

AgAir *update*

PERIÓDICO DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

A Thrush Aircraft Apresenta os Inteiramente Novos **510P2 e 510P2+**



Mulheres Ganham
Espaço na Aviação
Agrícola

7 Formas de Cobrar
Dívidas e Evitar
Inadimplências

Aviação Agrícola Brasileira
Voa em Direção ao Uso do
Baixo Volume

Keep Turning... Nesta Edição

Edição em português | Volume 22, Número 10

Nesta Edição...

- 12 A Thrush Aircraft Apresenta os Inteiramente Novos 510P2 e 510P2+
- 16 Mulheres Ganham Espaço na Aviação Agrícola, Conquista que Passa Pelo Aperfeiçoamento na AeroGlobo
- 32 Aviação Agrícola Brasileira Voa em Direção ao Uso do Baixo Volume
- 46 Aviação Agrícola nos EUA nos Dias de Hoje

SINDAG...

- 24 Live do Sindag Marca Início dos Preparativos para o Congresso AvAg 2022
- 28 O Batismo de Fogo de uma Piloto

Em Toda Edição...

Colunas e seções mensais

- 06 Papo de Cabine | Bill Lavender
- 07 Está por Acontecer
- 08 Correio de AgAir
- 22 Papo de Gestão | Rafael Correa da Costa
- 30 Livre para Voar | Gleice Silva
- 44 Low and Slow - "Baixo e Devagar" | Mabry Anderson

Na capa e nesta página: Os novos Thrush Aircraft 510P2 e 510P2+ no pátio da fábrica da Thrush em Albany, Geórgia.

AgAir update
PERIÓDICO DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

P.O. Box 850 • Perry, GA 31069 USA
475 Myrtle Field Rd. • Perry, GA 31069 USA
FONE: 478-987-2250 • FAX: 478-352-0025
aau@marsaymedia.com • agairupdate.com

AgAir Update is a Marsayl Media Publication

MarsaylMedia
PROFESSIONAL PUBLISHING

EDITOR:

Bill Lavender - bill@marsaylmedia.com

REDATOR:

Graham Lavender - graham@marsaylmedia.com

ADMINISTRAÇÃO:

Casey L. Armstrong - casey@marsaylmedia.com

PUBLICIDADE:

Gina Hickmann - gina@agairupdate.com

Ivan Parra - ivan@agairupdate.com

Ernie Egler - ernie@marsaylmedia.com

Melanie Woodley - melanie@marsaylmedia.com

PRODUÇÃO:

Deborah Freeman - deborah@marsaylmedia.com

CIRCULAÇÃO:

Mary Jane Virden - maryjane@marsaylmedia.com

subs@agairupdate.com

AUTORES CONTRIBUINTES:

Rafael Correa da Costa -

contato@agroflysystemas.com.br

Gleice Silva - comercial@prev-one.com.br

REPRESENTANTES SUL AMERICANOS:

Gina Hickmann - gina@agairupdate.com

Ernesto Franzen - ernesto@agairupdate.com

Marcia Specht - marcia.specht@gmail.com

Ivan Parra - ivan@agairupdate.com

Noelia Burgeus - noeliburgues@gmail.com

Pat Kornegay - pat@svatx.com

Direitos Autoriais 2021 AgAir Update mantém todos os direitos para a reprodução de qualquer material apresentado, incluindo, mas não limitado a artigos, fotografias, e-mails e mensagens. Todos os materiais continuam a ter os direitos de autoria para AgAir Update. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida, em parte ou na totalidade, sem o consentimento por escrito do editor. O editorial publicado não necessariamente reflete as opiniões do editor. Acredita-se que o conteúdo dentro do AgAir Update seja verdadeiro e preciso e a editora não assume responsabilidade por quaisquer erros ou omissões. Editoriais manuscritos não solicitados e fotos são bem-vindos e incentivados. Nós não somos responsáveis por algum retorno a menos que os registros sejam acompanhados de um envelope selado e auto endereçado. O prazo da publicidade é às 12 horas, no 1º dia do mês anterior ao da sua publicação.





