

\$ 0,00

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA

\$ 0,00

Plastinet

A sua revista digital de plastimodelismo

Ano 1 / Nº 001
Jan-Abr/2005

AT-29



F-16



E-3



CRUZEX 2004



MIG-21



M-34

Plastinet

Participa de Missão da Marinha

007ST IN BRAZIL

Terra Brasíllis

Eventos



GPAL



GPPB

Livros: Ecos de uma Vida

Perfil: Tio Marcão

De Plastimodelista para Plastimodelista

Janeiro/Abril de 2005

Aos caros colegas plastimodelistas

Disponível para vocês, a número 001 da PLASTINET "a sua revista digital de plastimodelismo". Extraordinariamente, com mais de 100 páginas de puro material útil ao plastimodelista. E o mais importante, você não está pagando um centavo sequer por isso tudo. É TOTALMENTE GRÁTIS PARA TODOS.

Ouvimos e acatamos cada crítica de cada leitor. Na verdade, agradecemos a cada um, pois cremos que seguindo as dicas destes, estamos com um conteúdo mais interessante, e um visual mais enxuto.

Queremos adiantar que, provavelmente, estaremos com a edição 002 disponibilizada antes do início do segundo quadrimestre de 2005.

Esclarecemos que a demora na liberação desta edição, deveu-se basicamente, ao aguardo da conclusão do nosso site. Site este que você leitor, terá acesso e poderá nos ajudar a fazer melhor a Plastinet.

Numa iniciativa mais ousada, a Plastinet, além de não cobrar nada dos seus leitores, ainda dará brindes. Confirmam detalhes no site da Plastinet www.plastinet.com.br

Nesta edição, estamos colocando duas matérias em português e inglês simultaneamente. Uma originalmente em inglês, escrita pelo aficionado por fotografia de forças aéreas não muito comuns, o inglês Phill Camp. A tradução desta matéria coube a Myrta Simões, patroa do nosso revisor Zé Maria. Reiteramos os nossos agradecimentos. A segunda matéria, escrita originalmente em português e traduzida para o inglês, é a primeira parte do material sobre o MIG-21. Escrita pelo fanático por MIG-21 Everton Luiz, de Recife. Esta matéria está também em inglês, atendendo aos pedidos dos vários colaboradores estrangeiros, que forneceram praticamente, todas as fotos da matéria. Sempre que necessário, estaremos fazendo uso deste expediente.

Para os montadores de militar, detalhes do M-34. Para os fãs de aviação, detalhes de nada menos que: E-3 Sentry da força aérea francesa, F-16 da força aérea venezuelana e do novíssimo AT-29 Supertucano da FAB. Este último, com detalhes suficientes para se montar um super modelo da mais nova aeronave da FAB, incluindo detalhes exclusivos e disponibilizados pela primeira vez, aqui na Plastinet.

Assim sendo, por favor montem melhor seus kits, com as referências da Plastinet.

Com a seção Terra Brasília, estaremos divulgando gratuitamente o material feito no Brasil voltado ao plastimodelismo. Essa é uma forma de ajudarmos e valorizarmos o que é feito por nós.

Por favor, caríssimos leitores, mandem suas críticas e sugestões, para melhorarmos a nossa revista. Sem a colaboração de vocês, nada disto estaria acontecendo.

Muito obrigado, boa leitura e divirtam-se.



EXPEDIENTE

Editor Chefe: Erick Caldas

Editores: Emídio Neto, Fábio Jorge e Ricardo Infiangardi

Diagramação: Fábio Jorge

Revisão: Zé Maria

Colaboraram nesta Edição:

- Alexandre Romão(PB)
- Mirta Simões(PB)
- Zé Maria(PB)
- BANT, Base Aérea de Natal
- SENCONSAER, Serviço de Comunicação Social da Aeronáutica
- Fábio Duarte(RN)
- Toninho de Catanduva(SP)
- FCM Decais(RJ)

AGRADECIMENTOS

Mais uma vez, agradecemos a Deus por estar nos dando a oportunidade da continuação deste trabalho.

A todos que direta ou indiretamente nos incentivam e ajuda a fazer a Plastinet, muito obrigado

Cada palavra, cada idéia, cada detalhe, dica, informação, nada seria possível sem cada pecinha deste quebra-cabeça. Cada pequena força empregada, que sozinha não geraria resultado mas, que quando unidas, a sinergia foi notável.

