brasil, ocorrido em Sertãozinho, interior de São Paulo. “Saímos praticamente de dentro do Congresso para a mesa de reuniões em Brasília”, comentou Silva.

O foco foi estabelecer uma agenda de reuniões periódicas entre o sindicato aeroagrícola e as diretorias da Anac, conforme cada demanda do setor.

O que abrange temas como aprimoramento de um manual de segurança operacional para a aviação agrícola, regramento para determinadas fases das operações, procedimentos de manutenção e outros assuntos. A forma de trabalho já havia dado certo desde 2014, quando foi estabelecida a primeira agenda ampla entre Anac e Sindag, o que resultou na regulamentação de equipamentos embarcados, regramento para conversão de motores a gasolina de aviação para etanol e outros avanços.

Representantes do Sindag foram a Brasília no dia seguinte ao fim do Congresso da Aviação Agrícola em Sertãozinho

05 / 08 / 19

Confira como foi o Fórum Político do Congresso da Aviação Agrícola do Brasil

Transmitido pelo Canal Rural, encontro foi um dos destaques da programação do Congresso da Aviação Agrícola do Brasil, na última quinta-feira (dia 1º), em Sertãozinho

Clique abaixo para assistir:

05 / 08 / 19

Congresso da Aviação Agrícola: sucesso de 2019 projeta rumos para 2020

Evento organizado pelo Sindag confirmou recordes, definiu que fica em Sertãozinho para o ano que vem e, mais do que isso, ganhou uma agenda de ações para os próximos 12 meses

Nem bem terminou a programação 2019, na quinta-feira (dia 1º), o Congresso da Aviação Agrícola do Brasil já está em contagem regressiva para sua edição 2020, que permanece em Sertãozinho, no interior paulista. A movimentação no ano que vem ocorrerá novamente no Centro de Eventos Zanini, que na última semana recebeu o maior encontro aeroagrícola já ocorrido no País e agora o maior do mundo em termos de público e participação de expositores. Desde a terça-feira (30 de julho), 3,1 mil visitantes passaram pelos 143 expositores e acompanharam as 42 palestras e cinco fóruns de discussões – Científico, Político, sobre uso de drones, a respeito da falta de gasolina de aviação (avgas) e de tecnologias de aplicação, que ocuparam 9 mil dos 12 mil metros quadrados do pavilhão do espaço. Com direito a mostra de aviões e drones e demonstrações de combate a incêndios com aeronaves agrícolas na parte externa. A programação teve a participação de representantes de 11 países e de 105 empresas aeroagrícolas – o que representa mais de 60% das associadas do Sindag e em torno de 40% das 253 empresas do setor existentes no País.

[Clique AQUI para ver a cobertura com mais de 600 imagens do evento](#)

Enquanto fornecedores de tecnologias, equipamentos e serviços festejam a excelente movimentação na mostra técnica, o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag) comemora a nova fase de um evento que ganhou consistência política e estratégica e ainda alinhavou um rol de articulações e pesquisas a serem trabalhadas nos próximos 12 meses. Ou seja, a pauta do Congresso na verdade não tem mais parada entre uma edição e outra. E, sem risco de exagero, é possível esperar números ainda mais significativos daqui em diante, tendo em vista principalmente que a próxima programação em Sertãozinho terá abrangência latino-americana – segundo o revezamento existente há mais de uma década entre Argentina, Uruguai e Brasil.

PROJEÇÕES

Para o presidente Thiago Magalhães, o incremento na pluralidade dos debates em temas estratégicos e de comunicação foi extremamente positivo para a consistência da programação, preparando uma aproximação maior com sociedade. O que, espera, deva clarear a visão geral sobre a importância do crescimento esperado no setor para os próximos anos. “Fazendo uma análise simplista, a partir do crescimento previsto de 240 milhões de toneladas de grãos (na safra 2019/2020, segundo o Ministério da Agricultura) para 300 milhões nos próximos cinco anos (segundo extintivas do Mapa), a agricultura brasileira vai necessitar de 200 a 400 novas aeronaves, para garantir a produtividade com segurança ambiental”, avalia Magalhães.

“Abrimos espaço para startups de tecnologias e serviços, tivemos a presença maciça de escolas de tecnologia aeronáutica – inclusive com laboratório móvel de aviação do Sesi e o projeto de uma escola técnica fabricando um avião experimental de madeira, sem falar na tecnologia de drones e outras inovações. Não deixando de lado o programa Colmeia Viva e contando com empresas de alta tecnologia em produtos químicos e biológicos”, pondera o diretor Gabriel Colle. “Em suma, aproximamos ainda mais segmentos que até então estavam dispersos, mas que têm muito a oferecer ao setor e vice-versa. Foi um ganho intelectual muito grande”, resume.

O Congresso da Aviação Agrícola em Sertãozinho serviu também para o setor aeroagrícola firmar posição junto a seus parceiros e na transparência e melhoria contínua da atividade. Tanto no encontro com os jornalistas – Meeting de Imprensa, na véspera de abertura da programação, quanto na assinatura do convênio do Sindag com a Organização de Plantadores de Cana da Região Centro-Sul do Brasil (Orplana) e a União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), ocorrida na abertura do Congresso. Ou ainda no Fórum Científico e nas conversas envolvendo a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e o Ministério da Agricultura – que ocorreram durante a programação. Sem falar no Fórum Político, já no fechamento da programação.

MERCADO

O presidente da Air Tractor (maior fabricante mundial de aviões Agrícolas), Jim Hirsch, reforça a importância do Congresso para os fornecedores. “É uma honra estar aqui no Brasil com todos os nossos clientes e suas famílias. O Congresso promovido pelo Sindag é o segundo mais importante evento do qual a Air Tractor participa anualmente. Tem sido muito benéfico para nós e continua a crescer, assim como nossa base de clientes no Brasil”, destaca o executivo texano – o outro evento a que Hirsch se refere é a Convenção da NAAA, que tem maior volume de vendas e onde está seu principal mercado – e da qual o Sindag deve participar, no próximo mês de novembro, em Orlando, na Califórnia.

A Air Tractor fornece aviões turboélices, que representam um segmento que, no Brasil, cresce o dobro do que o incremento total da aviação agrícola no País (que foi de 3,74% em 2018).

Entre os visitantes, o empresário sul-africano Eugene Kalafatis veio ao pela segunda vez ao evento do Sindag. “A feira em Sertãozinho está definitivamente bem maior (do que a edição 2018, que ele também visitou, em Maringá/PR). Há muito mais pessoas aqui”. Cliente da gaúcha Travicar, de quem comprou sistema de pulverização eletrostático (SPE), Kalafatis conta que vem também para aprender. “O Brasil é realmente um líder quando se trata de agricultura e são muitas as ideias que levamos de volta à África do Sul depois de visitar o congresso”, assinala o empresário, que trata 76 mil hectares de lavouras (especialmente de cana-de-açúcar) com seus helicópteros e também fornece sistemas para asas rotativas para diversos países.

Otimismo que abrange também empresas de todos os portes, como a paranaense Gusmang Mangueiras Aeronáuticas. “Participamos do Congresso desde a edição de 2017 (ocorrida em Canela/RS). Sempre conseguimos novos clientes e fizemos muitos negócios”, conta o empresário Gustavo Aluísio de Paula. Além da vitrine, para ele o diferencial do evento é o contato pessoal com toda a cadeia aeroagrícola. “É onde os operadores podem conhecer de perto nossos produtos.” Um feedback que julga importantíssimo e do qual o empresário não quer mais abrir mão. “Já reservamos nosso estande para 2020”, assinala.

Articulação institucional ganhou amplitude e consistência, com foco na comunicação

No aspecto político, para o deputado federal e ex-secretário de agricultura de São Paulo Arnaldo Jardim, “o Congresso da Aviação Agrícola surpreendeu a todos o avanço que em relação ao congresso anterior, acima de tudo a sofisticação em tecnologias e equipamentos embarcados, além do olhar atento das fabricantes de aeronaves.” Jardim representou oficialmente a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) no evento, palestrando sobre o trabalho do grupo (que reúne 257 deputados federais e senadores).

“A FPA apoia o aperfeiçoamento das regras do setor a partir do debate consistente e técnico. A maior potência agrícola do mundo precisa da aviação agrícola bem fundamentada e o Congresso realizado pelo Sindag nos aponta isso”, ressaltou o parlamentar paulista. A relevância da discussão foi destacada também pelo deputado estadual gaúcho Gabriel de Souza (MDB). “Participei do Fórum Político como membro da Comissão de Meio Ambiente e Saúde da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, para conhecer a atividade. Fiquei impressionado com a quantidade e qualidade de produtos e tecnologias de altíssimo nível que compõem esse setor, mostrando que é possível conciliar aumento de produtividade com o resguardo ambiental.”

Souza destacou a questão dos mitos em torno da atividade aeroagrícola, especialmente como ferramenta para aplicação de defensivos nas lavouras. “Impressões que rapidamente são desmontadas à medida que as pessoas conhecem a atividade com mais profundidade e percebem toda a tecnologia existente para garantir a segurança ambiental.”

O prefeito anfitrião, José Alberto (Zezinho) Gimenez, também foi cativado pelo tamanho e a qualidade do setor aeroagrícola. “Apesar de estar em meu quarto mandato, em um município tão ligado ao setor sucroalcooleiro (altamente dependente da aviação), me surpreendeu o tamanho desse mercado e o quanto ele ainda deve crescer em pouco tempo”. E, claro, ele era só sorrisos após o anúncio de que o evento do Sindag continuaria no Município para sua edição do ano que vem.

“Foi surpresa boa. Sinal de que temos uma boa estrutura para o Congresso, com um comércio forte, boa rede de hotéis e bons prestadores de serviços. Sem falar na expectativa que um evento desses gera na região”, completa Gimenez, lembrando que a cidade já recebe o maior evento do setor sucroalcooleiro no mundo (a Fenasucro & Agrocana, que começa no próximo dia 20, também no Centro Zanini). O Fórum Político teve ainda, entre as presenças, o ex-presidente do Sindag e atual prefeito do município de mato-grossense de Poxoréu, Nelson Paim – que também destacou a importância do setor em seu Estado, além e vereadores de Sertãozinho e da também paulista Americana.

OLHO NA IMAGEM

Durante o Meeting de Imprensa, na segunda-feira (29), vinte e cinco jornalistas e comunicadores, a maioria de jornais e emissoras de rádio e tevê da região tiveram uma prévia dos números da aviação agrícola no Brasil (segunda maior frota mundial, com cerca de 2,2 mil aeronaves, e em São Paulo – terceira frota no Brasil, com 317 aparelhos. Além um briefing das presenças e expectativas com o Congresso, o foco foi apresentar ao grupo a visão do Sindag sobre o papel da imprensa – respeitando a atuação independente dos jornalistas e colocando sua estratégia de proatividade e transparência. Tanto para levar aos meios de comunicação informações claras sobre um setor tão denso e técnico, quanto para facilitar o acesso a fontes institucionais – mesmo no caso de reportagens em tom crítico ao setor.

No caso da cooperação entre Sindag, Orplana e Única o acordo prevê, por parte das entidades, o reforço no trabalho de práticas ambientalmente sustentáveis no campo. O Sindag segue focando na importância de suas associadas manterem a regularidade de suas operações, incluindo o esclarecimento quanto ao atendimento da legislação vigente – o que ocorre com o Sistema de Nacional de Documentação na Aviação Agrícola (Sisvag), reforçado por programas como o Sindag na Estrada e a Academia de Líderes na Aviação Agrícola.

Já a Orplana e a Unica devem orientar suas associadas sobre a importância de contratar empresas aeroagrícolas que atendam à legislação e às boas práticas no campo, conforme os critérios e informações repassados pelo Sindag. As três parceiras também deverão realizar encontros anuais para manter uma agenda positiva no Estado de São Paulo. O que deve ter reflexo já no congresso aeroagrícola de 2020.

PESQUISAS

Falando em reflexo para o ano que vem, o fomento a pesquisas sobre aplicações aéreas, tanto para aprimoramento técnico quanto para subsidiar ações de comunicação sobre a segurança do setor, estiveram em pauta em suas frentes de discussões no evento. Uma delas foi o Fórum Científico, coordenado pelo professor Maurício Pasini, da Universidade de Cruz Alta (Unicruz). Nos três dias de evento, Pasini conversou com operadores para identificar gargalos do setor no campo científico e com pesquisadores para avaliar o cenário de estudos existentes sobre o tema.

“A conclusão foi de que temos pouca geração de conhecimento que tenha aplicação prática imediata, ao mesmo tempo em que pudemos elaborar metas para os próximos três anos, por temas”. Para 2020, o foco é levar ao Congresso estudos que comprovem a eficiência e aperfeiçoem a ferramenta aérea. “Isso para modificar a opinião pública” destaca o coordenador do Fórum.

A outra frente de ação foi a reunião entre representantes da Embrapa e do Sindag com a coordenadora de Aviação Agrícola na Secretaria de Defesa Agropecuária (SDA) do Ministério da Agricultura, Uéllen Lisoski Duarte Colatto. No encontro, o pesquisador Paulo Estevão Cruvinel, da Embrapa, e Welington Carvalho, da Universidade Federal de Lavras (Ufla) e representante do Sindag no projeto de pesquisas que ocorreu entre 2013 e 2017 no Sul Centro-Oeste e Sudeste, reforçaram a Uéllen o pedido de apoio para a continuidade das pesquisas.

O projeto teve no final de junho uma Nota Técnica destacando a segurança e as vantagens da ferramenta aérea para o País que, ainda segundo o documento, necessita de um plano estratégico de segurança alimentar, “discutindo sem extremismos” o desenvolvimento ambientalmente sustentável da agricultura. Segundo Uéllen, que assumiu em junho a Coordenadoria de Aviação Agrícola, o tema já está em uma pauta alinhavada com o Sindag. “A presença no Congresso da Aviação Agrícola foi importante para ter uma visão ampla de todo o setor e tratar também de diversos temas que devemos trabalhar daqui para frente”, completou.

06 / 08 / 19

Sindag e Ibravag participam a partir de amanhã do Congresso Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola

O presidente do Sindag, Thiago Magalhães, e o secretário executivo da entidade, Júnior Oliveira, viajam hoje ao Uruguai, onde participam a partir de amanhã do [28º Congresso Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola](#). O encontro continental este ano está a cargo da Associação Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas do Uruguai (Anepa) e vai até sexta-feira (9), em Termas del Arapey, no departamento de Salto, no noroeste do país. Ao final da programação.

A participação brasileira será também com o consultor e colunista do Sindag Marcelo Drescher, que fará palestras sobre tecnologia aerográfica e estratégias no uso da ferramenta. Ele também vai abordar o trabalho que está sendo realizado no Brasil para a regulamentação de drones nas atividades aeroagrícolas. A experiência do Instituto Brasileiro de Aviação Agrícola (Ibravag) também está na pauta, apresentada pelo presidente da entidade, Júlio Kämpf.

O encontro aeroagrícola latino-americano (que no ano que vem será no Brasil) tem como tema este ano Segurança alimentar com agricultura sustentável e boas práticas aeroagrícolas.

Com a participação também da Federação Argentina de Câmaras Agroaéreas (Fearca) e de operadores de diversos outros países, a programação conta ainda com um curso de combate a incêndios com aeronaves e abordará também estratégias no uso de aviões para o combate a mosquitos nos Estados Unidos, comparação entre aplicações terrestres e aéreas, gestão e monitoramento de aplicações, processos de melhoria contínua e outros temas.



Encontro ocorre no departamento de Salto, no noroeste do país

06 / 08 / 19

Comunicação e sustentabilidade nos desdobramentos do congresso da Abag

Comunicação e sustentabilidade foram os temas de destaque no Congresso da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), realizado segunda-feira (5) em São Paulo. O Sindag foi representado pelo diretor-executivo Gabriel Colle.

O tom estava inclusive na palestra inaugural do evento com o representante da gigante chinesa Cofco Internacional (que foi tema da última edição da revista Aviação Agrícola), com números do mercado internacional e seus projetos de sustentabilidade.

A própria ministra da Agricultura, Tereza Cristina, comentou que “é preciso vencer a guerra da comunicação, senão nossa produção irá sucumbir.” A pedido das entidades do agro, a ministra reuniu a imprensa em Brasília no dia seguinte, para falar esclarecer sobre questões críticas, com uso de defensivos, necessidade de proteção à lavoura e outros temas que normalmente são carregados de estereótipos.

O resultado foi uma pauta mais clara no noticiário, ao menos na noite dessa terça-feira (6).

Confira alguns exemplos:

[Jornal Nacional](#)

[UOL](#)
[IstoÉ](#)

07 / 08 / 19

Maior exportador de bananas para a Europa, CE pode perder a produção pela falta da aviação agrícola

Sem aviação, a alternativa para aplicar produtos contra a sigatoka é a pulverização com bombas costeais, sem a mesma eficiência e necessitando até oito vezes mais calda

Segundo maior produtor de bananas do País e maior exportador da fruta para a Europa, o Ceará está vendo seus bananais serem dizimados pela sigatoka amarela, depois que o uso de aviação agrícola na proteção das plantas foi proibido no Estado, por uma lei aprovada no final do ano passado, no meio do mutirão que colocou em votação dezenas de projetos de uma vez só na Assembleia Legislativa – para que os deputados pudesse iniciar o recesso de final de ano. A notícia foi divulgada na coluna de Egídio Serpa, no jornal Diário do Nordeste, de Fortaleza.

O assunto foi tema de uma reunião na segunda (5) entre empresários agrícolas e o chefe de Gabinete do governador Camilo Santana, Elcio Batista. Os produtores levaram fotos e vídeos da destruição nos bananais e pediram providências, já que a aviação é a forma mais eficiente e segura de combater a praga. A sigatoka afeta o crescimento e produtividade das bananeiras provocando perdas de até 100% da produção. A doença ataca as plantas principalmente a partir das folhas e os esporos da moléstia pode ser carregado pelo vento por longas distâncias.

Além do risco de desemprego nas regiões cearenses do Cariri e da Chapada do Apodi pela falta da aviação, os empresários também lembraram que o manejo aeroagrícola no Brasil é ainda mais seguro do que em outros países: enquanto aqui o trato das bananeiras exige apenas duas aplicações aéreas por ano, na Costa Rica (grande produtora mundial da fruta), chegam a ser feitas duas pulverizações por semana.