Feito para heróis

Piloto agrícola. Poucos trabalhos são tão exigentes ou essenciais. Áreas desafiadoras. Pivôs. Redes elétricas. E ventos de través variáveis, para piorar. De madrugada e tarde da noite. Tudo para manter as lavouras saudáveis e o suprimento alimentar mundial protegido. É uma missão heróica – e nós construímos os melhores aviões para os que a cumprem bem. E agora construímos uma empresa para apoiar você. Não só hoje. Não só no ano que vem. Mas para sempre. Com foco em segurança, serviço ao cliente e liderança de primeira. Porque, do nosso ponto de vista, heróis não merecem nada menos que isso.



Para saber mais sobre as novidades na Thrush e dos aviões que construímos para o trabalho mais essencial do mundo, ligue para a Thrush Aircraft do Brasil, pelo fone (62) 3316-0000.

THRUSH
A I R C R A F T

A Thrush Aircraft Apresenta os Inteiramente Novos **510P2 e 510P2+**

por Graham Lavender



Henry Ford disse uma vez, “Em tempos difíceis, lembre-se que o avião decola contra o vento, não a favor dele”. Esta apropriada citação aeronáutica não poderia ser melhor aplicada do que para a nova e relançada Thrush Aircraft – e decolar contra o vento é exatamente o que a empresa fez ao lançar dois novos aviões em sua linha de produtos para 500 galões (1.892 litros), o 510P2 e o 510P2+.

A Thrush está acostumada a desafios. Em 2012, sob um diferente proprietário, a empresa lançou um novo avião de 500 galões com o motor turbo-hélice GE H80. Esta combinação de célula e grupo motopropulsor foi um sucesso instantâneo, com um berço de moto reprojetoado que alongava o nariz e dava um balanceamento excepcional ao envelope de voo, além de junções de longarina com vida útil de 60.000 horas. Porém, a falta de suporte do fabricante do motor se mostrou de difícil solução a longo prazo.

Pouco menos de uma década depois, a Thrush “renasceu”, e o foco da empresa foi redefinido. A Thrush manteve o projeto bem sucedido da célula do 510G e lançou dois novos aviões usando esta célula já existente e sua engenharia aperfeiçoada – o P2 e o P2+. Estes aviões

usarão os motores turbo-hélice PT6A-34AG e PT6A-140AG com 750 e 867 SHP respectivamente. Ambos aviões vêm com uma hélice quadripá projetada especificamente para esta aplicação.

Os motores dos Thrush 510P2/P2+ são posicionados em berços de motores originalmente projetados para o H80 mas levemente modificados, os quais alongam o nariz para aumentar a estabilidade e o desempenho em relação ao modelo 510P. Isto também cria um espaço adicional para bagagens ou ferramentas na parte da frente do avião. Outras mudanças de projeto no 510P2/P2+ são a montagem melhorada do filtro de ar, a qual resulta em acesso mais rápido ao filtro, tubulações rígidas de aço inox e alumínio para combustível e óleo (eliminando a necessidade de troca de mangueiras em serviço), e um novo chicote elétrico no compartimento do motor. Uma nova vedação da tomada de ar usando gaxetas em formato de “P”, a qual resultará em melhor vedação da admissão de ar também foi adotada. Os 510P2/P2 terão novas plaquetas de identificação e estarão disponíveis nas configurações de cabine simples e cabine dupla. A certificação e subseqüente entregas dos novos aviões são esperadas para o último trimestre de 2021 para o cabine ►

(E-D) O Thrush 510P2, com motor PT6A-34AG e o Thrush 510P2+, motorizado com um PT6A-140AG.





Em pé (E-D): o CEO da Thrush Mark McDonald, seu CFO Clint Hubbard, e o Diretor de Serviços Kevin Pierce.

Agachados (E-D): o Diretor de Operações de Voo Terry Humphrey e o Diretor de Produção Steve Jocelyn.

simples, e para o primeiro trimestre de 2022 para o cabine dupla.

Os conceitos dos projetos já estavam na prancheta de desenho bem antes da Ag Aviation Expo de 2020 (o congresso da NAAA) em Savannah, durante a qual o Presidente da Thrush, Mark McDonald, fez uma reunião com o grupo de revendedores Thrush que tinham comparecido, para coletar sugestões e um feedback geral sobre os futuros aviões. Atualmente, há nove revendedores Thrush em todo o mundo: ASI Jet (EUA), Mid-Continent Aircraft (EUA), North Star Aviation (EUA), Yorkton Aircraft (Canadá), Aerotec (Argentina), Thrush do Brasil (Brasil), Statewide Aviation (Austrália), Orsmond Aviation (África do Sul) and Africair (África). O projeto final dos novos modelos começou logo após o congresso, seguido pelas atividades de fabricação e montagem. Os testes em voo do 510P2+ começaram em setembro de 2021. No momento em que este artigo é escrito, mais de 32 encomendas confirmadas e reservas de

revendedores já foram feitas para os novos aviões. Os revendedores estão oferecendo suas unidades reservadas para venda agora. A Thrush espera aumentar sua produção em 50% em 2022.