Os nossos sinceros agradecimentos a:

- Alexandre Romão(PB)
 - Everton Luiz (PE)
 - Capitão de Corveta Fábio Duarte (MB)
 - Maj Av José Augusto (GITE)
 - Marcão (RN)
 - Embraer
 - Marcelo Matos (PE)
 - Zé Maria (PB)
 - Myrta Simões (PB)
 - Phill Camp (UK)
 - Simon Watson (UK)
 - Cel Av Slaves (BANT)
 - Maj Av Régis (BARF)
 - Ten Av Dias (BARF)
 - Maj Av Frederico (BARF)
 - Sgt Marta (Comunicação Social BANT)
 - Major Martinez (FAV)
 - Major Didie Paque (Força aérea francesa)
 - Maj Av Spengler (SERCONSAER)
 - Maj Av Lorenzo (SERCONSAER)
- Sem o apoio de vocês, nada disto estaria acontecendo.

4 - Cartas

6 - Plastinet participa de missão da Marinha



9 - CRUZEX 2004



19 - Plastinet Perfil: Tio Marcão



22 - 007 In Brazil

28 - Terra Brasilis

31 - MIG-21 Fishbed (primeira parte)



36 - Detalhes do M-34



41 - Detalhes do E-3 Sentry



51 - Plastinet Livros: Ecos de uma vida



55 - Detalhes do F-16



66 - FNP, uma realidade

67 - Eventos: APPE

71 - Eventos: GPAL

77 - Eventos: GPPB

83 - Detalhes do AT-29



Plastinet *Cartas*

Pessoal, PARABÉNS pelo belo trabalho!!!! SUCESSO a todos e vida longa a publicação.... Um abraço.

Claudio Moura, Rio de Janeiro/RJ

Parabéns pelo bom trabalho. Vida Longa e Próspera (como dizia o velho Sr.Spock)

Mecca, Sao Paulo/SP

Galera, meus parabéns! Ficou show de bola! Baixei e dei uma olhada rápida, achei muito legal. No escritório, lá a folha e tinta são "mais baratas", irei imprimir e ler com toda a calma do mundo. Muito legal! Muito bom! Se algum dia eu puder ajudar de alguma forma, é só avisar. Grande abraço, boa sorte e tudo de bom! Sinceramente.

Guimarães, Porto Alegre/RS
paulo.guimaraes@brturbo.com

Eu tive a oportunidade de vê-la agora em Maceió, e gostei muito. Uma idéia super simples, com um custo de produção baixíssimo e muito conteúdo de referência. Você deve saber quanto custaria fazer uma revista nos moldes tradicionais com cerca de 100 páginas e mais de 1500 fotos né? Espero que você aprecie os próximos números.

Um grande abraço
Marcus Sampaio - Salvador/BA

Parabéns à Plastinet, muito boa a revista em PDF, ficou muito legal. Qual vai ser a periodicidade da revista ???

Um forte abraço
Di Stephano - Niteroi/RJ

**Inicialmente a cada 4 meses, mas pretendemos reduzir aos poucos este intervalo.*

Parabéns a todos da Plastinet. Conte com nosso pessoal do GPAL. Simplemente 10.
sds.

Lula - Maceió/AL

Pessoal, terminei agora de ler a edição e gostei muito!! aguardo ansiosamente as próximas. Boa sorte a vocês e contem comigo!! Grande abraço.

Claude -Rio de Janeiro/RJ

**Claude, esperamos, sim sempre contar com nossos leitores. As nossas páginas estão sempre abertas para vocês, basta enviarem o material e publicaremos.*

Show de bola. Se precisar da minha ajuda é só falar. Já estou fotografando a sequência de montagem de um kit espetacular e quando estiver pronto vou enviar para que seja analisado e quem sabe publicado. Um abraço a todos.

Pepa, Jaboação dos Guararapes/PE

**Aguardamos o material para publicação Pepa*

Pensei 20 vezes antes de postar, já que essa "eterna encrenca" que vocês tem aí no Nordeste me dá a impressão de que "criticar um implica em, automaticamente, tomar o partido do outro". Mas no fim resolvi mandar. Seguem abaixo minhas observações sobre a "Plastinet". Não são "críticas destrutivas", mas apenas observações sobre o que acho que pode ser revisto/melhorado para a próxima edição. Esta era um teste, não era??