Na falta da aviação agrícola, a alternativa para combater a praga é a aplicação de defensivo por pulverizadores costeais, mas sem a mesma eficiência – apesar do maior risco para o trabalhador e da necessidade de até oito vezes mais calda nas aplicações.

[Clique **AQUI** para ver a notícia no Diário do Nordeste](#)

08 / 08 / 19

Brazilian Agricultural Aviation Congress: successful in 2019 prepares 2020's edition

Record of public and exhibitors, the SINDAG's expo continues in Sertãozinho next year and set its agenda for the next 12 months in research, articulation with government and political authorities and preparations for the Latin American meeting

After the 2019 edition of the Brazilian Agricultural Aviation Congress, last Thursday, the Brazilian Union of Agricultural Aviation Companies (SINDAG) has already started counting down to the 2020 meeting, again in Sertãozinho, State of São Paulo, in July 28-30 next year. The program will be held again at the Zanini Event Center, which last week hosted the largest ag aviation meeting ever in the country. Since Tuesday (July 30), 3,100 people visited 143 exhibitors and attended the 42 lectures and five discussion forums – Scientific, Political, on drone legislation and market, lack of aviation gasoline and aerial application technologies, which occupied 9,000 of the 12,000-square-meters space pavilion.

[Click **HERE** to see the photos of the event in Sertãozinho](#)

Also featuring airplanes from an old 1961's Pawnee tandem seat trainer to modern Air Tractor AT-502, 602 and 802 models – as well as aircraft firefighting demonstrations, the program was attended by representatives of 11 countries. Not to mention the 105 ag aviation companies who went to the expo, lectures and forums – representing more than 60% of SINDAG's associates and around 40% of the 253 Brazilian companies flying over crops.



Exhibition in Sertaozinho had exposure with airplanes (like Pawnee trainer) ...



... and firefighting demonstrations for a wide variety of viewers

While technology, equipment and service providers celebrate excellent deals and contacts in this edition, SINDAG celebrates the new phase of an event that has gained political and strategic consistency and promoted a list of articulations and research to be worked on over the next 12 months. In other words, the agenda of the SINDAG Congress no more stops between its annual editions.

Without overkill risk, it's possible to expect even more significant numbers 2020's SINDAG's ag aviation congress, especially given that the next programming in Sertãozinho will have Latin American coverage – according to the relay that exists for over a decade between Argentina, Uruguay and Brazil. Scenario, by the way, that should have an unfolding later this week, at the Mercosur and Latin American Congress of Agricultural Aviation 2019, which starts this Wednesday and runs until Friday (July 7th to 9th), in Uruguay. On the last day of the meeting – in Arapey Hot Springs, in the Salto department, in the northwest of the country, SINDAG's president, Thiago Magalhães, should take command of the Mercosur and Latin American Agricultural Aviation Committee to prepare the 2020's continental edition, in Brazil.

[Click HERE to see the complete numbers of the Brazilian fleet:](#)

STRATEGIES

For the SINDAG's president, the increase in debates on strategic topics and with a larger audience of politicians, authorities and technicians, as well as strengthening communication with society – including bringing students from elementary classes to agronomic sciences classes to the expo and allowing residents of the city and region to enter with guided tours and to watch aerial demonstrations – was extremely positive for the consistency of the Congress in Sertãozinho and for the image of Brazilian agricultural aviation. “In addition to strengthening our market, we need to clarify society's view of the importance of agricultural aviation for the country. Even more ahead of the expectation of growth in the sector for the next years”, emphasizes Magalhães. “Taking a simplistic analysis from the expected growth of the current 240 million tons of grains (in the 2019/2020 crop) to 300 million in the next five years (according to estimates by the Ministry of Agriculture), Brazilian agriculture will need 200 to 400 new aircraft to ensure productivity with environmental safety”, says the president.

In the political scenario, one of the highlights was the lecture by the representative of the Parliamentary Agricultural Front (FPA), federal deputy Arnaldo Jardim, about the view of the group (whose members account for more than a third of the lower house and a quarter of the Senate seats) in defense of the Brazilian agriculture. Another novelty at the Brazilian ag aviation meeting was the Political Forum, which had members of the House of Representatives and a state legislative house (Rio Grande do Sul, which has the second largest ag aviation fleet in Brazil) and from municipalities of São Paulo (state with the third largest fleet) and the mayor of the city of Poxoréu (Mato Grosso state) and former president of SINDAG, Nelson Paim. In addition to a representative of Canal Rural, a TV network specializing in agribusiness. The focus of the meeting was the almost exclusively on the need to take information about the agricultural aviation industry to all legislative houses in Brazil, to avoid projects based in stereotype against the aviation.



The Political Forum had members of the House of Representatives, a state legislative house and from municipalities of São Paulo state and the mayor of the city of Poxoréu (Mato Grosso state)

Also highlighting the meeting with the press, where in addition to information on the expectations of Brazilian aviation and the Congress, SINDAG leaders talked with journalists about the sector's view on the importance of a free press. They also told how SINDAG teaches her associates about the importance of open channels with all local journalists to convey background information about a so technical sector. At the same time, the ag aviation leaders asked journalists to always have a chance to provide their version of any critical industry news, both to avoid stereotypes on newspaper pages and to present their solutions in the event of failures.

INTELLECTUAL GAIN

"We opened space for technology and service startups, our expo had the massive presence of aviation technology schools – including a mobile avionics lab and the design of a technical school making a wooden experimental plane, not to mention drone and other technology innovations. Not forgetting programs for bee protection and counting on high-tech companies in chemical and biological products", say the SINDAG's executive director Gabriel Colle. "In short, we approach even more segments that were previously scattered, but that have much to offer the industry and vice versa. It was a very big intellectual gain", he sums it up.

The Congress in Sertãozinho also served for the sector to formalize and deepen partnerships for transparency and continuous improvement of the activity. As in the signing of the agreement of Sindag with the Organization of Sugarcane Planters of the Center-South Region of Brazil (ORPLANA) and the Sugarcane Industry Union (UNICA), which took place at the opening of the Congress. The agreement between the three entities is to improve environmentally sustainable practices in sugarcane crops and to hire agricultural operators committed to the good image of the sector, according to SINDAG's qualification programs.

Or in the Scientific Forum and in the meeting with members of the Brazilian Agricultural Research Corporation (EMBRAPA) and of the Ministry of Agriculture – which took place during the programming. About the Forum, the SINDAG's objective was to identify with the ag aviation operator aspects of the activity where technical studies could improve the techniques or simply prove its safety – to reinforce good image and overturn stereotypes. The result was a list of scientific research to be proposed to universities or institutes – if possible, to be presented it progress at the 2020 Congress.

As for meeting SINDAG / EMBRAPA / Ministry of Agriculture, the leaders requested government support for the expansion of the research project in partnership between the union of ag aviation and the research corporation. The objective is to complement and expand the REDAGRO project, which between 2013 and 2017 had research on aerial application technologies in rice, soybean and sugarcane crops in three Brazilian regions: South, Midwest and Southeast. It was the largest agricultural aviation industry research ever conducted in Brazil, which in June resulted in the publication of a technical note reinforcing the importance and safety of the ag aviation, in addition to the need for the country to discuss a food security strategy free of ideological passions.

MARKET OPPORTUNITIES

“The SINDAG's Congress is the 2nd largest ag aviation event that Air Tractor attends annually. It's been very beneficial to it and it continues to grow as does our customer base in Brazil”, said Jim Hirsch, president of the world's largest manufacturer of agricultural airplanes. Every year he comes to Brazil to attend the ag aviation meeting. “Once again it's an honor to be here with all our customers their families at this great event that send that Congress puts on”, highlights the Texan executive – the other event referred by him is the National Agricultural Aviation Association Convention (NAAA), in the world's largest ag aviation market – and 'll take place in Orlando, Florida, next November.

Air Tractor supplies turboprop aircrafts, sector that represented two thirds of increase in Brazilian agricultural aviation industry in 2018 (which was 3.74%). In five years, the Brazilian turboprop fleet has grown more than 50%.

Among the foreign visitors, South African businessman Eugene Kalafatis came to the SINDAG's event for the second time. “The expo in Sertãozinho is much larger” (he also visited the 2018's Congress, in Maringá/PR). Client of the Brazilian Travicar – who makes the electrostatic spray system (SPE) and other technologies, Kalafatis says that he also comes to learn. “Brazil is really a leader when it comes to agricultural technologies.” In Africa, Kalafatis treats 76,000 hectares of crops (especially sugarcane using helicopters) and provides rotary wing systems to several countries.



Brazilian and foreign companies of all sizes had a large customer movement during the SINDAG's congress

Optimism that also include Brazilian companies of all sizes, such as Gusmang Mangueiras Aeronáuticas (aeronautic hoses), from the Parana state. "We have participated in the Congress since the 2017 edition (held in Canela/RS). We always get new clients and we do a lot of sales", says businessman Gustavo Aluísio de Paula. In addition to the large showcase for the market, for him personal contact with customers makes all the difference. "This is where operators can get to know our products closely." Feedback that he thinks is very important and that the businessman no longer wants to give up. "We have already booked our booth for 2020," he adds.

08 / 08 / 19

Relatório de Atividades – Julho 2019

Relatório de Atividades – Julho 2019

08 / 08 / 19

Sindag passa a integrar Coordenação de Agricultura Digital do Mapa

Estreia foi na reunião da última quarta-feira, onde discussões giraram em torno principalmente da falta de conectividade no campo, impossibilitando integração de ferramentas técnicas e de gestão

O Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag) estreou nessa quarta-feira (7) entre os novos membros da Coordenação de Agricultura Digital e de Precisão no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). A reunião do grupo ocorreu no Auditório Deputado Moacir Micheletto, no edifício sede do Ministério, em Brasília e o Sindag foi representado pelo assessor parlamentar Napoleão Salles,

que fez uma apresentação sobre as ações do sindicato aeroagrícola, dados sobre o cenário atual e a evolução da aviação agrícola no País.

Com isso o setor aeroagrícola passa a integrar de maneira mais profunda os debates sobre a implantação e desenvolvimento da [agricultura 4.0](#) no Brasil.



Ações do Sindag e desenvolvimento da aviação agrícola brasileira foram apresentados ao grupo

Detentora de alta tecnologia, a aviação agrícola transita cada vez mais por um cenário onde a tendência são ferramentas de gestão, equipamentos auxiliares (como drones e sistemas de abastecimento) e vários sistemas de dados atuando de maneira conectada, para otimizar o trabalho, cortar custos e melhorar a produtividade.

CONECTIVIDADE

Conforme Salles, a reunião de quarta-feira tratou principalmente de temas relacionados à automação e digitalização do campo, e como isso ainda esbarra na falta de conectividade nas áreas rurais. O problema foi foco de um estudo cujos resultados foram apresentados no encontro, deixando claro a necessidade de instalação de mais antenas nas zonas de produção pelo País.

O encontro foi presidido pelo coordenador do Grupo, Fabrício Juntolli. Entre outros temas da pauta, ele destacou que a Coordenação de Agricultura Digital está preparando a minuta do Plano Nacional de Agricultura Digital e de Precisão, que será levado à ministra Tereza Cristina. Ele também convidou o Sindag e os demais presentes para o lançamento, na próxima quarta-feira (12), da [Câmara Agro 4.0](#), iniciativa da Secretaria de Inovação do Mapa e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC). A conectividade no campo é justamente tema de um dos grupos de trabalho da Câmara, que já tem grupos criados também para os temas Desenvolvimento Profissional, Cadeias Produtivas e outros.

Outra frente de trabalho apresentada nessa quarta foi quanto ao [Projeto de Lei 149/2019](#), que tramita na Câmara dos Deputados para instituir a Política Nacional de Incentivo à Agricultura de Precisão. A Coordenação de Agricultura Digital deve enviar um comunicado à Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara pedindo que a matéria entre na pauta do grupo na próxima semana.

Além do Sindag, estrearam na Coordenação nessa semana a Associação Brasileira de Automação (GS1 Brasil), Associação Brasileira das Empresas de Tecnologia da Informação e Comunicação (Brasscom) e a Sociedade Brasileira de Agroinformática (SBIAgro). Outras oito entidades participaram da reunião e o próximo encontro do grupo foi agendado para o dia 6 de novembro.

09 / 08 / 19

Sindag recebe a visita de ministro no congresso aeroagrícola no Uruguai

A visita do ministro da Pecuária, Agricultura e Pesca do Uruguai, Enzo Benech, ao estande do Sindag foi um dos destaques da quinta-feira (8) no amanhã do [28º Congresso Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola](#), que ocorre até essa sexta-feira (9), em Termas del Arapey, no departamento de Salto, no noroeste do país vizinho. Promovido pela Associação Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas do Uruguai (Anepa).



Oliveira recebeu o ministro Enzo Benech no estande do Sindag

Benech foi recebido no estande pelo secretário executivo Júnior Oliveira e levou um exemplar da revista Aviação Agrícola, do Ibravag. Ele recebeu outros materiais informativos da aviação agrícola brasileira e comentou que seu Ministério está bastante envolvido em trabalhar a boa imagem do setor em seu país. Não por acaso, a comunicação com a sociedade também é um tema forte no encontro uruguaio. O ministro lembrou ainda a conversa que há alguns dias com sua colega brasileira, Tereza Cristina, destacando o bom relacionamento entre os dois países.



O estande do Sindag também recebeu a visita dos representantes da Anepa e da Fearca

Embora ainda deva receber o convite oficial nos próximos dias, Benech foi convidado informalmente para o Congresso Mercosul do ano que vem, que estará a cargo do Sindag em Sertãozinho/SP. O estande do Sindag recebeu ainda a visita dos presidentes da Anepa, Julio Placerez, e da Federação Argentina de Câmaras Agroaéreas (Fearca), Maurício Fargioni, além de outros membros das duas entidades. Oliveira também visitou estandes de empresas brasileiras presentes ao encontro, bem como empresas estrangeiras que também participaram do último encontro aeroagrícola brasileiro, semana passada, no Estado de São Paulo.



Oliveira visitou os estandes da norte-americana Turbine Conversions...



... e recebeu a visita das equipes das empresas Zanoni e Stol

O Congresso no Uruguai está tendo a participação ainda do consultor e colunista do Sindag Marcelo Drescher, com palestras sobre tecnologia aerográfica e estratégias no uso da ferramenta, além de abordar o trabalho que está sendo realizado no Brasil para a regulamentação de drones nas atividades aerográficas.

O encontro aerográfico latino-americano tem como tema este ano Segurança alimentar com agricultura sustentável e boas prática aerográficas. A programação conta ainda com um curso de combate a incêndios com aeronaves e abordará também estratégias no uso de aviões para o combate a mosquitos nos Estados Unidos, comparação entre aplicações terrestres e aéreas, gestão e monitoramento de aplicações, processos de melhoria contínua e outros temas.

10 / 08 / 19

Sindag assume o comando do Comitê Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola

Presidente Thiago Magalhães recebeu o cargo ao final do 28º Congresso Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola, no Uruguai, marcando a contagem regressiva para a edição 2020, em Sertãozinho/SP

O presidente do Sindag, Thiago Magalhães, assumiu nessa sexta-feira (9) o comando do Comitê Executivo Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola. Ele recebeu o bastão do presidente da Associação Nacional das Empresas Aeroagrícolas Privadas do Uruguai (Anepa), Julio Placerez. A troca de liderança foi no último dia do 28º Congresso Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola, que teve programação desde a quarta-feira (6), na cidade de Termas del Arapey, no departamento de Salto, no noroeste uruguaio.

Participaram do evento também representantes da Federação Argentina de Câmaras Agro Aéreas (Fearca) e da Organização Internacional da Aviação Civil (Oaci) – *órgão das Nações Unidas para o setor*, além e autoridades locais, como o ministro da Agricultura uruguaio, Enzo Benech. A programação no país vizinho teve como tema Segurança alimentar com agricultura sustentável e boas prática aerográficas. O evento teve ainda um curso de combate a incêndios com aeronaves.

A transferência do comando do Comitê Mercosul para o presidente do Sindag marca, principalmente, o início da contagem regressiva para o encontro continental de aviação agrícola de 2020, em Sertãozinho, São Paulo (dias 28 a 30 de julho). Será junto com o Congresso da Aviação Agrícola do Brasil, organizado pela entidade brasileira e que nos últimos dias 30 de julho a 1º de agosto teve, na mesma cidade, sua edição 2019 – que se tornou o maior evento do mundo no setor aerográfico.



Encontro no Uruguai teve representantes da Anepa, Sindag, Ferca (Argentina) e a participação do ministro da Agricultura Uruguiaio, Enzo Benech (ao microfone)

CONGRESSO BRASILEIRO

Vale lembrar que o encontro brasileiro, há pouco menos de duas semanas, teve 3,1 mil visitantes que passaram pelos 143 expositores e acompanharam as 42 palestras e cinco fóruns de discussões – Científico, Político, sobre uso de drones, a respeito da falta de gasolina de aviação (avgas) e de tecnologias de aplicação. Tudo ocupando 9 mil dos 12 mil metros quadrados do pavilhão do Centro de Eventos Zanini. Com direito a mostra de aviões e drones e demonstrações de combate a incêndios com aeronaves agrícolas na parte externa. A programação teve a participação de representantes de 11 países e de 105 empresas aeroagrícolas – mais de 60% das associadas do Sindag e em torno de 40% das 253 empresas do setor existentes no País.

Mais a pauta latino-americana, com troca de experiências em tecnologias, políticas para o setor, modernização nas regras e importância da aviação para ganho de produtividade com segurança ambiental, aumenta ainda mais a expectativa para 2020. O que provavelmente vai atrair também mais países – o Comitê abrange ainda Chile, Paraguai, Colômbia, Bolívia e Equador, além da presença de representantes da Associação Nacional de Aviação Agrícola (NAAA) dos Estados Unidos.

“No evento brasileiro, tivemos, por exemplo, o Fórum Científico, coordenado pela Universidade de Cruz Alta (Unicruz, no Rio Grande do Sul), que direcionou linhas de pesquisas a serem sugeridas para universidades brasileiras. Isso para atender demandas técnicas e atestar a segurança no setor, já com a proposta de termos desdobramentos no ano que vem, no encontro latino-americano”, explica o diretor-executivo do Sindag, Gabriel Colle.

Isso sem falar nas estratégias de comunicação com a sociedade, para combater os estereótipos existentes sobre a atividade aeroagrícola. “Tema que esteve em pauta no encontro uruguaio e para o qual tivemos ações propositivas no congresso brasileiro, também com desdobramentos previstos para 2020”, assinala Colle. Sem falar nas discussões sobre aeronavegabilidade, segurança de voo, mercado e políticas internacionais.