Com este aumento na produção, também vem um aumento no suporte. Nos últimos 15 meses, o prazo de entrega para peças de reposição foi reduzido de meses para semanas em itens de difícil aquisição. Conforme McDonald, “A nova Thrush Aircraft cuida do seu avião, do momento em que começamos a fabricá-lo até a hora de aposentá-lo”.

Além dos dois novos modelos, a Thrush Aircraft também está introduzindo um programa de conversão para proprietários do modelo 510G, atualmente motorizado com a turbina GE H80. Os proprietários terão a opção de escolher por um motor PT6A-34AG novo ou um que seja fornecido pelo proprietário, o qual deverá estar dentro de determinadas especificações e do TBO. O processo de conversão levará cerca de 60-75 dias para

se completar. Revisões geral e anual da célula poderão ser feitas durante o processo de conversão. As conversões deverão começar em novembro de 2021, com algumas já encomendadas. Em 2022, os Centros de Serviço Thrush internacionais também farão estas conversões.

Os modelos 510P2/P2+ trazem dados de desempenho impressionantes. Ambos os modelos têm tanques de combustíveis padrão de 228 galões (863 litros) e peso máximo de decolagem de 4.762 kg. As velocidades de manobra para ambos os modelos são de 158 MPH, a velocidade nunca exceda é 186 MPH e a velocidade máxima para extensão dos flapes é de 157 MPH. A versão de cabine simples tem dois compartimentos de bagagem, com capacidades para 45 e 27 quilos. Ambos modelos têm carga útil de aproximadamente 2.630 quilos, dependendo da configuração. O 510P2+ tem 117 HP a mais do que o antigo modelo 510P e seu peso vazio é menor.

O piloto de testes da fábrica, Terry Humphrey, que voou todos os modelos de Thrush, comenta: “Os pilotos se surpreenderão com o desempenho destes aviões. A abundância de potência, junto com o balanceamento da fuselagem alongada, faz dos 510P2/P2+ verdadeiros ‘carros-esporte’, mas com as sólidas características de voo dos Thrush. Estão entre os melhores aviões que já voei”.

Os 510P2/P2+ também tem um novo modelo de hélice quadripá Hartzell. A rotação de decolagem do 510P2+ é de apenas 1.900 RPM, e durante condições gerais de

trabalho é reduzida para 1.700 RPM. Isto, combinado com seu diâmetro de 103 polegadas (2,59 metros), reduz dramaticamente a velocidade tangencial na ponta da pá, resultando em um avião mais silencioso. O 510P2 com motor PT6A-34AG decola com 2.080 RPM e trabalha com 1.900-1.950 RPM. Ambos os modelos usam a mesma hélice.

A certificação completa pela FAA para os novos 510P2/P2+ é esperada para até o final de 2021, e com isso virá a publicação de dados adicionais de desempenho. A Thrush espera iniciar as entregas imediatamente após a certificação. A empresa está promovendo um open house em 10 de dezembro, após a Ag Aviation Expo 2021 da NAAA em Savannah, para comemorar a certificação dos aviões. Lá, haverá exibição das aeronaves, com a oportunidade de pilotos qualificados avaliarem os aviões.

As demandas de certificação para dois novos aviões e de reconstruir uma empresa não impediram a Thrush Aircraft de se focar também em sua linha de maior porte, o 710P. O programa 710P está planejado para receber muitos aprimoramentos no ano que vem.

Com o “vento de proa” incessante do renascimento de uma empresa e a recusa em simplesmente seguir fazendo o que fazia antes, a Thrush Aircraft sem dúvida decolou de proa para o vento, com o lançamento de dois novos aviões que certamente servirão a aviação agrícola por muitos dos anos que virão. ✈️

Os novos Thrush 510P2 e P2+ tem um compartimento dianteiro para bagagens ou ferramentas com a largura da fuselagem.