Geral: Layout pesado. Apesar do conteúdo não estar mal distribuído e a leitura ser fácil, a escolha de títulos e nomes impressos com efeitos do tipo "Bevel/Emboss" e com sombras (efeitos esses já bastante "batidos") deixou a aparência visualmente muito pesada e, com certeza, isso também influencia no peso do arquivo. Além do que, com todos esses fundos coloridos, se for para imprimir ... haja tinta.

No rodapé da página, a faixa azul dificulta a leitura do nome da revista e do nº da página. Tá certo que são só 27 páginas, mas mesmo assim um índice não seria má idéia. Se não pela facilidade para localizar as matérias, pela facilidade de visualizar numa tacada só qual é o conteúdo da revista.

Uma penca de páginas de fotos de avião, mas nada sobre técnicas, dicas e montagem???

Capa: Na thumbnail no site do GPPB aparecem os títulos "Raio-X: T-25 Universal" e "Eventos: Campinas 2004". Na capa da revista que fiz download aparece apenas o título da matéria do Corsair, sem os dois mencionados acima. As fotos do T-25 e do Evento de Campinas ficaram "soltas", sem sentido. As fotos estão escuras. A correção no Photoshop é fácil.

Perfil do Plastimodelista: Seria bom ter colocado legendas nas fotos ou, pelo menos, nos kits. Tem dois kits ali que não tenho a menor idéia do que são (nem da aeronave representada, nem da escala/marca do kit). Corsair da TAM, fotos escuras. Na ficha técnica, depois de pensar um pouco "deduzi" que "MTOW" deve ser a abreviação de "Maximum Take-Off Weight" ("Peso Máximo

na Decolagem”). Mas quantos leitores vão saber disso?? Sempre que possível, partam do princípio de que “o leitor não sabe aquilo”. Do contrário, boa parte de quem lê não vai entender quase nada. Legendas nas fotos fazem falta. Tem duas partes do Corsair nas fotos que não consegui identificar. O texto do Eufrásio transmitiu bem a emoção dele ao ver um clássico “ao vivo” (sei bem o que é isso), mas senti falta de “contarem mais um pouco sobre os detalhes do avião”. Por exemplo: o interior é cinza claro ou branco? As fotos não deixam “claro” porque estão “escuras” (Desculpem mas não resisti ao trocadilho.). Mas... o interior do Corsair não deveria ser verde? Se devia, e como restauraram este pintando de cinza claro ou branco, as fotos sem legendas explicando o fato podem induzir o modelista novato ou menos avisado ao erro, vira uma referência incorreta.

T-25, legendas (conforme mencionado no item sobre o Corsair) ... e alguma menção às cores, já que em alguns lugares as fotos não deixam claro a cor correta. Vide, por exemplo, as duas fotos superiores da página 14, da mesma parte da aeronave. Como sei que cinza é aquele? Não precisa colocar o “FS”, mas um “claro ... médio ... escuro” já ajuda.

Na parte inferior da página 15, o cinza do porão de rodas é azulado/esverdeado ou é a foto? Por isso digo que legendas são essenciais.

Evento Campinas, mesmo “pobrema” da falta de legendas nas fotos dos kits. Eu sei que aquele “Gollum” é scratchbuilt em 1:1, mas quem não sabe e vê a foto, adivinha como? Vocês

não vão sair caçando quem é o modelista que fez cada kit, mas pelo menos o “nome” do modelo (F-14, Sherman, etc) e a marca e escala deveriam constar.

De lambuja, mas menos importante (hahahaha) o Zé Luiz Afranga, Lili Carabicha e Akira-Kitosawa eu conheço. Quem são os outros?

Quanto ao texto, como excluí os concursos da minha vida, eu li por cima e boa. Nada a comentar.

Penélopes, TEM LEGENDA nas fotos das moçoilas! Deu pra saber quem é quem! Beleeeeza! Aliás, lembrei que conheço a Cris lá do JRPMS. R o b e r t o Kenji, também conhecido como “Xupacabras” aqui na WK (gente boa pacas). Achei que o texto ficou bem legal. Só ficou uma leve “mistura” de 1ª com 3ª pessoa em alguns pontos, mas pouca coisa.

Quem Somos: Nunca vi tanto cabra feio...

Diz aí, moçada: fazer uma revista, mesmo digital, é trampo pra caraca, não? Imprensa, então ... Em suma, é isso. Sem mágoas. Boa sorte.