O Congresso Mercosul e Latino-Americano é revezado a cada ano entre os encontros aeroagrícolas nacionais de Brasil, Argentina e Uruguai. Os três países são fundadores, em 1992, da entidade do Cone Sul – que passou a abranger a América Latina no Congresso Mercosul de 2014, ocorrido em Foz do Iguaçu/PR. Ao mesmo tempo, o Sindag e a NAAA têm desde 2016 um acordo de reciprocidade, com representantes de cada entidade participando nos encontros uma da outra.

11 / 08 / 19

Aerotek apresenta tecnologia aeroagrícola em dia e campo em Goiás

A empresa Aerotek Aviação Agrícola, de Quirinópolis, Goiás, foi um dos destaques na 1ª Feira de Tecnologia da SulGoiano Agro, realizada na última semana, em Vicentinópolis, no sudoeste do Estado. A movimentação foi na Fazenda Rancho Alegre, da Agro Pontieri, e teve a participação de empresas de insumos e palestras técnicas sobre manejo e tratamento de lavouras de soja, milho e cana-de-açúcar.

“Apresentamos a aviação agrícola e falando sobre a trajetória da Aerotek, suas tecnologias e conquistas nesses 10 anos da empresa”, comenta o sócio-gerente, Tiago Textor. “Tivemos também a mostra estática de um avião Air Tractor e fizemos um voo de demonstração para mostrarmos e dinâmica das aplicações”, destacou.

O público de 150 pessoas abrangeu basicamente produtores rurais e gerentes de fazendas, em uma programação que foi das 8 às 17 horas.



Cerca de 150 pessoas participaram do evento



Empresa de Quirinópolis apresentou a capacidade e as vantagens da aviação agrícola...



... com exposição de avião e demonstração prática da ferramenta

12 / 08 / 19

Série Semana Nacional da Aviação Agrícola – História

Até a próxima segunda-feira (19), Dia Nacional da Aviação Agrícola, o Sindag publica uma série de matérias mostrando como se formou uma das maiores e melhores aviações agrícolas do mundo, não só como uma homenagem a milhares de profissionais que por 72 anos têm ajudado a construir o setor todos os dias, mas também para dividir esse orgulho com toda a sociedade.

O próximo dia 19 de agosto marca os 72 anos da aviação agrícola brasileira, hoje a segunda maior e uma das melhores do mundo. A data assinala a primeira operação aeroagrícola do País, em 1947, na cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul, pela iniciativa do piloto Clóvis Candiota e do engenheiro agrônomo Leôncio Fontelles. A ação foi em resposta a uma praga de gafanhotos que estava dizimando as lavouras do município. Fontelles era na época o encarregado do Ministério da Agricultura na região e foi a quem os agricultores recorreram, desesperados com as perdas provocadas pelas nuvens de insetos.

Com o combate era inútil do chão, além do fato de que os gafanhotos atacavam repentinamente, o agrônomo conversou com Candiota e os dois improvisaram a instalação de uma espécie polvilhadeira (encomendada de um funileiro local por iniciativa de Fontelles a partir de desenhos de publicações sobre aviação agrícola)

em um avião biplano Muniz M-9, do Aeroclube da cidade. Na tarde do dia 19 de agosto, veio o aviso de que insetos estavam na região onde hoje é o bairro Areal. Candiota decolou com Fontelles operando o sistema de pulverização e foi quando o jogo começou a virar em favor dos agricultores.



Clóvis Candiota, junto a um avião da empresa aeroagrícola que abriu mais tarde com Fontelles em Pelotas

Candiota e Fontelles abriram depois a primeira empresa de aviação agrícola do País, a Sanda – Serviço Aéreo de Defesa Agrícola, que operava com dois aviões CAP-4 Paulistinha. A ferramenta começou a ser aperfeiçoada e usada também em outras regiões. Inclusive por iniciativa oficial: já em 1948, a pioneira Ada Rogato se tornou a primeira mulher a pilotar em operação aeroagrícola no Brasil, contra a broca do café em São Paulo – e a serviço do Instituto Biológico de São Paulo.

A partir dos anos 60, a aviação agrícola começou a ser regulada, com a criação de cursos específicos para pilotos e pessoal de terra, além do reconhecimento e regramento da atividade (veja mais nos capítulos das próximas quinta e sexta-feira, dias 15 e 16). Em 1989, o [Decreto Federal 97.669](#), de 19 de abril, assinado pelo então presidente José Sarney, estipulou a data da primeira operação aeroagrícola como Dia Nacional da Aviação Agrícola e o piloto Clóvis Candiota como patrono do setor.



Ada Rogato foi a primeira mulher no Brasil (e uma das primeiras no mundo) a pilotar em uma operação aeroagrícola, em 1948

MUNDO

A criação da aviação agrícola data de 1911, por iniciativa do engenheiro florestal alemão Alfred Zimmermann, que concebeu a ideia para a proteção florestas de pinheiros em seu país. Porém, a inovação só saiu do papel em 1921, nos Estados Unidos, a partir de pesquisas de campo em parceria com a então Aviação do Exército e o Departamento de Agricultura do País para proteção e florestas no estado de Ohio contra larvas de mariposas. O aparelho usado na época foi um biplano Curtiss JN-6H Jenny.

Em 1926 foi a vez da Argentina utilizar a ferramenta aérea pela primeira vez, contra gafanhotos, em Rafaela, na província de Santa Fé. Com um avião italiano SAML com motor Fiat 100 hp. Aliás, sobre gafanhotos, a praga motivou o surgimento da aviação agrícola nos anos 1940 também no Uruguai e Austrália e outros países. Ainda em tempos modernos, gafanhotos são foco de combate do setor aeroagrícola na América do Sul, em Israel e, no início dos anos 2000, motivou inclusive uma força-tarefa aeroagrícola das Nações Unidas na África.

13 / 08 / 19

Aviação agrícola neozelandesa comemora 70 anos

Embora o pioneirismo do país venha desde o início do século 20, o referencial local do setor é a criação da primeira associação de operadores aeroagrícolas, em 1949

A aviação agrícola da Nova Zelândia completa em setembro seus 70 anos de história, mas a festa foi dentro da programação da [Conferência Neozelandesa de Aviação 2019](#), ocorrida de 4 a 7 de agosto, na cidade de Auckland, no norte do país. A movimentação do setor aeroagrícola abriu a programação do evento da aviação geral e esteve a cargo da Associação de Aviação Agrícola da Nova Zelândia (NZAAA). O dia teve mostra de aeronaves agrícolas (históricas e atuais) durante toda a tarde no Aeroporto de Ardmore e, a partir das 19 horas, foi a vez do Jantar Comemorativo da NZAAA, no Cordiz Hotel (onde

ocorreu o restante da Conferência, que seguiu incorporando os debates e palestras da NZAAA).

O marco dos festejos aeroagrícolas no país é a fundação em 1949 da Associação de Operadores de Trabalhos Aéreos da Nova Zelândia – *que mais tarde se transformou na NZAAA*. O objetivo na época foi “aprimorar as técnicas aeroagrícolas no país”, conforme lembrou o presidente da entidade, Tony Michelle, durante o jantar dos 70 anos. Fazendo um comparativo sobre os avanços do setor, Michelle lembrou as transformações promovidas pela própria entidade na segurança do setor. Para ilustrar, ele citou iniciativas como os programas [Aircare](#) (de segurança operacional nas empresas) e Down to the Wire (que visa a retirada de fios que cortam as fazendas para alimentar cercas elétricas, um risco especialmente para helicópteros).



O início da aviação agrícola neozelandesa foi com biplanos de Havilland [DH.82a Tiger Moth](#), modelo dos anos 1930 originalmente usado para treinamento militar avançado

A aviação agrícola na Nova Zelândia conta atualmente com 116 aviões e 190 helicópteros, utilizados por 65 operadores aeroagrícolas ([95% filiados à NZAAA](#)). Segundo Michelle, o trabalho do setor acrescenta cerca de US\$ 2 bilhões à economia do país. “Temos muito orgulho do profissionalismo de nossos operadores e pilotos, que são extremamente bem treinados”, completou.

PRECURSORES

Embora a marca do aniversário do setor aeroagrícola neozelandês seja a criação de sua entidade. A aviação agrícola do país é mais antiga e começou com operações de aplicação de sólidos (fertilizantes e sementes). Os [primeiros testes](#) com aviões lançando sementes teriam ocorrido em a partir de 1936, na região de Hawkes Bay, norte do país. Depois se intensificaram, abrangendo também aplicação de fertilizantes.

Porém, a Nova Zelândia tem uma marca mais antiga do que a própria invenção da aviação agrícola pelo alemão Alfred Zimmermann em 1911.

Em 1906 o agricultor [John Clervaux Chaytor](#) usou um balão de ar quente para semear arroz em uma fazenda no Vale do Rio Wairau, região de Marlborough, nordeste de South Island. Embora sem uso de avião, foi a primeira aplicação aérea de que se tem notícia no mundo.

13 / 08 / 19

Série Semana Nacional da Aviação Agrícola – Frota

Aviação agrícola brasileira é a segunda maior do mundo, com cerca de 2,2 mil aeronaves e cresceu 3,74% em 2018, mais do que o dobro do ano anterior

A cada ano, o Brasil voa mais na lavoura, literalmente. Acorda antes do sol raiar, desloca equipes de solo e aeronaves para centenas de pistas no interior do País ou parte em voos das bases de empresas aeroagrícolas ou de fazendas que têm seus próprios aviões. Pilotos chegam a fazer mais de 50 pousos e decolagens em um único dia, carregando e aplicando produtos ou fertilizantes sobre plantações, ou ainda semeando pastagens e outras culturas. Técnicos especializados acompanham o trabalho em solo e agrônomos coordenam cada operação, assinando relatórios detalhados que são enviados mensalmente ao Ministério da Agricultura. Rotina diária em uma força aérea altamente tecnificada e especializada. No Brasil, a segunda maior frota do mundo, que cresceu 3,74% em 2018.

Segundo o relatório do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag), o setor incorporou 74 aviões e cinco helicópteros no ano passado, iniciando 2019 com 2.194 aeronaves. Ritmo semelhante teve o incremento no número de empresas aeroagrícolas, que passaram de 244 em 2017 para 253 em 2018 (aumento de 3,7%), e de operadores privados (agricultores ou cooperativas que têm suas próprias aeronaves), que eram 565 em 2017 e chegaram a 585 no ano passado (+ 3,5%). Os dados fazem parte do levantamento anual feito pelo agrônomo e consultor Eduardo Cordeiro de Araújo, divulgado no início de 2019.

Ainda segundo o levantamento, a frota nacional é dividida entre 253 empresas aeroagrícolas (1.461 aeronaves ou 66,59% do total) e 585 operadores privados (produtores rurais ou cooperativas que têm seus próprios aviões), que operam 709 aeronaves (32,32%). Entre os 23 Estados com aviação agrícola, Mato Grosso segue liderando o ranking, com 494 aeronaves agrícolas. A segunda maior frota estadual está no Rio Grande do Sul, com 427 aviões. Depois, vêm São Paulo, com 317 aeronaves, Goiás (287), Paraná (134) e o restante da lista.



[CLIQUE na tabela para ampliar](#)

CRESCIMENTO NA CARONA DA PRODUTIVIDADE

De um modo geral, o incremento na frota aeroagrícola no País foi mais do que o dobro do 1,53% de aumento (32 aeronaves) em 2017. O que pode significar o ensaio de uma retomada para índices como o de 2014, que havia sido de 4,25% – *de lá para cá, o crescimento anual ficou no máximo na casa dos 2%*. De qualquer maneira, pelo menos desde 2008, quando Araújo começou a avaliar os números anuais da frota, o setor nunca teve um ano negativo.

“A própria ministra Tereza Cristina (da Agricultura), já declarou que o Brasil deve a uma safra de grãos deve pular dos atuais 240 milhões para 300 milhões de toneladas na próxima década, destaca o presidente do Sindag, Thiago Magalhães. “Um dos principais trunfos da aviação é conseguir aumento de produtividade, ou seja, maior produção sem precisar avançar a fronteira agrícola, que se traduz em preservação ambiental”, completa.



"Um dos principais trunfos da aviação é conseguir aumento de produtividade, ou seja, maior produção sem precisar avançar a fronteira agrícola, que se traduz em preservação ambiental"

No horizonte próximo, o raciocínio de busca tecnologias e profissionalização para otimizar os resultados no campo ganha fôlego a partir dos dados do PIB do Agronegócio Brasileiro (janeiro a novembro de 2018) divulgados também em fevereiro pelo Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea). Com um PIB-Volume de apenas 1,89% em 11 meses e um PIB-Renda negativo em 0,65% no período, a ordem é otimizar recursos e estrutura. Com isso, o plano do Sindag em 2019 é incentivar a terceirização por parte do produtor, destacando vantagens como evitar custos de manutenção e pessoal somados à imobilização de patrimônio na entressafra em cada propriedade.

Além da capacitação constante de pessoal e aperfeiçoamento tecnológico promovidos pelas empresas, dentro dos programas de melhoria contínua do Sindag – também se traduzindo em segurança operacional e ambiental. "Para aquele empresário que estiver organizado, documentação em dia e empresa com um bom processo de gestão será um ano excelente para crescer", arremata o diretor-executivo do sindicato aeroagrícola, Gabriel Colle.

FABRICANTES

Entre os fabricantes de aeronaves presentes nos campos, a brasileira Embraer continua dominando quase 60% do mercado nacional, com suas variantes do modelo Ipanema. Trata-se de projeto dos anos 70, de um avião com motor convencional (a pistão), que em 2015 lançou sua sétima geração (Ipanema 203) e desde 2004 sai de fábrica movido a etanol (Ipanema 202 A). Os motores a pistão representam 83,36% da frota aeroagrícola brasileira, com grande participação também de modelos norte-americanos.

Porém, entre os 45 modelos de aeronaves que compõem a aviação agrícola nacional, ressalte-se a entrada cada vez maior dos aviões turboélices, de fabricação estrangeira e novos – especialmente os norte-americanos.

Mais potentes e com maior capacidade de carga, eles já são 16,64% da frota brasileira e representaram 57 das 79 aeronaves acrescentadas na frota em 2018. O motivo principal seria a maior produtividade dos aviões grandes em áreas maiores – mais rapidez e carga por voo = menos pousos e decolagens para atender grandes extensões, por exemplo.

A título de comparativo, enquanto a frota aeroagrícola total cresceu 51,6% nos últimos 10 anos, a parcela de turboélices aumentou quase o mesmo percentual na metade desse tempo. Nesse segmento, liderada pela texana Air Tractor, maior fabricante mundial de aviões agrícolas e que ocupa 16,18% do mercado brasileiro – *segunda no ranking das 14 indústrias presentes entre os operadores do País.*

14 / 08 / 19

Inovações na cultura do arroz são tema de rodada no RS

Inovações em agronegócios e resultados de pesquisas no cultivo de arroz e soja em terras baixas, além da conjuntura atual e diretrizes da gestão da Federação das Associações de Arrozeiros do Rio Grande do Sul (Federarroz). Esses são alguns temas que estarão em pauta a partir dessa quinta-feira (15), no 5º Ciclo de Palestras Técnicas de Tapes/RS. Promovido pelo Sindicato Rural do município, a programação ocorre na sede da entidade e terá três noites de palestras, a partir das 18h30 – abrangendo também as próximas terça e quinta-feira (dias 20 e 22). Em todos os encontros, a movimentação terminará com um jantar servido sempre a partir das 21 horas.

O Ciclo de Palestras conta com apoio do Instituto Rio Grandense do Arroz (Irga), da Federação da Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (Farsul) e do Governo do Estado, além do Sindag.

PROGRAMAÇÃO:

Dia 15 (quinta-feira)

18h30 – Abertura oficial do evento pelo presidente do Sindicato Rural de Tapes, Genésio Ambos de Moraes, produtor rural e presidente do Sindicato Rural de Tapes e Sentinela do Sul.

18h45 – Espaço de patrocinador

19 horas – Palestra do engenheiro agrônomo José Nei Telesca Barbosa sobre o tema Inovações Tecnológicas.

20 horas – Espaço de patrocinador

20h15 – Espaço de patrocinador

21 horas – Jantar de confraternização

Dia 20 (terça-feira)

18h30 – Espaço de patrocinador

19 horas – Conjuntura atual e diretrizes da próxima gestão da Federarroz, com presidente da entidade, Alexandre Velho

20 horas – Espaço de patrocinador

20h15 – Espaço de patrocinador

21 horas – Jantar de confraternização

Dia 21 (quarta-feira)

18h45 – Espaço de patrocinador

19 horas – Os mais recentes resultados de pesquisa regional em arroz irrigado e soja em terras baixas, com o a agrônoma Mara Grohs, do Irga

20 horas – Espaço de patrocinador

20h15 – Espaço de patrocinador

21 horas – Jantar de confraternização

*Outras informações pelo telefone **(51) 3672-1324***



14 / 08 / 19

Série Semana Nacional da Aviação Agrícola – Equipamentos

Entre as tecnologias mais avançadas do campo brasileiro para garantir precisão em dosagens e cobertura nas aplicações de sólidos e líquidos – sejam eles biológicos ou químicos, sem dúvida a maioria delas está embarcada nas aeronaves que todos os dias voam sobre as lavouras. O que garante não só a maior produtividade, mas ganho em segurança ambiental. Desde o sistema de posicionamento por satélite com sinal diferencial (DGPS), até bicos e atomizadores que geram exatamente o tamanho de gota necessário em cada operação em campo.

No caso do DGPS, desde o seu advento, por exemplo, ninguém mais fica dentro da lavoura quando o avião está trabalhando – há mais de 20 anos o aparelho tirou de cena a figura do bandeirinha (funcionário que tinha a missão de sinalizar a linha de aplicação para os aviões) nas plantações. Para completar, de lá para cá o aparelho segue tendo avanços contínuos.

Tanto que atualmente o Sistema de Posicionamento Global Diferencial (este é o nome completo da criança) já alcançou o status de um cérebro auxiliar no avião, presente em 100% da frota aeroagrícola nacional.

Ou seja, o DGPS praticamente gerencia a aplicação, deixando o piloto livre para se concentrar no voo, seguindo as indicações de cada faixa (com uma precisão de centímetros) transmitidas para a barra de luzes visualizada na frente do cockpit. Outro avanço é que a tecnologia, antes totalmente estrangeira, não só já conta com equipamentos 100% nacionais, como esses já são exportados inclusive para Estados Unidos.



Em pouco mais de 20 anos, o DGPS se tornou o cérebro eletrônico para precisão, segurança e transparência das aplicações aéreas

O aparelho pode fazer a abertura e fechamento automático do sistema de pulverização, inclusive interrompendo o fluxo sobre eventuais áreas a serem evitadas nas lavouras (um pedaço de área verde, lago etc.). Isso além de alerta de obstáculos e, acoplado ao fluxômetro, permite a aplicação em taxas constantes (litros por hectare) mesmo com a variação de velocidade do avião.

Mais do que isso, já é possível também programar taxas de aplicação variadas em uma lavoura. Por exemplo, um pedaço com precisa de oito litros por hectare e outro a 10 litros por hectare, e assim por diante. Rumo ao próximo nível, já se tem avanços vão desde interface (via 3G) com o escritório até conexão com ferramentas de gestão empresarial – que processam consumo de combustível e outros custos da hora voada.

Para completar, a atual geração de DGPS garante também transparência para os órgãos de regulação do setor, comprovação da qualidade do serviço para os clientes e segurança jurídica para os operadores aeroagrícolas. Isso porque o aparelho registra em seu sistema uma série de dados sobre cada operação – cada linha de aplicação, o “balão” (curvas de retorno entre uma aplicação e outra), onde a aeronave passou com o sistema aberta, onde fechado, quantidade de produto aplicada, taxa de aplicação, tamanho e localização da área tratada, etc.

BARRAS, BICOS & CIA

Os sistemas de pulverização dos aviões contam com válvula by-pass que, quando fechado o sistema de pulverização, têm o fluxo revertido, provocando pressão negativa nas barras. Ou seja, mesmo que o sistema de vedação dos bicos ou atomizadores falhem, o fluxo nesse caso é de entrada e não de saída – ou seja, não há escape de produto quando o avião não está aplicando. Especificamente sobre os bicos e atomizadores, que ficam dispostos na barra de pulverização, trata-se de equipamentos encarregados de dar o tamanho adequado de gotas para cada tipo de missão, garantindo a precisão de cada faixa e evitando perdas de produto. Outro diferencial em tecnologias de pontas de pulverização é o sistema eletrostático, que aplica uma carga elétrica negativa nas gotas, fazendo com que elas sejam atraídas pela carga positiva nas plantas, aumentando a precisão.



Boa parte da tecnologia de ponta existente hoje na agricultura brasileira está presente no setor aeroagrícola

Inovações estão presentes também os diversos tipos de aplicadores de sólidos, instalados na parte inferior (na “barriga” dos aviões para aplicação de sementes ou de fertilizantes nas lavouras – quase sempre em voos mais altos do que os 3 a 4 metros de altura, que é o normal em aplicações de líquidos. O sistema de sólidos é instalado na saída da comporta de alijamento, que por sua vez é a abertura por onde os aviões agrícolas lançam água nas operações de combate a incêndios florestais.

Além disso, os próprios aviões recebem avanços em sistemas de refrigeração das cabines, reforços em estruturas de trem de pouso, melhores sistemas de freios, motores mais potentes e confiáveis, sem falar em aeronaves movidas a etanol e outras melhorias. A própria ferramenta aérea, de um modo geral, representa uma tecnologia importante para a sustentabilidade ambiental da agricultura. À medida que evita o amassamento de plantas e compactação do solo, além de não ter o risco de levar patógenos de um ponto ao outro da lavoura. Sem falar que, pela sua velocidade, consegue aproveitar melhor as janelas de condições meteorológicas, terminando as aplicações antes de mudanças críticas na velocidade do vento, na temperatura ou na umidade do ar – fatores determinantes para a precisão tanto das aplicações terrestres quanto aéreas.

15 / 08 / 19

Sindag participará de debate sobre mercado e sustentabilidade no maior evento de agronomia do País

O mercado da aviação agrícola será um dos temas apresentados na próxima quinta-feira (22) no 31º [Congresso Brasileiro de Agronomia \(CBA\)](#), que vai de terça a sexta (20 a 23), no Hotel Prodigy Santos Dumont Airport, no Centro. O diretor-executivo do Sindag, Gabriel Colle, será um dos debatedores na mesa redonda Novidades no Mercado de Trabalho, tendo como moderador o diretor da Confederação dos Engenheiros Agrônomos do Brasil (Cofaeab), Marcos Marcon. Colle vai apresentar as oportunidades do mercado aeroagrícola no Brasil, destacando o profissionalismo do setor, suas ações de aprimoramento contínuo e a importância da ferramenta para o desenvolvimento ambientalmente sustentável da agricultura.

Aliás, a sustentabilidade será a tônica da mesa que terá entre os debatedores o agrônomo Eduardo Azeredo, consultor da empresa [Agrosuisse](#) para ações agricultura sustentável e controle biológico de pragas, que vai falar sobre as oportunidades no mercado de drones. Além do analista de mercado Rodrigo Rocha Barbosa, da [Videirainvest Empreendimentos](#), especializada principalmente em projetos financeiros para operações agrícolas sustentáveis), falando sobre os conceitos do crowdfarming, que se baseia no cultivo agrícola por encomenda e com entrega a domicílio. Já o relator da mesa redonda será o presidente da Associação dos Engenheiros Agrônomos de Pernambuco, João Carlos Montenegro Júnior.

O CBA é o maior evento da agronomia brasileira, voltado para profissionais e estudantes do setor agrário, além de interessados na temática da sustentabilidade no campo. Promovido pela Cofaeab e realizado pela Associação dos Engenheiros Agrônomos do Estado do Rio de Janeiro (Aearj), o encontro tem como tema central este ano Agronomia do Presente: Cooperativismo, Empreendedorismo, Tecnologia e Inovação. A programação prevê ainda apresentações de trabalhos científicos, mostra de produtos e plataformas digitais e cursos de atualização profissional. Sem falar nas palestras de figuras como os ex-ministros da Agricultura Alysson Paolinelli e Roberto Rodrigues, do diretor de Assistência Técnica e gerencial do Serviço nacional de Aprendizagem Rural (Senar), Matheus Ferreira Pinto da Silva; representante da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (Fao) no Brasil, Rafael Zavala, e do ex-diretor-geral do órgão, José Francisco Graziano da Silva, entre outros nomes, de instituições de todo o País.



15 / 08 / 19

Série Semana Nacional da Aviação Agrícola – Regulamento

Apesar dos mesmos produtos aplicados por aeronaves serem usados também por meios terrestres – e com os mesmos riscos, a aviação agrícola é a única ferramenta para o trato de lavouras com legislação própria (e ampla). O que acaba também fazendo dela a única ferramenta altamente fiscalizável, por diversos órgãos, como Ministério da Agricultura, ANAC, IBAMA, secretarias estaduais de meio ambiente e prefeituras, sem contar Ministério Público, CREA e outras instituições.

Entre as várias obrigações das empresas aeroagrícolas, elas precisam ter na equipe um engenheiro agrônomo coordenando as operações e pelo menos um técnico agrícola com especialização em operações aeroagrícolas em cada missão, além de um funcionário responsável pelo Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional da empresa (SGSO, que obriga todos a seguirem o plano de segurança da empresa), bem como pilotos altamente qualificados (para conseguir a licença de piloto agrícola, é preciso primeiro ser piloto comercial e completar 370 horas de voo para aí conseguir se matricular em um curso específico).

Exigências previstas no Decreto-Lei 917, de 7 de outubro de 1969, regulamentado em 1981, pelo Decreto 86.765.



A aviação é a única ferramenta para o trato de lavouras com regulamentação própria (e ampla), uma garantia a mais para a segurança do setor

Um grau de qualificação que só a aviação tem. E vale lembrar: quando o avião voa, ninguém está dentro da lavoura.

Além disso, para CADA aplicação é preenchido um relatório com informações dos profissionais, produto, condições meteorológicas, mapa do DGPS do avião (em arquivo inviolável) com a localização da área aplicada e como foi cada sobrevoo, entre outros dados. Esses relatórios são enviados mensalmente ao Ministério da Agricultura. E sem falar no pátio de descontaminação, onde as aeronaves são lavadas e eventuais resíduos de produtos vão para um sistema de tratamento com ozônio, para quebrar o princípio ativo das moléculas nocivas.

Exigências previstas na Instrução Normativa nº 2, de 3 de janeiro de 2008, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).



Todas as empresas de aviação agrícola contam com pátio de descontaminação, para evitar que qualquer resíduo das operações vá para a natureza

E, mais do que isso, apesar de todas as obrigações que já tem expressa em lei, a aviação agrícola brasileira possui desde 2013 um selo de qualidade operacional e ambiental, que é de adesão voluntária, mas já abrange 60% das empresas do setor. Trata-se do programa Certificação Aeroagrícola Sustentável (CAS), que é apoiado pelo SINDAG e coordenado por três universidades públicas: as federais de Lavras (UFLA) e de Uberlândia (UFU), em Minas Gerais, e a Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), em Botucatu/SP.

Relação da legislação do setor aeroagrícola

Relacionada ao Ministério da Agricultura (Mapa)

Decreto – Lei número 917, de 07 de outubro de 1969 – Normatiza a atividade da aviação agrícola;

Decreto número 86.765, de 22 de dezembro de 1981 – Regulamenta o decreto lei número 917, de 07/10/69;

Instrução Normativa número 02, de 03 de janeiro de 2008 – Normas Técnicas de Trabalho da Aviação Agrícola;

Instrução Normativa número 07, de 20 de setembro de 2004 – Estabelece condições especiais para aplicação de fungicidas na bananeira;

Instrução Normativa conjunta MAPA-IBAMA número 01, de 28 de dezembro de 2012 – Dispõe sobre a aplicação dos ingredientes ativos Imidacloprido, Clotianidina, Tiametoxam e Fipronil;

Instrução Normativa número 15, de 10 de maio de 2016 – Equipamentos agrícolas com uso aprovado pelo MAPA;

Nota técnica SMAA/DFPV número 01/2004, de 20 de janeiro de 2004 – Esclarece competências dos órgãos federais e estaduais na fiscalização das atividades da Aviação Agrícola;

Orientação Técnica CGA número 01/2011, de 06 de setembro de 2011 – Procedimentos para fiscalização do uso de aviação agrícola;

Informação CJ número 749/96, de 29 de maio de 1996 – Fiscalização da aplicação de agrotóxicos pela aviação agrícola

Relacionada À Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)

Portaria número 190/GC-05, de 20 de março de 2001 – Instruções reguladoras para autorização de funcionamento de empresas de Táxi Aéreo e Serviço Aéreo Especializado;

RBAC 137, de 30 de maio de 2012 – Certificação e requisitos para operações aeroagrícolas;

Resolução Número 233, de 30 de maio de 2012 – Aprova o RBAC 137, em substituição ao RBHA 137;

Resolução número 342, de 09 de setembro de 2014 – Dispensa a entrega dos documentos previstos na Portaria 218/SPL;

Decisão número 169, de 19 de dezembro de 2014 – Fixa interpretação a respeito da aplicabilidade de dispositivo do RBAC 137, referente à sede operacional de empresa aeroagrícola;

Instrução Suplementar número 137.201 B, de 10 de janeiro de 2013 – Uso do etanol em aeronaves agrícolas;

Instrução Suplementar número 43-012 A, de 25 de março de 2013 – Manutenção preventiva de aeronaves por pilotos;

Instrução suplementar número 137-001 A, de 18 de dezembro de 2014 – Orientações relativas a equipamentos dispersores;

Instrução suplementar número 137 – 002 B, de 15 de outubro de 2015 – Orientações quanto à instalação de Equipamentos GPS, com correção Diferencial.

Portaria número 67, de 30 de maio de 1995 – MAPA/DAS – Mistura de agrotóxicos ou afins em tanque

Relacionada à Secretaria de Aviação Civil

Lei número 7.802, de 11 de julho de 1989 – Lei dos agrotóxicos;

Decreto número 4.074, de 4 de janeiro de 2002 – Regulamenta a lei 7.802 dos agrotóxicos;

Lei número 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA);

Lei número 7.183, de 05 de abril de 1984 – Lei do Aeronauta

MCA 58-17 – COMAER – Manual do Curso de Piloto Agrícola – Avião

ICA 100-39/2015 – DECEA – Operações Aeroagrícolas;

RBAC número 120 – ANAC – Emenda número 2, de 10 de junho de 2014 – Programa de prevenção de risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil.

16 / 08 / 19

Embraer cria protótipo de avião elétrico a partir do Ipanema

Embora o foco agora não seja o trabalho agrícola, modelo foi escolhido por ser o ideal em agilidade e custo na adaptação para um demonstrador

A Embraer divulgou nesta semana as primeiras imagens de seu protótipo de avião elétrico baseado no modelo agrícola Ipanema. O modelo ainda não tem nome específico e também ainda não voou – a primeira decolagem está prevista para 2020. A própria matrícula do aparelho, PR-ZXW, ainda está em [reserva de marca](#).

Os próximos meses ainda serão de testes para integração do sistema de motor e baterias – *que serão fornecidos pela multinacional brasileira Weg, além do sistema de arrefecimento*, a cargo da norte-americana Parker Aerospace. Segundo a Embraer, a opção pela plataforma do Ipanema se deu pelo fato dela ser a que teria adaptação mais rápida e barata para os testes, com o uso dos espaços do hopper e dos tanques de combustível para os sistemas auxiliares.

No entanto, ao menos por hora, o foco da empresa não é criar um avião elétrico para o trabalho aeroagrícola. Embora haja especulações no mercado quanto à busca por uma alternativa para o táxi aéreo (tendo em vista uma [parceria com a Uber](#)), a empresa brasileira considera o modelo apenas um demonstrador da nova tecnologia. Também segundo a Embraer, o desenvolvimento de novos motores para um avião 100% elétrico será tecnologia totalmente nacional, não fazendo parte do acordo de fusão com a norte-americana Boeing.

[Clique AQUI para ver a notícia no portal UOL](#)



Por enquanto, não voa: integração de sistemas ainda deve ser testada em laboratório antes da primeira decolagem, prevista para 2020

16 / 08 / 19

Série Semana Nacional da Aviação Agrícola – Formação do pessoal

Como em todos os outros países, a aviação agrícola no Brasil começou de maneira improvisada, adaptando aeronaves de guerra (como nos Estados Unidos, Austrália e Rússia) ou aviões civis (como no Brasil), elaborando-se ou adaptando equipamentos de pulverização ou semeadura para aplicações aéreas. Era uma época também em que tudo dependia do arrojo dos pioneiros dos ares e, em alguns casos, da troca de experiências com profissionais de outros países. No Brasil, além do piloto Clovis Candiota e do agrônomo Leôncio Fontelles (que fizeram o primeiro voo aeroagrícola no País), vieram também nomes como Joaquim Eugênio (Joaquim da Broca), Ada Rogato, Orlando Bombini, Deodoro Ribas e outros, que voaram adaptando aeronaves e técnicas até 1965, quando o setor aeroagrícola começou a ser regulamentado justamente pela formação de seu pessoal.

Há 53 anos, foi criada no Ministério da Agricultura a Divisão de Aviação Agrícola, na época coordenada pelo então tenente-coronel aviador Marialdo Rodrigues Moreira, cedido pelo Ministério da Aeronáutica. No ano seguinte, em 1967, ocorreu o primeiro Curso de Aviação Agrícola (cavag), instituído por lei dois anos antes para a formação de pilotos e que teve 10 alunos em sua primeira turma, dentro da antiga Fazenda Ipanema – uma estrutura de ensino e aprimoramento agrícola, mantida pelo governo até 1992 no atual município de Iperó, interior paulista. Ali também ocorreram os primeiros cursos de Executores em Aviação Agrícola (CEAA), especializando técnicos agrícolas para operações aéreas, e de Coordenadores em Aviação Agrícola (CCAA), qualificando os agrônomos para atuação no setor.



Para entrar no curso de piloto agrícola, candidato precisa antes ter licença de piloto comercial e somar 370 horas de voo

Nos três casos, os cursos até hoje são obrigatórios para atuação no setor e nenhuma empresa aeroagrícola pode funcionar sem a presença desses três tipos de profissionais com as respectivas especializações.

A diferença é que hoje o aprendizado é ministrado por escolas da iniciativa privada, mediante autorização do Ministério da Agricultura. No caso dos técnicos e engenheiros agrônomos, o pré-requisito para as respectivas especializações é, obviamente, a formação em técnica ou acadêmica em estabelecimentos oficialmente reconhecidos.

No caso dos pilotos, cada candidato precisa ter a licença de piloto comercial e somar pelo menos 370 horas de voo para entrar em uma das seis escolas de formação de pilotos agrícolas hoje existentes no País – duas no Rio Grande do Sul (em Carazinho e Cachoeira do Sul), uma no Paraná (Ponta Grossa) e três em São Paulo – em Ibitinga, Itápolis e Monte Mor (helicópteros).



Quase todo o pessoal envolvido nas operações aeroagrícolas é técnico e com especialização

Além disso, as empresas aeroagrícolas precisam ter um funcionário treinado para ser responsável pelo Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) da empresa. Sem falar nas ações de melhorias contínua promovidas ou apoiadas pelo Sindag. Como a Academia de Líderes da Aviação Agrícola, criada pelo próprio sindicato para desenvolver lideranças de alta performance valorizando aspectos humanos e o papel social das empresas, ajudando ainda consolidar a boa reputação do setor. Ou o programa Certificação Aeroagrícola Sustentável (Cas), que tem como prioridade nas boas práticas aeroagrícolas e é o primeiro selo independente de qualidade ambiental do setor.

Ou seja, além e altamente regulamentado e com alta tecnologia embarcada, há mais de meio século a maioria do pessoal que trabalha nas empresas de aviação agrícola precisa ter algum tipo de especialização no setor.

16 / 08 / 19

Aviação agrícola marca presença na Fenasucro & Agrocana, em Sertãozinho

No mesmo local que no início do mês recebeu o maior encontro aeragrícola da história, setor agora marca presença como parceiro de uma das mais importantes culturas agrícolas do País

Este ano a aviação agrícola estará presente pela primeira vez na [Fenasucro & Agrocana](#) com a exposição de um avião turboélice AT-502B, fabricado pela empresa norte-americana Air Tractor. A aeronave será exposta junto com equipamentos embarcados e de solo, além de um veículo de apoio utilizado nas operações em lavouras. A feira é a maior do mundo no setor sucroenergético e terá sua 27ª edição de terça-feira (20) até sexta (23), no Centro de Eventos Zanini, em Sertãozinho/SP. A mostra do Sindag e da empresa Tangará Aeroagrícola (de Orlândia) será na parte externa do pavilhão do evento.