[]’s Vazquez - Webkits

**Vicente Vazquez, você nem sabe a honra para nós de termos você como leitor. Só temos a agradecer cada crítica sua, afinal sem elas não melhoraremos. E esperamos que possamos ter atendido um pouco melhor nesta edição. Lembramos que não há nenhum profissional em diagramação nem artes visuais, contamos sempre com a ajuda e colaboração de amigos e colegas geralmente plastimodelistas, mas estamos aprendendo aos poucos. Manda mais crítica, amigo Vazquez.*

Parabéns pelo trabalho da equipe que “bolou” esta revista virtual. Ficou ótimo. Claro que existem coisas que precisam melhorar, mas a idéia em si já vale um “PARABÊNS”. A única reclamação mesmo , vai para meu nome que está completamente errado na cobertura de Campinas.

eu nome é Lourival França de Oliveira (Richthofen), e não Carlos xxxxxxxx. De resto..... Grande abraço a todos
Richthofen, São Paulo

**Richthofen, ficam as nossas desculpas, realmente foi um erro, esperamos não repetir. Mais uma vez receba os parabéns da Plastinet parabéns pelo kit*

Muito bom. Parabéns pra vocês.

Cristiane - Florianópolis, SC

Aos caros amigos da PLASTINET, meus parabens pela idéia e pelo lançamento da Plastinet. Ficou muito bom mesmo !!! Há muito tempo era necessária uma revista como esta, de modelistas para modelistas, visando mais a informação do que ao lucro.

Se depender de nós, vida longa e muito sucesso.

Alvarenga - Lorena, SP

*José de Alvarenga, amigo velho de guerra. Muito obrigado pelas suas palavras, para nós é honra tê-lo ao nosso lado. Vê se tira umas sequencias de fotos de um de teus trabalhos e nos presenteia com a possibilidade de mostrarmos ao mundo. Abraço Vêi.

Êta cabra da peste!!!

Tá show!!! Parabéns

Nelson, São José dos Campos, SP



Numa rara oportunidade, a Plastinet teve o prazer e a honra de participar juntamente com o presidente do CPM-Clube Potiguar de Modelismo (Marcão), de uma missão da Marinha do Brasil. Curtam um pouco das imagens e da emoção do nosso Editor Chefe, que representou a Plastinet, Erick Caldas.

Na manhã de 24 de setembro de 2004, por volta das 07 horas, o rebocador de Alto-Mar R-26 da classe "Trindade" da Marinha do Brasil, recebe a bordo na presença de seu Comandante Capitão de Corveta Fábio Duarte, o presidente do Clube Potiguar de Modelismo, Marco Antonio Fernandes de Oliveira e o Sr. Erick Caldas editor chefe da revista Plastinet, dando início a mais uma missão em alto mar, apoiada pela Força Aeronaval da Marinha do Brasil.



Marcão(CPM), Cap. de Corveta Fábio Duarte e Erick (Plastinet)

Poucos minutos depois, chega a bordo o Capitão de Fragata Ibsen, representante do 3º. Distrito Naval, em Natal, Rio Grande do Norte.

Com todos os seus ocupantes a bordo, a magnífica belonave zarpa do seguro porto na Base Naval Almirante Ary Parreiras, rumo à costa brasileira, onde a alguns quilômetros deverá ser interceptado por uma aeronave Super Puma, sediada



O mar muito batido deixou os convidados enjoados



Comandante Fábio Duarte em Ação durante a operação

na Base Aérea de São Pedro da Aldeia no Estado do Rio de Janeiro, exercício esse, que serve de adestramento de rotina da Marinha do Brasil, realizando missões de resgate de feridos e embarque e desembarque de material e tropas em alto mar em condições restritas.

Por volta das 9 horas já em alto mar, estávamos no camarote do comandante, em estado de clemência, haja vista, o mar não ter sido cortês e os convidados apresentarem um pequeno estado de enjoou (mareados), quando soou um ronco surdo dos rotores do Super Puma, gerando um frenético balé orquestrado pelo dever de cumprir fielmente o que fora determinado em seu briefing, fomos todos para a cabine de comando, e de lá assistimos sua chegada às proximidades da popa do rebocador, com fins a aferir as condições de aproximação para início das operações daquele dia, a agitação era total, na popa a equipe do navio se prepara para recepcionar o cabo de resgate do guincho do grande pássaro cinza, orientado pelo sargento da equipe de vôo a bordo, sendo a aproximação do navio orientada pelo OLP, que o tempo todo se encontrava na parte superior da embarcação.