“A ideia foi apresentar aos visitantes o cenário completo da rotina em campo”, explica o presidente do Sindag, Thiago Magalhães. Ali o público poderá conferir também a sensação de um voo agrícola em realidade virtual, com a equipe da Aeroglobo (representante da Air Tractor no Brasil). “Teremos ainda a distribuição a revista Flapinho para a criançada”, completa Magalhães, sobre a publicação do Sindag voltada para o público infantil, com brincadeiras e figuras de aviões para colorir, além de dados sobre o setor aeroagrícola.



Final de semana está sendo de preparativos para a mostra que começa na terça

Sócio-gerente da Tangará, à qual pertence o avião exposto, Magalhães conta que durante toda a programação haverá pessoal de sua empresa e da Aeroglobo explicando como funciona o segmento e as vantagens do avião nas lavouras. Ou seja, as apresentações serão tanto para produtores querendo saber mais sobre as vantagens da ferramenta e operadores querendo conhecer o avião, como para o público em geral que queria aprender um pouco sobre o setor.

SETORES PARCEIROS

O Brasil tem segunda maior frota de aviões agrícolas do planeta, com cerca de 2,2 mil aeronaves – atrás apenas dos norte-americanos. São Paulo tem a terceira maior frota entre os Estados, com 317 aeronaves. A ferramenta aérea é indispensável para a produção de cana-de-açúcar, da qual o Brasil é o maior produtor mundial e os paulistas respondem por 55% da produção nacional. A cultura responde por 35% da riqueza agrícola do Estado, que é também o maior produtor mundial de etanol.

Além disso, o local onde ocorre a Fenasucro é o mesmo onde o Sindag teve no início do mês o fechamento do Congresso da Aviação Agrícola do Brasil 2019. Com um recorde de público que deixou grandes expectativas para o Congresso 2020, que também será ali, de 28 a 30 de julho.

17 / 08 / 19

Pilotos agrícolas já podem aderir ao Fundo de Auxílio Mútuo do SNA

Iniciativa foi lançada para a categoria durante o Congresso AvAg 2019 e objetivo é garantir suporte financeiro em caso de afastamento temporário, permanente ou de morte

Lançado para o setor durante o Congresso da Aviação Agrícola do Brasil, ocorrido há menos de três semanas em Sertãozinho/SP, o Fundo de Auxílio Mútuo (FAM) do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) aos poucos começa a receber adesão dos pilotos agrícolas. Segundo o diretor do SNA Marcelo Ceriotti, o foco agora é buscar os profissionais que pilotam para as 253 empresas de aviação agrícola e 585 operadores privados existentes no País, para oferecer a novidade.

A iniciativa era uma necessidade antiga do setor, garantindo auxílio financeiro aos aeronautas em caso de afastamento temporário por doença, afastamento permanente por perda do Certificado Médico Aeronáutico (CMA) ou em caso de morte. “Os pilotos normalmente recorriam a planos de capitalização ou seguros de vida junto aos bancos. Mas nenhuma dessas opções garante cobertura total”, explica Ceriotti. Por exemplo, casos de perda de CMA, que não são cobertos por ninguém. “Daí, o piloto que, por exemplo, descobrisse aos 30 ou 40 anos uma doença que lhe impossibilitasse de continuar voando, ficaria sem apoio enquanto tentasse uma recolocação”, completa o diretor.



Ceriotti: foco é chegar aos pilotos que trabalham das 253 empresas aeroagrícolas e 585 operadores privados do país

Além dos trâmites institucionais de aprovação, criação e gestão, o FAM demorou a sair porque precisava de suporte de arrancada, até que suas próprias contribuições garantissem reservas para os casos de auxílio. Apoio por enquanto a cargo de outro fundo do SNA robusto o suficiente para garantir os primeiros passos da nova iniciativa, que já está crescendo. Pelas contas do sindicato, o FAM teve na arrancada cerca de 30 adesões entre os pilotos agrícolas, mas já contava com cerca 400 associados entre os demais pilotos e comissários.

“O pessoal de linha aérea é bastante numeroso, mas dividido entre menos empresas e mais fácil de acessar”, exemplifica Ceriotti. Já a turma agrícola é mais espalhada, mas o diretor garante que sindicato está indo atrás de todos para oferecer o novo serviço.

Quem quiser saber mais pode entrar em contato com a Central de Atendimento FAM nos seguintes canais:

Fone **(11) 5090-5100**

WhatsApp **(11) 99959-5043** ou **(11) 98687-0052**

e-mail: fam@aeronautas.org.br

Enquanto isso, [clique AQUI para conferir as tabelas de contribuições para cada categoria e faixa de rendimento...](#)

...[AQUI para acessar o regulamento do Fundo...](#)

... [e AQUI para conferir as respostas para as dúvidas mais frequentes](#)

17 / 08 / 19

Setor aeroagrícola no lançamento da Câmara Agro 4.0, em Brasília

O Sindag marcou presença, quinta-feira (15), no lançamento da Câmara Agro 4.0, ocorrido na sede do Ministério da Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC), em Brasília. A cerimônia foi marcada pela assinatura do acordo de cooperação entre o titular do MCTIC, Marcos Pontes, e a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, para a criação do grupo, formado por técnicos das duas pastas, além de representantes de universidades, centros de pesquisa, empresas e entidades do setor primário. A iniciativa faz parte do Plano Nacional de Internet das Coisas (IoT), no caso da agricultura, para construir uma estratégia para as fazendas conectadas, que utilizam soluções como automação, interatividade, monitoramento em tempo real, Big Data, entre outras inovações.



Solenidade ocorreu na sede do MCTIC, em Brasília

O sindicato aeroagrícola foi representado no evento pelo assessor parlamentar Napoleão Salles, que no início do mês já havia apresentado a aviação agrícola na [estreia do Sindag](#) na Coordenação de Agricultura Digital e de Precisão no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). Detentoras de alta tecnologia embarcada, as aeronaves transitam cada vez mais por um cenário onde a tendência são ferramentas de gestão, equipamentos auxiliares (como drones e sistemas de abastecimento) e vários sistemas de dados atuando de maneira conectada, para otimizar o trabalho, cortar custos e melhorar a produtividade. O que vai ao encontro do cenário proposto pelo plano federal.

EXPECTATIVAS DE INVESTIMENTO
O senador Luis Carlos Heinze (PP/RS), que também participou da solenidade na quinta, destacou a necessidade de se aumentar o número de empresas inovadoras no campo. “Nós temos 307 startups do agro no Brasil, enquanto há mais de 20 mil nos outros setores. Um Estado como o Mato Grosso, o maior produtor do Brasil, deve ter de 10 a 12. A gente precisa linkar os estudantes de Agronomia, Zootecnia, Veterinária a universidades e empresas do ramo. Temos um potencial enorme em estimular essa meninada a desenvolver projetos novos”, ressaltou.

Já Tereza Cristina destacou o papel da tecnologia em garantir ao Brasil aumentos de produtividade aliados à preservação da natureza. “A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) anunciou uma safra recorde no país, um aumento de 6% de produção com crescimento de 0,6% da área plantada. Isso foi feito com muita pesquisa e nós temos que mostrar para o mundo que a gente produz mantendo a sustentabilidade. Não é à toa que a pesquisa e a inovação serão cada vez mais usadas”, afirmou a ministra.

“Nós temos um projeto de conectividade que utiliza fibras ópticas. O primeiro estágio será o Nordeste, depois o Norte e o Centro-Oeste. Temos também o Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações (SGDC) levando internet aos pontos onde a fibra não chega. A conexão depende de infraestrutura e nós temos a expectativa que o PLC 79 possa nos ajudar a ampliar o acesso. A gente está falando de R\$ 20 a 40 bilhões de investimento”, ressaltou o ministro Marcos Pontes, enfatizando os planos para internet no campo.

17 / 08 / 19

Série Semana Nacional da Aviação Agrícola – Operações

Além do trato de lavouras com aplicação precisa e rápida de defensivos químicos ou biológicos, a aviação agrícola também é essencial para a aplicação de produtos sólidos nas lavouras. Não só no caso de fertilizantes, mas também na semeadura. E aí uma curiosidade: o setor aeroagrícola acaba sendo essencial também na criação e gado, mais especificamente na integração pecuária/lavoura. Isso porque o avião facilita a semeadura precoce de pastagem, no último estágio da lavoura, abreviando a entrada do gado na área após a colheita.

Em miúdos, funciona assim: Por exemplo, em uma lavoura de soja, as sementes do pasto são lançadas com a lavoura prestes a terminar seu ciclo. Assim, quando é feita a colheita, as plantas que vão alimentar o gado já estão crescendo e há um ganho de 30 dias ou mais na entrada dos animais na área.

Na prática, essa é mais uma das estratégias onde o avião é essencial para que se aumente a produtividade sem necessitar o avanço da fronteira agrícola. O que, em última instância, se traduz também em preservação ambiental.

Além disso, há cinquenta anos (desde o Decreto-Lei 917, de outubro de 1969) o setor aeroagrícola tem como prerrogativas também o combate a incêndios florestais, povoamento de rios ou lagos com peixes e outros empregos – no caso, inclui-se o combate a vetores, como ocorreu em 1975 no interior paulista (com êxito, aliás) e é comum hoje em países como estados Unidos e outros. No caso dos bombeiros, desde os anos 90 os aviões agrícolas são regulamentados pelo governo federal ou por Estados para auxílio aos bombeiros no combate às chamas em áreas de preservação ambiental.



Avião agrícola combatendo chamas no Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros, em Goiás. Foto: Bruno Dias/Ibama

Na maioria dos casos, os órgãos ambientais ou de Defesa Civil contratam as empresas aeroagrícola para garantir suporte às equipes em terra, acelerando as operações (na proporção de sete para um dia) e protegendo as equipes em campo, além de eliminar focos em áreas de difícil acesso no solo. O que é essencial para reduzir os danos à vegetação e garantir a sobrevivência da fauna terrestre.

Sem falar nas ações voluntárias de empresas se mobilizam por garantir o primeiro combate ao fogo em parques, até a chegada das equipes regulares, como já ocorreu a Estação Ecológica do Taim, no Rio Grande do Sul. Ou quando uma empresa monta brigada de combate a incêndio particular contra chamas em lavouras, oferecendo contratos a produtores e destinando o lucro a entidades sociais, como ocorre atualmente em Goiás.

MOSQUITOS

No caso do combate a mosquitos, embora não em uso atualmente no País, a aplicação aérea dos mesmos produtos usados hoje nos fumacêes terrestres é prevista na [Lei Federal 13.301/16](#), das estratégias nacionais contra a dengue, chikungunya e zika. Porém, com uma ressalva: para isso ser feito, é necessário primeiro a realização de testes e a aprovação de um protocolo pelas autoridades sanitárias. Isso embora a técnica seja comum desde os anos 1920 nos [Estados Unidos](#) – onde as aplicações aéreas ocorrem anualmente em áreas como Miami e após desastres naturais como furacões (para prevenir doenças), além do [México](#), Venezuela, Cuba e na vizinha [Argentina](#).

Ou ainda na Espanha, onde o [combate a mosquito com helicópteros](#) é feito para favorecer o turismo no Mediterrâneo – evitar que a temporada de pernilongos afugente os visitantes das cidades turísticas no litoral da Andaluzia. No Brasil, o combate a mosquitos com uso de aviões foi essencial em 1975, para eliminar focos de mosquito *culex* que eram responsáveis por um surto de encefalite que assolava os municípios de Mongaguá, Peruíbe e Itanhaém, na Baixada Santista.

A principal diferença da ferramenta aérea sobre o fumacê terrestre é que de cima o produto (o mesmo nos dois casos) chega a pontos hoje inatingíveis pelas equipes em solo, como fundos de terrenos baldios, áreas abandonados e pontos longe das vias públicas. Em última instância, diminuindo a necessidade de reaplicações e reduzindo as chances dos insetos se tornarem resistentes. Além disso, há a opção do uso de larvicidas biológicos em áreas úmidas e terrenos baldios.

PEIXES

No caso do povoamento de rios e lagos, o lançamento de alevinos a partir de aviões acaba sendo vantajoso por diminuir a perda de peixes. Eles sofrem muito menos estresse pelo lançamento do que pelo transporte em terra (onde ocorrem as maiores perdas). Sem falar na maior facilidade de logística, principalmente em áreas de difícil acesso de veículos em trilhas íngremes normalmente existentes nas áreas ideais de repovoamento.

Veja abaixo:

18 / 08 / 19

Sexta foi de treinamento sobre segurança na base da Nórdica, em Campo Grande

A sexta-feira (17) foi de treinamento sobre segurança de voo para a equipe da [Nórdica Aviação Agrícola](#), de Campo Grande/MS. A programação, a cargo do consultor Agadir Mossmann – colonista do site do Sindag e sócio da Mossmann Assessoria e Consultoria Aeroagrícola (que por sua vez coordena o [Sisvag](#)), repassou ainda o plano de resposta a emergência da empresa e o Programa de Prevenção ao uso de Substâncias Psicoativas (PPSP), da Anac.

A abertura ficou a cargo do diretor da Nórdica, Jeferson Costa, que destacou a importância do treinamento contínuo da equipe e agradeceu o engajamento dos colaboradores na atividade. A Nórdica possui um trabalho forte em qualidade e transparência junto ao mercado, também apoiando diretamente as ações do Sindag nesse sentido, a exemplo do espaço cedido para o sindicato aeroagrícola estar presente com ela na [Showtec 2019](#), ocorrida em janeiro, em Maracaju/MS.

18 / 08 / 19

Crianças aprendem sobre aviação agrícola no MS

Cerca de 40 alunos das turmas de 1º e 2º anos da Escola Estadual Juracy Alves Cardoso, situada no Centro de Naviraí/MS, tiveram na sexta-feira (16) uma palestra sobre o tema Evolução da Agricultura e da Aviação Agrícola. A apresentação ficou a cargo de técnicos da [Aero Agrícola Medianeira](#), situada no município. A atividade integrou ainda uma ação educativa da empresa para demonstrar a segurança e tecnologias do setor, além de sua importância para o desenvolvimento da região.

Com muitas imagens e uma linguagem acessível aos pequenos, as crianças aprenderam sobre os aviões, tecnologia embarcada, equipamentos, rotinas da empresa e até formação de seu pessoal. Os estudantes também receberam exemplares da revista Flapinho, com figuras para colorir e um resumo das informações sobre a aviação agrícola.



Crianças receberam exemplares da revista Flapinho, para colorir e brincar

18 / 08 / 19

Série Semana Nacional da Aviação Agrícola – Mitos

Se por um lado uma sociedade com visão crítica sobre seus processos de produção é importante para que os setores produtivos permaneçam atentos à melhoria contínua e segurança em suas rotinas, por outro, quando essa visão é pelo filtro do estereótipo, o que se coloca em xeque é justamente o desenvolvimento sustentável. E o exemplo dos mitos em torno da aviação agrícola é uma boa mostra disso.

A começar por uma triste ironia: apesar de mais segura, regulamentada e fiscalizada (justamente porque é única com legislação própria), a aviação é combatida devido ao uso de produtos químicos nas culturas. Como se ela fosse a causa e não simplesmente ferramenta. Ignorando-se até mesmo que os mesmos defensivos aplicados pelas 2.194 aeronaves agrícolas existentes no País ([segundo a Anac](#)) são usados também pelos 973.444 pulverizadores costais, 379.477 pulverizadores em tratores e 74.586 pulverizadores estacionários (conforme o IBGE) atuantes no campo brasileiro. E com os mesmos riscos.

Ou seja, em um cenário de caça às bruxas, a aviação é vítima de sua própria transparência.

Confira abaixo os principais mitos sobre o setor aeroagrícola:

MITO: As aplicações com aviação agrícola sofrem deriva.

A deriva (quando a nuvem do produto se desloca para fora da faixa de aplicação) pode ocorrer tanto na aplicação aérea quanto na terrestre, quando não são observadas as condições meteorológicas e a regulação dos equipamentos. O que pode ser conferido na pesquisa de campo realizada em Goiás, em novembro de 2017. A ação foi promovida pelo Sindicato Rural de Rio Verde, em parceria com a Universidade de Rio Verde, Instituto Federal Campus Rio Verde e outras entidades. ([clique AQUI para ver](#)).

Aliás, aí também o avião leva vantagem pela sua velocidade e precisão: com o uso de DGPS (um tipo de GPS bem mais preciso e rápido que os equipamentos convencionais) e fluxômetro, o avião consegue uma precisão de centímetros em sua faixa de aplicação e na hora de abrir ou fechar o sistema de pulverização (que em alguns casos pode ser até automático), bem como na quantidade de produto aplicado.

E como é bem mais rápido que os meios terrestres (costuma-se dizer que uma hora de avião é igual a um dia de trator), consegue terminar a aplicação antes de eventuais mudanças climáticas que possam favorecer a deriva de produtos.



Segurança da aviação nas lavouras vem também de sua velocidade e precisão nas operações

IMPORTANTE: Uma prova do quão equivocada é a visão de que a deriva é algo inerente apenas ao avião são os dados da Agência de Defesa Agropecuária do Paraná (Adapar), divulgados em uma publicação de 2013, no site da entidade (infelizmente isso é uma exceção, já que os órgãos de fiscalização não possuem dados abrangentes para comparar os dois métodos).

No texto (link abaixo), o órgão menciona que entre 2009 e 2012 investigou 88 casos de deriva, dos quais 47 geraram processos, a maioria relativa a pulverizações terrestres. [Confira clicando AQUI](#)

MITO: Em torno de 70% a 99% (o percentual varia, mas é sempre exagerado) dos produtos aplicados por aviões são perdidos e vão para escolas, hospitais, cidades, praças e outros locais.

Com os altos custos de produção, é óbvio que nenhum agricultor aceitaria simplesmente jogar fora mais de dois terços do produto comprado para proteger sua lavoura. Se fosse verdade tanto produto indo fora, a aviação agrícola já não existiria (e não estaria completando 70 anos em 2017) pela simples lógica de mercado: os produtores não contratariam o serviço com uma perda dessas e as empresas aeroagrícolas já teriam fechado há muito tempo.

Considere que há produtos que custam mais de 400 reais o litro, conforme pode ser conferido no próprio site da CONAB, [clicando AQUI](#).

Mais do que isso, a própria Embrapa divulgou em junho uma [Nota Técnica](#) atestando a segurança da aviação agrícola. O documento é resultado da maior pesquisa até hoje feita no Brasil sobre tecnologias de aplicação em lavouras, ocorrida entre 2013 e 2017, envolvendo seis centros de pesquisa da Embrapa e 10 universidades parceiras, resultado de uma parceria existente desde 2008 entre o órgão e o Sindag

MITO: A aviação é responsável por grande parte da contaminação de alimentos.

Os mesmos defensivos aplicados por avião são usados também em aplicações terrestres e a contaminação se dá basicamente pelo seu mau uso (há dosagens, métodos e momentos certos para cada aplicação). O próprio relatório do Programa de Análise de Resíduos de Agrotóxicos em Alimentos (PARA), da Anvisa, seguidamente citado contra a aviação, na verdade aponta como principais “vilões” justamente produtos que não são tratados por aviões: pimentão, cenoura, morango, pepino, alface, uva, mamão, tomate e outros.

[Veja AQUI](#)

Aliás, o último relatório do PARA, divulgado em 25 de novembro de 2016, referente a pesquisas feitas entre 2013 e 2015, com mais de 12 mil mostras de alimentos em 27 Estados, mostrou que as lavouras da lista atendidas em grande escala pela aviação agrícola (arroz, milho, trigo e banana) aparecem com zero % de contaminação.

MITO: Há um uso indiscriminado da aviação.

Não há como isso ocorrer. Trata-se de uma ferramenta complexa de operar e altamente regulada. Além de extremamente visível (ninguém consegue esconder um avião em uma lavoura). Além de todo o cenário que mencionamos acima. Mais do que isso, o próprio Sindag tem trabalhado para que a credibilidade do setor aumente cada vez mais, seja com o aumento da fiscalização (solicitada pelo próprio setor), como por programas como Aviação Agrícola 100% Legal, que por sua vez têm o suporte de ações como o Sistema de Documentação da Aviação Agrícola (Sisvag) –

que indica às empresas associadas todas as regras e trâmites de licenciamento em cada órgão federal ou dos Estados. Ou pelo apoio a iniciativas como o programa [Certificação Aeroagrícola Sustentável \(CAS\)](#) e o Colmeia Viva.

Vale lembrar ainda que a aviação agrícola atua tanto na agricultura convencional quanto na orgânica e uma não é inimiga da outra. Mais do que isso, se completam: a primeira é a que tem a maior capacidade de investir na pesquisa de novas tecnologias e a segunda é o nosso melhor laboratório de práticas ambientais.



A aviação agrícola atua tanto em lavouras convencionais quanto em culturas orgânicas

19 / 08 / 19

Sinda na Estrada reunirá empresários e agentes reguladores na quinta-feira

Encontro em Ribeirão Preto servirá para afinar, por parte dos fiscais, as percepções sobre as rotinas da aviação agrícola e, por parte dos operadores, as exigências sobre a atividade

Empresários aeroagrícola de São Paulo têm encontro marcado na próxima quinta-feira (22) em Ribeirão Preto, com representantes dos órgãos de regulação do setor no Estado. Trata-se do 45º Sindag na Estrada, que terá início às 9 horas, no escritório da Defesa Agropecuária do Estado ([Avenida Fábio Barreto, 41, bairro Vila Tibério](#)). Durante a reunião, os representantes de cada entidade reguladora falarão sobre o seu entendimento e desafios em relação ao setor aeroagrícola. Em seguida, será a vez dos operadores e profissionais da aviação agrícola apresentarem dúvidas e sugestões a respeito dos regulamentos, burocracia e fiscalização do setor.

[A inscrição é gratuita e pode ser feita clicando AQUI](#)

O foco é manter alinhadas a transparência das empresas e a orientação clara e atualizada de cada órgão quanto às regras sobre o setor. O encontro de agora é o segundo realizado no município nos mesmos moldes – o outro foi em julho do ano passado. Deverão participar agentes do Ministério da Agricultura, do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea/SP), da Coordenadoria de Defesa Agropecuária do Estado e do Quarto Serviço Regional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Seripa IV).



Encontro no ano passado também discutiu regulação, com informações que devem agora ser completadas ou atualizadas

O Sindag na Estrada é uma iniciativa do sindicato aeroagrícola para aproximar a entidade de suas associadas, debatendo cenários e perspectivas gerais do setor, além de demandas locais dos empresários. No caso da pauta em Ribeirão Preto, a programação está inserida também no projeto Aviação Agrícola 100% Legal. Que por sua vez abrange desde o Sistema de Documentação da Aviação Agrícola (Sisvag) – *com acesso rápido dos empresários aos requisitos de todos os órgãos federais e estaduais sobre o setor* – até solicitações de fiscalizações por parte de empresários ou do Sindag para atestar a segurança do setor junto à sociedade.

19 / 08 / 19

Inscrições abertas para curso de executor no RS e em SP

O consultor em aviação agrícola (e colunista do site do Sindag) Marcelo Drescher está com inscrições abertas para mais duas edições do curso Técnico Executor em Aviação Agrícola, ministrado por ele em convênio com o Ministério da Agricultura e com parcerias locais. A primeira delas será em Alegrete/RS e a segunda em Itápolis/SP.

O curso é para Técnicos Agrícolas ou em Agropecuária e é pré-requisito obrigatório (segundo a IN 02/2008 do Ministério da Agricultura) para profissionais que queiram trabalhar nessa função em empresas de aviação agrícola.

Ao todo são cinco módulos de aprendizado: aeronaves e desempenho operacional; legislação, fiscalização e usos da aviação; tecnologias de aplicação, produtos, calibração, teoria da gota e aspectos meteorológicos; planejamento operacional, aspectos econômico e relatórios; e práticas de aplicação, calibração e determinação de faixas.

DATAS

&

CONTATOS

A turma de Alegrete será nos dias 9 a 13 de setembro, na sede da Itagro Aviação Agrícola ([Rodovia BR-377, km 398](#)), parceira local do curso. Os contatos ali podem ser pelos fones (55) 3505-4854, (55) 3422-3506 ou (55) 99962-1960. O e-mail é o itagro@itagro.ag.

Já no interior paulista o curso será de 23 a 27 de setembro, na EJ Escola de Aeronáutica Civil ([Rua Paraná, 450, Aeroporto](#)). Contatos pelo fone (16) 3263-9160 ou via site em www.ej.com.br/contato.

Para contatar diretamente com Drescher, o telefone é o (51) 98541-7901

Técnico Executor em Aviação Agrícola

Instrutor (1)
Marcelo Drescher
Engenheiro Agrônomo-MSc



Objetivo do curso

O curso visa a capacitação de técnicos agrícolas e técnicos agropecuários para a atuação em empresas de aviação agrícola (conforme determina a IN 0208 do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento).

Após final do treinamento o profissional estará tecnicamente capacitado a operar e controlar operações aerográficas.

Conteúdo programático

- Módulo 1** - Estudo das sementes agrícolas e desempenho operacional.
- Módulo 2** - Legislação, fiscalização e usos da aviação agrícola.
- Módulo 3** - Tecnologia de aplicação, produtos, forma de gota, equipamentos, aspectos meteorológicos e calibração de aeronaves.
- Módulo 4** - Planejamento operacional, aspectos econômicos e relativos.
- Módulo 5** - Práticas de aplicação, calibração e determinação de taxas.

Data e local de realização

06 a 13 de setembro de 2018
Bairro Aviação Agrícola - Alegrete
Rua RS 377 KM 98/002

Informações e inscrição

Bairro Aviação Agrícola
Fones: (51) 3605-4854, 3422-0806, 3422-7735 e
9963-1963 (16) 3363 6160

Marcelo Drescher - Fone/Whats: (51) 98541 7501
e-mail: marcelodrescher@gmail.com

Investimento

R\$ 1.800,00

Realização



Apoio



1 - Engenheiro Agrônomo - Mestre em Fertilidade dos Solos, Especialista em Aviação Agrícola.
Engenheira, Instrutor em cursos de formação de piloto agrícola e autor do Manual de Piloto Agrícola.

Técnico Executor em Aviação Agrícola

Instrutor (1)
Marcelo Drescher
Engenheiro Agrônomo-MSc



Objetivo do curso

O curso visa a capacitação de técnicos agrícolas e técnicos agropecuários para a atuação em empresas de aviação agrícola (conforme determina a IN 0208 do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento).

Após final do treinamento o profissional estará tecnicamente capacitado a operar e controlar operações aerográficas.

Conteúdo programático

- Módulo 1** - Estudo das sementes agrícolas e desempenho operacional.
- Módulo 2** - Legislação, fiscalização e usos da aviação agrícola.
- Módulo 3** - Tecnologia de aplicação, produtos, forma de gota, equipamentos, aspectos meteorológicos e calibração de aeronaves.
- Módulo 4** - Planejamento operacional, aspectos econômicos e relativos.
- Módulo 5** - Práticas de aplicação, calibração e determinação de taxas.

Data e local de realização

23 a 27 de setembro de 2018
Escola de Aeronáutica Civil - Itapira - SP

Informações e inscrição

Escola de Aeronáutica Civil
Fone (16) 3263 9160
www.eaj.com.br

Investimento

R\$ 1.800,00

Realização



Apoio



1 - Engenheiro Agrônomo - Mestre em Fertilidade dos Solos, Especialista em Aviação Agrícola.
Engenheira, Instrutor em cursos de formação de piloto agrícola e autor do Manual de Piloto Agrícola.

19 / 08 / 19

Dia de reverenciar os profissionais do setor

O dia hoje é de reverenciar os homens e mulheres que fazem da aviação agrícola brasileira uma das maiores e melhores do mundo, ajudando a fazer o País decolar:



20 / 08 / 19

Aerotek promove ação social e de educação no Dia da Aviação Agrícola

O Dia Nacional da Aviação Agrícola foi comemorado com visita de estudantes e ação social, nessa segunda-feira (19), na base da Aerotek Aviação Agrícola, em Quirinópolis/GO. Cerca de 30 alunos e professores do Colégio Estadual Olga Parreira, situado no Centro, visitaram a base da Aerotek, no Aeroporto Municipal Chico Anta, na zona rural do município. O grupo foi recebido pelo sócio-gerente Tiago Textor e técnicos da empresa, que falaram sobre os 72 anos do setor aeroagrícola no País e sua importância na economia, produção de alimentos e na preservação de reservas naturais do Brasil.

Os pequenos também conheceram as instalações, aeronaves e equipamentos da empresa, aprendendo sobre suas rotinas receberam exemplares da revista Flapinho, com imagens para colorir e outras informações sobre a aviação agrícola.

A Aerotek também distribuiu cestas básicas às famílias carentes atendidas pela escola, dentro do programa permanente de responsabilidade socioambiental da empresa.



Turminha conheceu a história, importância e rotinas do setor...



...e levou para casa exemplares da revista Flapinho

21 / 08 / 19

Aviação agrícola é destaque em telejornal da Globo em São Paulo

A importância da aviação agrícola no combate a incêndios foi destaque nessa terça-feira (20) na reportagem do jornalista João Carlos Borda, da EPTV (afiliada da Globo) em São Paulo. Foi na cobertura da Fenasucro & Agrocana, em Sertãozinho, onde o setor aeroagrícola está presente com a exposição de avião e mostra em realidade virtual da Tangará Aeroagrícola e da Aeroglobo Aviação. Representando também o Sindag, a Tangará está apresentando o setor ao público de produtores rurais, pesquisadores, profissionais do agro, autoridade e às famílias que estão visitando a feira, que é a maior do mundo no setor sucroenergético.

Na reportagem, o diretor da Tangará e presidente do Sindag, Thiago Magalhães, fala sobre as vantagens do avião no combate às chamas em área de vegetação. A feira segue até essa sexta-feira, no mesmo local onde no início de agosto ocorreu o congresso da Aviação Agrícola do Brasil – e para onde está marcada a edição 2020 do evento.

Clique abaixo para conferir a reportagem (a parte da aviação agrícola começa na metade da matéria - em 1'50"):



22 / 08 / 19

Aviação agrícola atua contra chamas em parceria com o ICMBio

Depois de cinco dias de trabalhos na Chapada dos Guimarães, aviões devem ser deslocados para acompanhar brigadistas em socorro a Estados

A aviação agrícola esteve presente na última semana no combate às chamas na Chapada dos Guimarães, no Mato Grosso, em uma ação com brigadistas do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). As operações aéreas ocorreram entre a quinta-feira e o sábado (dias 15 a 17) e os aviões ainda permaneceram no local até a segunda-feira (19) para dar apoio nas operações de rescaldo.

O trabalho é feito através de uma parceria com o ICMBio, que contrata empresas para dar apoio a brigadistas em terra na proteção dos ecossistemas das reservas federais. Ação que já se repete há cerca de 10 anos e deve ser expandida a partir dessa semana, com a determinação do Ministério do Meio Ambiente de que o apoio seja estendido a Estados que solicitarem socorro ao governo federal. O primeiro pedido de reforços veio de Rondônia, para onde o ICMBio está deslocando reforços para equipes em terra e onde técnicos avaliam pontos que podem ser usados como pista de pouso.

(espaços abertos, planos e de terreno firme com pelo menos 1,2 mil metros de faixa livre de obstáculos para aproximação e decolagem).

A partir daí os aviões que atendem o órgão federal poderão entrar nas operações. E, caso mais Estados solicitem apoio, ou mesmo ocorram mais focos em reservas da União, mais aeronaves podem ser incluídas nas operações, se necessário.

Atualmente, há também empresas aeroagrícolas com aviões de prontidão em São Paulo – caso sejam acionados para ações coordenadas com o Corpo de Bombeiros (atrás de convênio com a Defesa Civil), além de atenderem produtores rurais no Sudeste e Centro-Oeste em incêndios em lavouras. No Brasil, o combate a incêndios em vegetação é prerrogativa da aviação agrícola desde 1969 (pelo Decreto-Lei 917, de 8 de outubro daquele ano). E pelo menos 15 pilotos atuam contra as chamas todos os anos o Brasil.

Em casos extremos, a própria Força Aérea Brasileira conta com dois sistemas de tanques de alta capacidade de água, que são instalados em cargueiros Hércules C-130, convertidos daí em aviões bombeiros. Eles possivelmente também devem ser deslocados para a Amazônia.

COMO OCORRE UMA OPERAÇÃO AÉREA



Há pelo menos 10 anos a aviação agrícola atua regularmente na proteção a reservas federais - Foto: Americasul Aviação Agrícola

A principal função do avião no combate a incêndio é resfriar o local, diminuindo a intensidade do fogo e o deslocamento das chamas. O que permite às brigadas de incêndio entrarem na área para o combate “corpo a corpo” contra os focos. Essa é a maneira mais eficaz de evitar que o fogo retorne, já que, principalmente em grandes focos (em especial em áreas de florestas), é de perto que se faz a “sintonia fina” de não deixar nenhuma fagulha para trás (às vezes protegida sob pedras ou saliências em terreno ou troncos). Os pilotos também protegem as equipes em terra, no caso de alguma virada na situação, e é do solo que é feita toda a coordenação de lançamentos.

Aviões podem ser usados ainda com a missão de extinguir totalmente as chamas em caso de focos menores, em áreas de acesso impossível para equipes em solo. Ou caso o incêndio na vegetação tenha sido localizado ainda em seu início

(quase sempre em um voo de reconhecimento). O combate às chamuscas é prerrogativa da aviação agrícola desde 1969 (pelo Decreto-Lei 917, de 8 de outubro daquele ano).

Este ano, desde julho, aviões estão presentes também em casos de incêndios em lavouras - Vídeo: Aerotex Aviação Agrícola

23 / 08 / 19

Projetos contra a aviação são alvo de críticas de jornalistas por falta de lógica das propostas

Projeto em Santa Catarina elevaria a quantidade de produto aplicada na produção de banana, com maior risco de exposição para trabalhadores e provocando perdas, exatamente como no Ceará

Dois colunistas de jornais, um do Nordeste e outro do Sul, bateram esta semana em iniciativas com foco na limitação da aviação agrícola em seus Estados. Ambos criticando, falta de profundidade de parlamentares que não consideraram a consequência de seus atos para a economia e a própria segurança ambiental.

O primeiro deles foi o jornalista Egídio Serpa, na edição de ontem do Diário do Nordeste, de Fortaleza. Com 60 anos de carreira e passagem por jornais como folha de São Paulo e Jornal do Brasil, além das principais empresas jornalísticas do Ceará, Serpa mais uma vez destacou o quanto a iniciativa de proibir a aviação agrícola no Estado (aprovada na votação a rodado de diversos projetos em dezembro, na saída dos deputados para o recesso de Natal) acabou gerando consequências contrária ao se prometia. A começar pelo volume quase sete vezes maior de calda de defensivos, aplicada por pulverizadores à pé na cultura da banana:

“Na Costa Rica, um dos maiores produtores mundiais de banana, faz-se uma pulverização aérea por semana nas áreas de produção. Ao redor dos bananais costarriquenhos, há grandes florestas, que são preservadas. A banana da Costa Rica é consumida nos EUA, Canadá e Europa. Aqui no Ceará, quando a pulverização aérea era permitida, faziam-se, sobre os bananais do Cariri e da Chapada do Apodi, no máximo duas pulverizações por ano. Por ano!! Gastavam-se 30 litros de calda de defensivo agrícola por hectare e usavam-se um piloto e dois ajudantes. Hoje, sem a pulverização aérea, usam-se 200 litros e 20 pessoas por hectare na aplicação manual do defensivo. Inacreditável.” [Clique AQUI para conferir a publicação original.](#)

SANTA CATARINA

O segundo foi o jornalista catarinense Raul Sartori, diretor do jornal O Trentino, de Nova Trento. Em sua coluna dessa quinta-feira (22), replicada em vários outros jornais, ele faz uma crítica à maneira como os deputados catarinenses tentaram fazer a mesma coisa com a produção de bananas em seu Estado.

“Na maior tranquilidade, e sem consultar os maiores interessados ou prejudicados, a maioria dos deputados estaduais estava se encaminhando para aprovar projeto de lei proibindo a pulverização aérea de lavouras em SC. Mas ficaram espantados com a presença de tantos bananicultores (3.400 famílias dependem da atividade no Estado) nas galerias do Palácio Barriga Verde, que foi retirado de pauta. É um exemplo da espantosa capacidade de nossos políticos legislarem dentro de gabinetes.” [Clique AQUI para ler a coluna](#)

No caso, o projeto retirado de pauta na última semana por pressão de famílias de produtores tinha também um parecer indicando consequências parecidas com o que ocorreu no Ceará: queda produção, aumento na quantidade de calda e várias pessoas tendo que lidar diretamente com o produto. Resultado: nessa terça (20), a proposta arquivada, com 100% de votos pela sua rejeição na Comissão de Constituição e Justiça da casa.