O armamento do navio consiste em duas metralhadoras .50



Tripulante é içado, a perícia do piloto é fundamental nesta hora

O mar bastante agitado lavava a popa do valente rebocador, e em um momento de extrema perícia a equipe a bordo do Super Puma, iniciava após uma passagem em 360 graus uma nova condição de içamento, o que veio a ocorrer minutos após.

Esta rotina repetiu-se inúmeras vezes, tanto de içamento como de entrega e desembarque de carga, possibilitando tanto para as equipes do navio como do helicóptero realizarem um perfeito adestramento.

Posteriormente deveria ocorrer o treinamento das outras equipes aéreas, que ansiosamente esperavam na Base Almirante Ary Parreiras, mas as condições ficaram muito adversas e as operações foram suspensas, retornando o R-26 às calmas águas da boca do rio, com fins a reiniciar o adestramento das outras equipes aéreas, desta vez nos premiando com um mar calmo e também com uma operação de resgate de tripulação.

Por volta do meio dia, as operações foram encerradas com sucesso absoluto, fato este que demonstra a excelente qualificação técnica e a extrema perícia de nossa marinha, retornando o navio ao seu porto seguro (Base Naval Almirante Ary Parreiras), momento este que nos propiciou uma viagem no tempo onde tivemos a oportunidade agora mais calma pela descarga de adrenalina liberada durante a operação, de observar a histórica hidrobases da Rampa, que por muitos anos recebeu aeronaves nas travessias do atlântico e que em tempos de beligerância acolheu as aeronaves brasileiras e norte americanas durante os anos da Segunda Guerra Mundial.

Já no porto, foi nos oferecido pela tripulação um belíssimo almoço de cortesia, já que tínhamos deixado nosso café da manhã no mar, como um presente aos peixes.

Esta pequena história, relata a árdua vida de brasileiros como nós, que dia e noite arriscam suas vidas no mar territorial brasileiro, assegurando nossas costas e salvando a vidas dos nossos patrícios em situações de perigo.

O nosso muito obrigado aos Comandantes Capitão de Fragata Ibsen e Capitão de Corveta Fábio Duarte, pela belíssima oportunidade.



Marcão observa o quão perto o helicóptero fica do convés

O Capitão Fábio Duarte é plastimodelista e fabricante de alguns dos melhores exemplares de aeronaves brasileiras nas escalas 1/144 e 1/72.

O rebocador de Alto Mar R- 26 Trindade pesa 1.300 ton com 2 metralhadoras Browning .50 exercendo as funções de resgate de tripulações e embarcações, como também transferência de combustível em alto mar.



O UH-14 Super Puma pertencente ao esquadrão HU-2 baseado na Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia no Rio de Janeiro, criado em 1986 para missões de emprego geral.

CRUZEX 2004

Revoada de Aves Raras nos céus do Nordeste



TODAS AS FOTOS: EQUIPE PLASTINET, Exceto quando citado

O Comando da Aeronáutica mais uma vez lança-se na frente das outras forças aéreas do cone sul, recebeu e organizou entre os dias 07 a 20 de novembro passado, uma das maiores operações conjuntas já realizadas nos céus da América do Sul depois da Segunda Guerra Mundial. A Cruzex 2004 é a segunda operação deste vulto a ser realizada nos céus do Brasil. A primeira versão ocorreu nos céus do sul no ano de 2002, apresentando um porte menor e contando somente com a participação da França, Chile e da Argentina. A Cruzex 2004, apresenta maior vulto contando com a participação ativa das Forças Aéreas do Brasil, da França, da Argentina e da Venezuela, e como observadores aéreos da força aérea do Peru, do Uruguai e da África do Sul.

A Base Aérea de Natal, situada na Cidade de Parnamirim, tradicionalmente histórica na aviação militar com sua participação na Segunda Guerra Mundial, quando ficou conhecida como Trampolim da Vitória, distante 12 Km da paradisíaca Natal, de praias e mulheres maravilhosas foi escolhida para esta operação, em função de suas condições climáticas e geográficas.