23 / 08 / 19

Aviação é destaque no 5º Ciclo de Palestras Técnicas de Tapes

A coordenadora de Eventos do Sindag, Marília Güenter, falou sobre o histórico e o cenário atual da aviação agrícola no País, durante a programação do último dia do 5º Ciclo de Palestras Técnicas de Tapes/RS, na quarta-feira (21). Ela também abordou o trabalho do Sindag no aprimoramento, defesa e promoção do setor aeroagrícola, na palestra para produtores rurais, empresários e representantes de entidades do setor primário. A noite teve ainda a apresentação do presidente da Federação das Associações de Arrozeiros do Rio Grande do Sul (Federarroz), Alexandre Velho, sobre cenário econômico e político da produção de arroz e soja, especialmente na metade sul do Estado.

O Ciclo de Palestras teve encontros também nos dias 15 e 20, focando em Inovações em agronegócios e resultados de pesquisas no cultivo de arroz e soja em terras baixas, entre outros temas. Terminando nos três dias com um jantar de confraternização. Promovido pelo Sindicato Rural do município, o Ciclo de Palestras teve apoio do Sindag, Instituto Rio-Grandense do Arroz (Irga), Federação da Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (Farsul) e do Governo do Estado.



Marília apresentou cenários do setor aeroagrícola para produtores e dirigentes

23 / 08 / 19

Disponibilidade de avgas e auxílio na formação de pilotos em pauta na Secretaria de Aviação Civil

A solução da crise de gasolina de aviação (avgas) no Brasil e a possibilidade do governo federal retomar o Programa Bolsa-Piloto foram os destaques na reunião entre o Sindag e o Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil (Sineac) com o secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, Ronei Saggiaro Glanzmann, na quarta-feira (21). O encontro ocorreu na sede do órgão, em Brasília e foi articulado pelo senador Luis Carlos heinze (PP/RS). O Sindag foi representado pelo assessor parlamentar Pietro Rubin e o Sineac pelo presidente do Aeroclube de Eldorado do Sul, Wilson Schmidt.

Sobre a pauta comum entre os dois sindicatos, Glanzmann procurou tranquilizar o setor quanto à questão da avgas, garantindo que a Petrobras tem um plano organizado de importação e distribuição de combustível de aviação para que não se repita o desabastecimento que preocupou o mercado entre o final do ano passado e o início de 2019 e novamente entre os últimos meses de junho e julho. Deixando escolas sem poder voar e o setor aeroagrícola à beira de não conseguir proteger as lavouras – especialmente no Sul, onde está a maior parte das aeronaves agrícolas movidas a avgas.

Conforme o secretário de Aviação Civil, a repercussão da crise da avgas acabou envolvendo diretamente os ministros da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e de Minas e Energia, Bento Albuquerque, em conversas com o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco. Por parte do Sindag, a preocupação com o tema é acentuada pelo fato de o final de agosto marcar o início das operações de safra principalmente no Rio Grande do Sul, onde está segunda maior frota aeroagrícola do País (com 427 aviões), a maior parte dela a avgas. Além disso, o tema foi discutido em um fórum com distribuidores no Congresso da Aviação Agrícola, encerrado no início do mês, em Sertãozinho/SP, para o qual a Petrobras não enviou representante.

PILOTOS

No caso dos cursos e pilotagem Sindag e Sineac pediram a Glanzmann apoio para incremento na formação de profissionais. As duas entidades discutem também com a Anac e outros órgãos federais melhorias nos cursos de pilotos. O sindicato aeroagrícola está de olho na possível crescente demanda por profissionais em seus quadros, na carona do incremento previsto na safra de grãos, de 240 milhões para 300 milhões de toneladas até 2028. Por parte do Sindag, a intensidade do trabalho aeroagrícola exige uma boa formação desde as etapas básicas do aprendizado, nos cursos de piloto privado e comercial – depois disso, para entrar em uma escola de piloto agrícola, o candidato tem que ter licença de piloto comercial e ainda somar 370 horas de voo.

A sugestão imediata à Secretaria de Aviação Civil foi a retomada do programa Bolsa-Piloto, que pagava horas de voo em cursos de piloto privado e comercial, com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). A última edição do programa ocorreu entre 2015 e 2016. Glanzmann destacou que a Secretaria está realizando um estudo sobre gargalos na formação de pilotos, em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), que deve ser concluído até o ano que vem. Mas pediu aos técnicos da pasta que avaliem a possibilidade de implementar ainda este ano um novo programa para formação de pilotos, utilizando os recursos do FNAC.



Glanzmann (ao fundo), junto com técnicos da SAC, conversaram com Rubin, Schmidt e Heinze (da dir para esq)

24 / 08 / 19

Encontros reforçaram relações entre operadores, entidades da produção e órgãos reguladores em São Paulo

Atividades na quarta e quinta-feira (dias 21 e 22) em Ribeirão Preto trataram da parceria do Sindag com o setor sucroenergético e da pauta do 45º Sindag na Estrada

A última semana teve dois encontros em Ribeirão Preto, para afinar ações e nivelar informações entre o setor aeroagrícola, parceiros do setor produtivo e órgãos reguladores em São Paulo. A movimentação foi entre a quarta e a quinta-feira, em Ribeirão Preto, com o primeiro dia envolvendo o presidente do Sindag, Thiago Magalhães, o secretário executivo da entidade, Júnior Oliveira, e representantes da Organização de Plantadores de Cana da Região Centro-Sul do Brasil (Orplana) e da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), além pessoal do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) e Coordenadoria de Defesa Agropecuária do Estado (CDA). O encontro foi para alinhar as ações do protocolo firmado entre as três entidades na abertura do [Congresso da Aviação Agrícola do Brasil](#), no último dia 30, em Sertãozinho/SP.

O acordo prevê o reforço no trabalho de práticas ambientalmente sustentáveis no campo, aumentando a transparência sobre a regularidade e documentação entre usinas e empresas associadas ao Sindag. O próximo passo, conforme definido na quarta, será agendar encontros em cada região paulista – com operadores, usinas e reguladores, para pontuar as ações e afinar as rotinas legais.

SINDAG NA ESTRADA

Já a reunião de quinta-feira foi dentro do projeto Sindag na Estrada, que teve sua 45ª edição envolvendo cerca de 120 empresários e profissionais do setor aeroagrícola no escritório da Defesa Agropecuária do Estado, na Vila Tibério. Dessa vez, a conversa envolveu novamente Sindag, Mapa e CDA, além de representantes do Quarto Serviço Regional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Seripa IV) e do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea/SP).



Encontro na quinta teve a presença de 120 empresários e profissionais do setor aeroagrícola

O principal ponto foi um balanço dos avanços desde o primeiro encontro do grupo, ocorrido no ano passado para afinar percepções e comunicação entre operadores aeroagrícolas e agentes fiscais. Os dois lados também sugeriram melhorias e clarearam novas dúvidas em rotinas e documentos.

Para o presidente do Sindag, Thiago Magalhães, os encontros em Ribeirão Preto demonstraram uma maturidade muito grande na relação entre o setor produtivo e os órgãos governamentais em São Paulo.

“O que garante a segurança no campo, segurança jurídica para os operadores e a transparência perante a sociedade. Ou seja, todos saem ganhando”, destaca.



Relevância do Sindag na Estrada chamou a intenção da imprensa, com cobertura do programa Revista do Campo, da RIT TV

24 / 08 / 19

Embraer festeja 50 anos com festa e mostra de painéis em São Paulo

Até o próximo sábado (dia 1º) é possível conferir os painéis com aeronaves que fizeram a história da Embraer, expostos no Parque Villa Lobos, na zona Oeste da capital paulista. A mostra faz parte das comemorações dos 50 anos da empresa, festejados no último dia 19. Aeronaves do passado e do futuro estão disponíveis para serem coloridas pelos visitantes, que podem conferir de perto uma maquete de seis metros do Embraer ERJ-145 e painéis para fotos interativas “a bordo” de um eVTOL, veículo elétrico de decolagem e pouso na vertical – projeto para mobilidade urbana.

A festa dos 50 anos da empresa ocorreu em sua sede de São José dos Campos e foi transmitida ao vivo pela internet ([veja abaixo](#)), com vídeos, música, performances de artistas e diversas homenagens, inclusive para o primeiro presidente (por 17 anos) e um dos fundadores da empresa, Ozires Silva.

O avião que deu origem à Embraer foi o Bandeirante ([clique para ver](#)), projeto iniciado antes mesmo da existência da fábrica e que teve seu primeiro voo em outubro de 1968. Além disso, a aviação agrícola também esteve na gênese da empresa, como Ipanema – modelo que teve seu primeiro voo em 1970 e chegou ao mercado praticamente junto com o Bandeirante, entre 1972 e 1973. Enquanto o avião de transporte foi fabricado até 1991, o modelo agrícola domina 60% da frota brasileira atuando em lavouras e ainda é fabricado – está em sua sétima geração.

24 / 08 / 19

Mercado aeroagrícola é apresentado no Congresso Brasileiro de Agronomia

O atual cenário do mercado aeroagrícola brasileiro, os desafios da comunicação com a sociedade, a tecnologia e a alta regulamentação, ações de boas práticas e a importância do setor para o País foram temas na fala do secretário-executivo do Sindag, Gabriel Colle, durante o 31º Congresso Brasileiro de Agronomia (CBA), quinta-feira, no Rio de Janeiro. Colle foi um dos debatedores na mesa redonda Novidades no Mercado de Trabalho, ocorrida à tarde, e focou ainda na importância da aviação para o desenvolvimento ambientalmente sustentável da agricultura.

A sustentabilidade foi tema na fala também dos outros debatedores da mesa: o agrônomo Eduardo Azeredo, consultor da empresa Agrosuisse para ações agricultura sustentável e controle biológico de pragas, e o analista de mercado Rodrigo Rocha Barbosa, da Videirainvest Empreendimentos, que apresentou os conceitos do crowdfarming, que se baseia no cultivo agrícola por encomenda e com entrega a domicílio. O moderador foi o diretor da Confederação dos Engenheiros Agrônomos do Brasil (Cofaeab), Marcos Marcon.



Diretor do Sindag apresentou um panorama do setor aeroagrícola a profissionais e lideranças de todo o País

CONTATOS

Entre a terça e a sexta-feira do CBA, Colle também conversou com para agrônomos, extensionistas, representantes de instituições de ensino e lideranças do setor agrícola de todo o País. O Sindag teve convite renovado para participar da programação da próxima edição do evento, daqui a dois anos, além de participar de encontros de agronomia no Mato Grosso, maranhão, Santa Catarina, Piauí e Mato Grosso do Sul.

O CBA é o maior evento da agronomia brasileira, voltado para profissionais e estudantes do setor agrário, além de interessados na temática da sustentabilidade no campo. Promovido pela Cofaeab e realizado pela Associação dos Engenheiros Agrônomos do Estado do Rio de Janeiro (Aearj), a edição deste ano teve como tema Agronomia do Presente: Cooperativismo, Empreendedorismo, Tecnologia e Inovação. Os quatro dias tiveram ainda apresentações de trabalhos científicos, mostra de produtos e plataformas digitais e cursos de atualização profissional.

Sem falar nas palestras de figuras como os ex-ministros da Agricultura Alysson Paolinelli e Roberto Rodrigues, do diretor de Assistência Técnica e gerencial do Serviço nacional de Aprendizagem Rural (Senar), Matheus Ferreira Pinto da Silva; representante da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (Fao) no Brasil, Rafael Zavala, e do ex-diretor-geral do órgão, José Francisco Graziano da Silva, entre outros nomes, de instituições de todo o País.

25 / 08 / 19

Sucesso na mostra aeroagrícola da Fenasucro & Agrocana

A aviação agrícola teve participação positiva na 27ª Fenasucro & Agrocana, que terminou na sexta-feira (23) em Sertãozinho/SP. A programação havia começado na terça (20) e teve o setor como novidade este ano. Além de um dos grandes destaques para o público, que pode ver de perto a mostra de um avião agrícola e ter a sensação de estar dentro de uma operação sobre lavoura, através de óculos de realidade virtual.

A mostra da aviação ficou a cargo da empresa Tangará Aeroagrícola, de Orlândia, que, junto com o Air Tractor AT- 502B, colocou em exposição também equipamentos usados nas operações (embarcados e em terra), além de um veículo de apoio. “Preparamos tudo para mostrar como é a rotina em campo”, explica o sócio proprietário da Tangará e presidente do Sindag, Thiago Magalhães.

“Atraímos quase mais atenções que o resto da feira”, brinca Magalhães, festejando a boa receptividade do público à novidade. Inclusive da imprensa: a aviação ganhou destaque nas coberturas jornalísticas desde o início da Fenasucro, com o presidente do Sindag esclarecendo sobre o papel do setor em atividades desde a proteção às lavouras até no combate a incêndios em reservas ambientais, destacando também o foco no profissionalismo e boas práticas no campo.



Presidente do Sindag teve participação em telejornais que cobriram a feira

O espaço da aviação agrícola contou ainda a participação da empresa Aeroglobo (representante da Air Tractor no Brasil). E, além de apresentar o setor para produtores, empresários e leigos no assunto, a equipe também distribuiu para o público infantil exemplares da revista Flapinho, com brincadeiras, figuras de aviões para colorir e informações sobre o setor.

Apesar de novidade na Fenasucro & Agrocana, a aviação agrícola não foi novidade no local do evento, já que o Centro de Eventos Zanini havia recebido dias antes a edição 2019 do Congresso da Aviação Agrícola do Brasil, promovido pelo Sindag. Que, aliás, foi recordista, tornou-se o maior encontro aeroagrícola do mundo e já tem volta marcada para o mesmo local, de 28 a 30 de julho de 2020.

26 / 08 / 19

NOTA OFICIAL – sobre os incêndios na Região Amazônica

O Sindicato das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag) manifesta sua solidariedade aos órgãos federais, estaduais e comunidades, bem como empresas aeroagrícolas associadas envolvidos nas operações contra incêndios na região Amazônica e outras reservas naturais existentes pelo País. Ao mesmo tempo em que reforça sua disposição em prestar auxílio, caso necessário e solicitado pela União e Estados, no planejamento e logística para aumento da quantidade de aeronaves presentes nas operações contra o fogo.

Há mais de 50 anos a aviação agrícola tem o combate a incêndios florestais como uma de suas prerrogativas legais e todos os anos o setor está presente em ações contra as chamas em reservas naturais em todo País. O Sindag ressalta ainda o compromisso de suas associadas com o patrimônio natural do Brasil, defendido não só em suas rotinas de boas práticas em campo, mas com a união de profissionais e tecnologias em emergências para preservar nossa fauna e flora.

26 / 08 / 19

Aviões agrícolas atuam há cerca de 10 dias em incêndios na Amazônia

Aeronaves Air Tractor, de 1,9 mil litros cada, combateram o fogo na Chapada dos Guimarães e agora estão em Rondônia e Sindag divulgou nota oferecendo apoio caso se precise ampliar frentes

Com a aviação agrícola atuando há cerca de 10 dias no combate a incêndios florestais na Região Amazônica, o Sindicato Nacional das Empresas do setor (Sindag) divulgou nesta segunda-feira (26) uma Nota Oficial ([veja AQUI](#)) se solidarizando com as associadas, órgãos governamentais e comunidades envolvidos nas operações. Ao mesmo tempo, reforçou sua disposição para auxiliar no planejamento e logística, caso seja necessário ampliar o número de aeronaves em ação em mais frentes contra as chamas.

Depois das operações contra focos na Chapada dos Guimarães, no Mato Grosso, que envolveram suas aeronaves agrícolas entre os dias 15 e 19, quatro aviões agrícolas Air Tractor, modelo AT-502B (com capacidade para 1,9 mil litros de água cada) estão atuando em Rondônia desde o final de semana.



Quatro aviões Air Tractor modelo AT-502B estão em Rondônia e mais quatro estão de sobreaviso

Os aviões agrícolas operam em conjunto com dois Hercules C-130 da Força Aérea Brasileira e helicópteros engajados no ataque às chamas. Além disso, outros quatro Air Tractor permanecem de sobreaviso para entrar em cena, caso solicitados. Os aviões estão atuando pela empresa Americasul Aviação Agrícola, que possui o convênio com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

ESTRATÉGIA

Nesse tipo de ação, os pilotos operam em apoio aos brigadistas em terra. A principal função do avião no combate a incêndio é resfriar o local, diminuindo a intensidade do fogo e o deslocamento das chamas. O que permite às brigadas de incêndio entrarem na área para o combate “corpo a corpo” contra os focos.

Essa é a maneira mais eficaz de evitar que o fogo retorne, já que, principalmente em grandes focos (em especial em áreas de florestas),

é de perto que se faz a “sintonia fina” de não deixar nenhuma fagulha para trás (às vezes protegida sob pedras ou saliências em terreno ou troncos). Os pilotos também protegem as equipes em terra no caso de alguma virada na situação (por exemplo, mudança de vento que faça as chamas cercarem o pessoal). Além disso, é do solo que é feita toda a coordenação de lançamentos.

Aviões podem ser usados ainda com a missão de extinguir totalmente as chamas em caso de focos menores, em áreas de acesso impossível para equipes em solo. Ou caso o incêndio na vegetação tenha sido localizado ainda em seu início (quase sempre em um voo de reconhecimento).

O combate às chamas é prerrogativa da aviação agrícola desde 1969 (pelo Decreto-Lei 917, de 8 de outubro daquele ano). O Brasil tem a segunda maior frota de aviação agrícola do mundo e diversos pilotos agrícolas atuam todos os anos nas temporadas de incêndios pelo País. Não só em reservas federais, mas também em parceria com o Corpo de Bombeiros dos Estados (principalmente São Paulo) ou ainda chamados por produtores rurais para combater chamas em lavouras.

27 / 08 / 19

Expointer: Sindag participa de lançamento da abertura da safra do arroz e de debate sobre defensivos

O Sindag participou nessa segunda-feira (26) de dois eventos importantes para o setor, dentro da programação da 42ª Expointer, em Esteio/RS. O primeiro deles foi o lançamento oficial da 30ª Abertura Oficial da Colheita do Arroz, com um almoço no espaço do Instituto Riograndense do Arroz (Irga). Já o segundo, logo em seguida, foi o Workshop sobre mercado ilegal de defensivos agrícolas, na Casa da Assembleia Legislativa, também dentro do Parque de Exposições Assis Brasil. Em ambos o sindicato aeroagrícola foi representado pela coordenadora de Eventos, Marília Güenter.

O lançamento da Abertura Oficial do Arroz (marcada para fevereiro) teve a presença do governador gaúcho Eduardo Leite e o presidente da Federação das Associações de Arrozeiros do Rio Grande do Sul (Federarroz), Alexandre Velho, ressaltou que o setor tem a segunda maior produtividade do mundo, atrás dos Estados Unidos. Um vídeo apresentado pela Federarroz destacou ainda que 70% do arroz produzido no país é gaúcho. A atividade é responsável por 3% do ICMS gerado no Rio Grande do Sul. Dos 527 municípios gaúchos, 140 têm no arroz a principal atividade econômica. Além disso, a cultura gera 20 mil empregos no Estado.



Marília entregou a Velho um ofício expressando apoio do Sindag ao evento e enfatizando a importância do arroz para a segurança alimentar do Brasil e para o próprio setor da aviação agrícola. Isso desde os primeiros voos do setor no Brasil, há 72 anos – não por acaso, na região de Pelotas, onde a Abertura da Safra ocorrerá de 12 a 14 de fevereiro de 2020. A representante do Sindag também conversou rapidamente com o governador Leite, destacando a importância da aviação agrícola para o Estado.



Também participaram da abertura do 30ª Abertura Oficial da Colheita do Arroz o presidente da Farsul, Gedeão Pereira, o secretário estadual da Agricultura, Covatti Filho, o presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária, deputado Alceu Moreira (PMDB/RS), o presidente do Instituto Riograndense do Arroz (Irga), Guinter Frantz, o senador Luiz Carlos Henze (PP/RS), o presidente da Fetag, Carlos Joel da Silva, e o chefe-geral da Embrapa Clima Temperado, Clenio Pillon, entre outras autoridades.

DEFENSIVOS

Já o debate sobre o mercado de defensivos ilegais foi promovido pela Frente Parlamentar de Combate aos Crimes Agropecuários (FPCCA), em parceria com o Sindicato Nacional das Indústrias de Produtos para Defesa Vegetal (Sindiveg). A abertura ficou a cargo do presidente da FPCCA, deputado Sérgio Turra (PP), e a programação abrangeu um panorama sobre estatísticas nacionais e ações contra o contrabando de defensivos no Estado.

A apresentações abordaram também os impactos dos defensivos ilegais na economia e para a segurança, além de dicas de como identificar um produto ilegal. Os participantes ainda debateram a elaboração de um plano de ação integrada entre as entidades presentes.



Evento organizado pelo deputado Sérgio Turra reuniu representantes de diversas entidades do setor produtivo

A 42ª Expointer vai até o próximo domingo (dia 1º) e o Sindag estará nessa sexta (30) na Casa do Alegrete. Além de receber associados e autoridade durante todo o dia, o sindicato também estará mais uma vez apresentando ao público da feira o projeto Aviação Agrícola 360º. Onde, através de óculos de realidade virtual, o visitante consegue ter a sensação de estar dentro de uma operação aeroagrícola.

27 / 08 / 19

Sindag participa de reunião sobre regulamentação no Banhado Grande

O diretor-executivo do Sindag, Gabriel Colle, e o empresário Gelson Solon Fernandes, da empresa Fersol Aviação Agrícola, representaram o setor aeroagrícola em mais uma reunião pra definir uma regulamentação para a aviação agrícola na Área de Proteção Ambiental (APA) do Banhado Grande (que integra os municípios gaúchos de Gravataí, Viamão, Santo Antônio da Patrulha e Glorinha). O encontro envolveu representantes do setor primário, o deputado estadual Gabriel Souza (MDB) – que defende o trabalho aeroagrícola e o marco legal para a atividade no auxílio aos produtores locais, e os promotores Daniel Martini e Felipe Teixeira Neto.

“O que queremos é estabelecer um conjunto de regras para fazer com que essa atividade seja realizada de maneira adequada. Explicando, por exemplo, quais equipamentos necessários e obrigatórios para fazer a pulverização”, explicou Souza. O parlamentar ressaltou que o objetivo é construir uma proposta, baseada em novas tecnologias, que possa servir de exemplo para outras APAs do Estado e do Brasil.



*Próximo passo será elaborar uma minuta de regulamentação até a próxima semana -
Foto: Juliane Pimentel*

Já Martini lembrou a ação do MP, iniciada em 2015, intimando o Estado para que elaborasse o plano de manejo da APA do Banhado Grande – criada em 1998 e que até hoje não possui o plano. A ação acarretou na suspensão das pulverizações nas lavouras de arroz dentro da área do banhado. “Estamos abertos a uma nova proposta, mas ela deve ser rápida e trazer avanços.”

O próximo passo será os produtores e setor aeroagrícola elaborarem a minuta de uma proposta, que na próxima semana será enviada ao MP. As partes têm um acordo válido até outubro, permitindo as operações aéreas no trato de lavouras na área. Mas a intenção é resolver o assunto antes do início da safra 2019/2020. Também participaram do encontro representantes da Associação dos Arrozeiros de Santo Antônio da Patrulha, Farsul, Irga e Secretaria Estadual do Meio Ambiente (Sema).

28 / 08 / 19

Aviação agrícola tem programação nessa sexta na 42ª Expointer

O Sindag estará na 42ª Expointer, em Esteio/RS, na próxima sexta-feira (30), recebendo associados, parceiros, autoridades e o público em geral na Casa do Alegrete (na quadra 34 do Parque Assis Brasil, próximo ao espaço da Farsul). A movimentação será das 10 às 17 horas e uma das atrações será o projeto Aviação Agrícola 360º,

onde os visitantes têm uma imersão em realidade virtual em uma operação aeroagrícola – desde o briefing antes da decolagem até o voo sobre as lavouras. A experiência é para todas as idades e as pessoas precisam apenas chegar no espaço para matar a curiosidade.

Paralelamente, está marcado para as 10 horas, no local, mais uma edição do Sindag na Estrada. Desta vez apenas para associados, discutindo demandas diversos e perspectivas do setor. Além disso, representantes das empresas associadas poderão tirar dúvidas sobre temas diversos com o assessor jurídico do Sindag, Ricardo Vollbrecht. O atendimento do advogado será das 14 às 16 horas. Às 17 horas, a movimentação do Sindag se encerra com um happy hour promovido pela empresa DP Aviação.

A programação na Casa do Alegrete conta com parceria com a Associação dos Arrozeiros de Alegrete (que coordena o espaço) e com a empresa Itagro Aviação Agrícola.



Experiência em realidade virtual será atração nessa sexta

28 / 08 / 19

Aviação agrícola segue combatendo chamas na Amazônia

Depois de uma manhã com chuva localizada na área de incêndios próximo a Porto Velho, em Rondônia, a tarde dessa terça-feira (27) foi de ataque às chamas a cerca de 80 quilômetros da capital, para os pilotos agrícolas envolvidos desde o início da semana nas operações para proteger a Floresta Amazônica. O grupo foi acionado por volta das 15h30 no fuso local (16h30 em Brasília). Os quatro aviões agrícolas Air Tractor AT-502B, com capacidade para 1,9 mil litros de água cada, realizaram um total de oito lançamentos para eliminar o foco.

Conforme o piloto Douglas (Carioca) Menezes, como a floresta está conservando a umidade na região, isso ajudou segurar o fogo, que foi mais facilmente eliminado nessa operação. Os outros pilotos do grupo são Gustavo Borges, Joni Silva e Fábio Domingues. Eles operam a partir do Aeródromo Zironi, onde há uma base dos bombeiros, a leste da capital – os Hércules C-130 da Força Aérea, por exemplo, estão baseados no Aeroporto Internacional Jorge Teixeira de Oliveira, na zona norte da cidade.

“O pessoal dos bombeiros e do Ibama fazem voos de reconhecimento e, quando um foco é encontrado, é feita uma análise do tamanho e logística necessária e aí se define quem é acionado”, conta Menezes. Os pilotos estão operando pela Americasul Aeroagrícola, que possui um convênio com o ICMBio para operações contra incêndios.

Duas das quatro aeronaves foram deslocadas para Rondônia logo após terem combatido as chamas no Chapada dos Guimarães, em Mato Grosso, entre os últimos dias 15 e 19. A empresa possui mais quatro aviões de sobreaviso, caso seja necessário deslocar para a região.



As aeronaves agrícolas combateram um foco a cerca de 80 quilômetros de Porto Velho nessa terça

Paralelamente o Sindag divulgou na segunda-feira (26), uma [nota oficial](#) se solidarizando com as associadas, órgãos governamentais e comunidades envolvidos nas operações. Ao mesmo tempo, iniciou um levantamento para saber quantas aeronaves da frota brasileira poderiam ser acionadas imediatamente, caso haja a necessidade de ainda mais reforço – tendo em vista que sete Estados pediram ajuda federal contra as chamas.

[Clique AQUI para ver mais imagens](#)

28 / 08 / 19

Brazilian agricultural aviation in Amazonian fire operations

After a morning with the light rain in the area of upcoming fires in Porto Velho, Rondônia State, this Tuesday afternoon (27) had firefighting flights for a group of agricultural pilots who are part of the teams that aim to protect the Amazon jungle. The operation this time took place 80 kilometers from the city.

The group operates four AT-502B model Air Tractor agricultural aircrafts and was called around 3:30 pm local time (4:30 pm in Brasília). Pilot Douglas (Carioca) Menezes says there were eight throws on the flames to eliminate the fire focus. He explains that, as the forest still conserves moisture in the region, it helps to hold the fire, which made it easier to work on this operation.

[Click here to see images \(photos and footage\)](#)

The other pilots of the group are Gustavo Borges, Joni Silva and Fábio Domingues. They operate from the Zironi Aerodrome, where there is a fire brigade east of the capital – the two C-130 Hercules of the Brazilian Air Force, for example, are based at Jorge Teixeira de Oliveira International Airport in the northern part of the city.

Two of the four aircraft were displaced to Rondônia shortly after fighting the flames in the Chapada dos Guimarães National Park, in Mato Grosso state, last August 15 to 19. The company has four more warning aircraft, if it is necessary to travel to the region.

MORE AIRPLANES

The Americasul Aeroagrícola company, which owns the aircraft, has a contract with the Brazilian government for fire operations and has four more aircraft ready to go into operation if they are called by the firefighters or the Brazilian Army, which is coordinating operations in the region.

Last Monday, the National Union of Agricultural Aviation Companies (SINDAG) expressed his support and stated that it is available to the Brazilian government to mobilize more aircraft, if necessary. At the same time, a survey began among its 165 member companies to find out how many planes and pilots would be ready to take action immediately and where they are.

29 / 08 / 19

Aviação agrícola combate incêndio em reserva ambiental em São Paulo

Além de quatro aviões agrícolas atuando desde segunda-feira em Rondônia (após terem combatido chamas na Chapada dos Guimarães/MT), outra aeronave utilizada em lavouras passou a ajudar os bombeiros nessa quinta (29), em uma reserva ambiental na região de Araçatuba/SP

Enquanto mantém há quatro dias uma frente de combate às chamas no Estado de Rondônia – depois de ter atuado cinco dias contra incêndios na Chapada dos Guimarães, no Mato Grosso, a aviação agrícola brasileira começou nesta quinta-feira (29)

a combater também um incêndio que se alastra em uma reserva ambiental no município de Castilho, no interior de São Paulo. Um avião Air Tractor AT-502B, da empresa Imagem Aviação Agrícola, deslocou-se de São José do Rio Preto para ajudar os bombeiros paulistas. Com capacidade para 1,9 mil litros de água, o avião passou a atuar em conjunto com um helicóptero Esquilo dos bombeiros, que leva 400 litros de água em cada lançamento.



Aeronave da associada do Sindag está operando em conjunto com o helicóptero dos bombeiros -Foto: Corpo de Bombeiros de São Paulo



Avião da Imagem está apoiando bombeiros em uma reserva no município paulista de Castilho - Foto: Rodrigo Fernandes/Imagem Aviação Agrícola

As duas aeronaves atuam em conjunto com as equipes em terra, onde o Corpo de Bombeiros tem cerca de 40 homens na operação, junto com viaturas autobomba tanque. Além disso, o avião também faz alguns lançamentos de água em pontos de difícil acesso para o pessoal no solo. A empresa Imagem é uma das associadas do Sindag que mantém convênio com o governo paulista para apoio em incêndios florestais.

[Veja AQUI a matéria no portal G1](#)

AMAZÔNIA

Outra associada, a Americasul Aeroagrícola, tem quatro AT-502B operando em parceria com os bombeiros de Rondônia e a Força Aérea Brasileira. Até essa quarta-feira (28) eles combateram focos de incêndio em um raio de 80 quilômetros da capital, Porto Velho. Nessa quinta, o grupo foi transferido para uma base na cidade de Machadinho do Oeste, a cerca de 200 quilômetros a leste. A Americasul atua em convênio com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e tem mais quatro aviões de sobreaviso, caso necessite de reforço na Amazônia.

O combate às chamas é prerrogativa da aviação agrícola desde 1969 (pelo Decreto-Lei 917, de 8 de outubro daquele ano). O Brasil tem a segunda maior frota de aviação agrícola do mundo e diversos pilotos agrícolas atuam todos os anos nas temporadas de incêndios pelo País. O assunto foi tema de uma reportagem especial da edição nº 3 (março a maio) da revista Aviação Agrícola, do Instituto Brasileiro da Aviação Agrícola (Ibravag) – páginas 24 a 33, [clique AQUI para ver](#).

30 / 08 / 19

Aviação agrícola está combatendo incêndios no Centro-Oeste, Norte e Sudeste do Brasil

Operações ocorrem em parceria com o ICMBio e bombeiros, além de uma brigada aérea com projeto filantrópico. Em todas as frentes, já foram mais de 400 lançamentos de água contra fogo

Pelo menos três frentes de combate a incêndios em floresta, vegetação rasteira e lavouras estão mobilizando aviões agrícolas pelo País, nessa temporada de calor e tempo seco em boa parte dos Estados. Na Amazônia, quatro aeronaves estão atuando em Rondônia desde o início da semana – depois de duas delas terem combatidos chamas entre os dias 15 e 19 na Chapada dos Guimarães, em Mato Grosso. Em São Paulo, outro avião começou a atuar nessa quinta-feira (e continua hoje) em apoio a bombeiros que lutam para controlar o fogo em uma reserva ambiental no município de Castilho, perto da divisa com o Mato Grosso do Sul. Já em Goiás, três aviões atuam desde julho e já atenderam diversos chamados de produtores para combate às chamas em lavouras no sudoeste do Estado.

No total, já foram mais de 400 lançamentos de água em todos os incêndios, passando dos 450 mil litros de água (em alguns casos com espuma para retardar as chamas).

SÃO PAULO

A frente mais nova de ação é a paulista, que fica na região de Araçatuba. Ali o trabalho está sendo feito com um avião Air Tractor AT-502B, da empresa Imagem Aviação Agrícola, de São José do Rio Preto. Com capacidade para 1,9 mil litros de água (1.893, para ser exato), a aeronave agrícola está atuando junto com um helicóptero Esquilo do Esquadrão Águia, da Polícia Militar, em ao Corpo de Bombeiros, que mobilizou tem cerca de 40 homens, junto com viaturas autobomba tanque.

Conforme o empresário aeroagrícola Rodrigo Fernandes, que está pilotando na operação, foram cerca de 40 lançamentos feitos pelo avião contra as chamas, desde as 8 horas até o final do dia. “Cerca de 80 mil litros de água”, comentou, sobre as cargas misturadas com líquido gerador de espuma, para aumentar a eficiência. As operações seguem nessa sexta-feira, contando também com equipe de terra e veículos de abastecimento da empresa aeroagrícola e dos bombeiros.

O governo paulista mantém convênios com empresas aeroagrícolas em diferentes regiões, através da Defesa Civil. As empresas colocam aviões e pilotos à disposição para pedidos de apoio dos bombeiros e realizam treinamentos anuais para atuação em conjunto com a equipes em terra.

RONDÔNIA

Desde o início da semana outros quatro AT-502B estão atuando na Operação Verde Brasil, sob o comando da 17ª Brigada de Infantaria de Selva, em Porto Velho, e em conjunto com a Força Aérea Brasileira e bombeiros. Os aviões são operados pela empresa Americasul Aviação Agrícola, de Goiás, que possui convênio com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). Duas das aeronaves haviam combatido as chamas no parque da Chapada dos Guimarães entre os dias 15 e 19. Até essa quarta-feira (28) os pilotos da Americasul combateram focos de incêndio em um raio de 80 quilômetros da capital. Nessa quinta, o grupo foi transferido para uma base na cidade de Machadinho do Oeste, a cerca de 200 quilômetros de Porto Velho. A empresa tem mais quatro aviões de sobreaviso, caso necessite de reforço na Amazônia.

GOIÁS

No sudoeste goiano, as operações estão a cargo da empresa Aerotex Aviação Agrícola, que montou uma brigada de combate a incêndios contratada pelos produtores. A operação ali tem ainda caráter filantrópico: a exemplo da temporada de incêndios do ano passado, a empresa deve doar todo o lucro das operações para três entidades de Rio Verde (onde fica a base da empresa): Escola Dunga de Ensino Especializado, Abrigo dos Velhos e Hospital do Câncer de Rio Verde.

No ano passado, quando a ideia da Brigada de Incêndio foi lançada, ela operou apenas em setembro e rendeu R\$ 45 mil ao Hospital do Câncer. Este ano, a estrutura colocada no serviço passou de dois para três aeronaves e pilotos – aviões agrícolas Cessna 188, com capacidade para pouco mais de 1 mil litros de água. Além de um técnico agrícola para apoio em terra. Desde julho, quando começaram as operações, o grupo soma 80 horas de voo em combate a incêndios, com mais de 300 lançamentos contra chamas. As operações seguem até o final de setembro.

O combate a incêndios florestais é prerrogativa da aviação agrícola desde 1969 (pelo Decreto-Lei 917, de 8 de outubro daquele ano). O Brasil tem a segunda maior frota de aviação agrícola do mundo e diversos pilotos agrícolas atuam todos os anos nas temporadas de incêndios pelo País.