F-5 da FAB(Canoas) e um F-16 Venezuelano no taxi



Os argentinos sempre muito patriotas

Assim foi o ambiente geográfico climático da Cruzex 2004, que se realizou dentro da mais absoluta doutrina da OTAN, desenvolvida na tecnologia de pacotes de ataque, gerando aos participantes a possibilidade de exercitarem suas missões dentro do que existe de mais moderno em tecnologia militar de combate e superioridade aérea.

Abrilhantando a festa, foi a receptividade da Base Aérea de Natal, que tem em seu comando um renomado e reconhecido piloto de caça Cel. Av. Slavez, que com sua experiência administrativa e seu reconhecido conhecimento das táticas e emprego de aeronaves de caça facilitou primordialmente as operações.

A base estava toda de prontidão, todo o seu efetivo, meses atrás iniciaram a preparação para receber e possibilitar esta operação. Um hospital de campanha foi montado, o Batalhão de Infantaria em emprego pleno e todos freneticamente ocupavam seus lugares com fins a atender às necessidades das tropas ali residentes. O Sercomsaer com extrema gentileza montou na sede do 2º/5º Gav. uma central de operações com fins a proporcionar a toda a imprensa especializada as condições necessárias à total divulgação do evento, o que foi de grande valia não só para a sociedade como também para o mundo plastimodelístico.



A cooperação entre as forças, Super Puma(FAB) e Cougar(FAV)



R-35 Learjet(FAB) retorna de mais uma missão

Vem a ser ressaltado a excelente doutrina da III FAE (Terceira Força Aérea) e ao Comando da Aeronáutica na pessoa do Tenente - Brigadeiro Luiz Carlos Bueno Comandante da Aeronáutica e ao Chefe do Comando Geral de Operações da Força Aérea Brasileira Tenente – Brigadeiro José Carlos Pereira que esteve conjuntamente com os outros oficiais generais das outras forças aéreas a frente da Direção Geral (DIREX).



Campina Grande(PB) sediou apenas helicópteros, UH-1H(foto) Super Puma e Esquilo da FAB e Cougar da Força Aérea da Venezuela

Uma visão “plastimodelística” da CRUZEX

Amigos leitores, tivemos a oportunidade rara de estarmos dentro da CRUZEX por vários dias. Estivemos em três das cinco bases utilizadas na operação (Recife, Campina Grande e Natal). Fotografamos praticamente todas as aeronaves envolvidas e ainda contamos com o apoio de amigos fotógrafos que fizeram outra base (Fortaleza) que foram os Ingleses Phill Camp e Simon Watson.



Piloto venezuelano checa F-16 antes de decolar para uma missão



Asas fixas e rotativas em cooperação, C-95 decola, UH-1H no solo

A visão jornalística detalhada do evento já foi retratada em várias publicações impressas, tais como Revista Força Aérea, Tecnologia e Defesa e Asas (entre outras), mas aqui queremos dar uma visão plastimodelística, isto é, além das fotos maravilhosas de decolagens, pousos e em vôo, fotos de DETALHES das aeronaves, desde as mais comuns a nós como F-5 e Mirage III até as mais incomuns como R-99B, E-3 Sentry, F-16 e Mirage 2000. Assim estaremos nas páginas a seguir, dando uma visão geral e logicamente como não poderia deixar de ser, detalharemos todas as aeronaves, para que vocês nossos leitores possam montar cada vez melhor seus modelos.

Nesta edição iremos detalhar o avião radar E-3 Sentry da força aérea francesa e o F-16 Falcon da força aérea venezuelana.



A-4 Skyhawk argentino taxia com canopy totalmente aberto



Pequenos e grandes cargueiros operaram pela FAB na CRUZEX 2004. Na foto um C-98 Caravan e um C-130 Hercules



*As pistas eram utilizadas por militares e civis durante a operação.
Um 737 da VASP decola com um KC-130 em 1º plano*



Para os plastimodelistas de plantão. Notar o desgaste da pintura

O restante das aeronaves sairá nas futuras edições, numa cadência de duas novas aeronaves detalhadas para vocês.

Ficaremos devendo sim, fotos do interior dos cockpits. Mesmo depois de muita conversa e negociação com os responsáveis, não tivemos autorização para fotografar. A alegação (extremamente convincente) era de que estavam em uma "operação de guerra". Queremos aqui ressaltar a fineza dos franceses e venezuelanos em nos atender. A Plastinet se compromete em divulgar em suas páginas as inúmeras fotos de detalhes das aeronaves envolvidas na operação, visando sempre facilitar a montagem dos kits de seus leitores.

PAMARF - Parque de Material Aeronáutico de Recife, o inglês Phill Camp ficou babando. Sugeriu trocarmos uns Xavantes por uns Tornados ou Harriers, o que ele achou muito sugestivo, mas fora das possibilidades que ele poderia decidir.

Vocês terão em detalhes, fotos dos F-16 venezuelanos e do E-3 Sentry francês. Porém nestas páginas vocês saborearão o que nós consideramos as mais belas(plásticas) fotos feitas por nossa equipe na operação CRUZEX.



AT-27 Tucano retornando de uma manobra

Algo que nos chamou a atenção foi ver os fotógrafos, jornalistas e entusiastas estrangeiros babando na frente de T-25, Bandeirante, Xavante e Regente, coisas que para eles eram raridades. Ao ver um lote imenso para revisão de Xavantes no



Piloto de Mirage(FAB) nos preparativos finais para decolagem



F-5 da FAB taxiando com o canopy aberto após missão



Piloto venezuelano se prepara para ocupar o cockpit de um F-16

Queremos aqui agradecer e muito aos nossos amigos que facilitaram esta empreitada, como o Cel Av Slaves comandante da BANT, Maj Av Spengler e Maj Av Lorenzo do Sercomsaer, Maj Av Frederico(PE), Maj Av Régis(PE), Maj Av José Augusto comandante do GITE(Natal), Ten Av Dias(PE), Sgt Marta da comunicação social da BANT e os estrangeiros Maj Martinez(FAV) e Maj Didie Paque. Sem a colaboração destes, não conseguiríamos trazer este material para vocês.



Piloto francês abrindo canopy de um Mirage 2000C

UMA CURIOSIDADE

Quando certas coincidências ocorrem, ficamos devaneando o porquê. Pois bem, na CRUZEX 2004, encontraram-se na BANT Maj. Av. José Augusto (FAB), Phill Camp(Ingês) e o Maj. Av. da força aérea francesa Didie Paquet.

Nada demais se os três não fossem filhos de mães portuguesas e que mais ainda, nascidas na mesma região de Portugal.

A foto registra o momento mágico vivido pelos três meio portugueses



AERONAVES PARTICIPANTES DA CRUZEX 2004



F-16 monoplaza, Venezuela



F-16 biplaza, Venezuela



Mirage 50, Venezuela



Aerospatiale Cougar, Venezuela



E-3 Sentry, França



C-160 Transal, França



Mirage 2000C, França



Mirage 2000N, França



KC-135, França



A-4 Skyhawk, Argentina



KC-130, Argentina



BR-99 A, Brasil



R-99 B, Brasil



A-1 A, Brasil



A-1 B, Brasil



A-1 A, com novo esquema de camuflagem, Brasil



AT-29 A, monoplace, Brasil



Mirage III E com pintura dos 30 anos de FAB, Brasil



Mirage III E, Brasil



EC-95 Bandeirante SAR, Brasil



C-95 B Bandeirante, Brasil



T-27 Tucano da Esquadrilha da Fumaça, Brasil



AT-26 Xavante, Brasil



KC-130 Hercules, Brasil



C-130 Hercules, Brasil



F-5 E Canoas, Brasil



Foto: Phill Camp

F-5 E 1º Grupo de Aviação de Caça, Brasil



KC-137, Brasil



Learjet, Brasil



UH-1H, Brasil



Super Puma, Brasil



VC-97 Brasília, Brasil



C-98 Caravan, Brasil



Helibrás Esquilo, Brasil



R-35 Learjet, Brasil

Plastinet na CRUZEX 2004

Muito sol na cabeça, roupas sujas, cansaço e uns quilos a menos. Hora nos angaretos, hora na cabeceira da pista, hora na torre de controle, hora deitado na pista por baixo dos aviões. Tudo isso para poder fotografar o máximo de detalhes para os nossos leitores.

O som ensurdecedor das turbinas de 28 aeronaves funcionando ao mesmo tempo, pode ser amenizado com o protetor auricular, mas o mal estar no abdômen devido ao altíssimo som incomoda bastante.

No fim, o prazer de ter tido a chance de estar frente a frente com aeronaves raras de se ver aqui no Brasil nos regoziza de felicidade.



Erick junto a um F-16



Emídio fotografando detalhes do R-99B



Erick fotografando AT-27 em operação



Emídio junto a um Mirage 2000N

Plastinet Perfil

Quando se pensa em plastimodelismo, e principalmente no nordeste, vem logo na mente a carismática (e volumosa) figura do Marcão. Marco Antonio, dentista, casado com uma criatura que ele mesmo diz não ser gente, e sim uma entidade, de tão especial que é a Dona Rúbia, carinhosamente chamada de Tia Rúbia pelos mais chegados. É também pai de uma garota, igualmente tão simpática, chamada Giuliane.

Dono de uma das mais certeiras mãos para o plastimodelismo, o Marcão se destaca pela coleção de aeronaves nas escalas 1:48 e 1:32, onde o detalhamento é o ponto forte. Sempre premiado por onde anda. Mesmo assim mantém a humildade e simplicidade de um iniciante. Sempre disposto a ajudar, ensinar e literalmente pegar na mão para ajudar na conclusão de um modelo de um colega.

Sempre risonho, e sempre disponível para ouvir e dar conselhos, tratando cada um como um filho querido.

Quando resolvemos fazer este perfil, pedimos para ele escrever um pouco sobre sua história. Para nossa surpresa, o escrito ficou perfeito. Reproduzimos na íntegra o texto.

Tio Marcão



Queridos Emidio e os que fazem a revista Plastinet, meu respeito.

É evidente que falarmos de, quase cinquenta anos de MODELISMO, fica difícil em pouco tempo e poucas palavras, certo? Por isso, tenham paciência com Tio Marcão.

Lá vamos nós: COMO TUDO COMEÇOU? Exatamente, não sei. Acho que tudo já nasceu comigo. É genética a coisa. Lembro-me que quando tinha meus 4 ou 5 anos lá pelos idos de 1948/49 ganhei de presente de aniversário do meu pai um pequeno avião de "MATÉRIA PLÁSTICA" recentemente inventada, dizendo-me ser uma B-29. Se a memória não me falha, realmente tinha 4 motores e um nariz arredondado. A verdade foi que dentre todos os presentes que havia ganho, aquele me chamava mais a atenção, fazendo-me desprezar os outros. A partir de então, sempre que podia, sugeria que meus brinquedos fossem, sempre, relacionados com a aviação.

O tempo foi passando e aos 12/13 anos observei que os barbeiros usavam o miolo de



Tio Marcão e um de seus "xodós" A-26 na 1:32



Monta seus kits assim, simplesmente sentado e sem bancada especial

determinada árvore para amolar suas navalhas. Era uma madeira bastante macia, sem nós, de excelente consistência para entalhe, logo descobri que eram encontradas com facilidade nas feiras livres. Foi “uma apanha e uma entrega”, como diz o ditado popular. Comecei, então, a esculpir os meus primeiros modelos. A escala, era no “olhômetro”, e os detalhes, nem se fala. A verdade era que até pareciam com aviões. Afinal de contas eu só os via voando. Foi aí que começou a aparecer nas “LOJAS QUATRO E QUATROCENTOS” depois LOBRÁS, os primeiros modelos para montar. Eram da ATMA PAULISTA e o primeiro kit foi o FOKKER S-11 cuja denominação na FAB era T-21, avião de instrução primária. E para melhorar, os decais traziam as marcações da FAB. Era o ano de 1959. Esse evento levou-me, também a cometer o primeiro grande e imperdoável erro no plastimodelismo: a PRESSA. No ônibus, a caminho de casa, já providenciei a montagem



Capricho nos detalhes deste Sea King 1:48 da Marinha do Brasil

daquela beleza. Foi o tempo exato. Chegando em casa, tratei de aplicar os decais. Joguei a folha inteira na água e aguardei o tempo exigido. Não precisa dizer o que aconteceu, né? Caos total. Guardo ainda hoje essa jóia preciosa pra quem quiser ver. Escala? 1/50.

Depois disso, mesmo esporadicamente,



A-26 em vacuum na 1:32, interior totalmente detalhado

foram aparecendo outros modelos e outras lojas de brinquedos como Lojas Americanas, Zé Garcia, Serrano começaram a vendê-los. Eu não escolhia. Era de montar, eu comprava. Eram aviões, carros, navios, etc.

Começou aí a aparecer outro problema: espaço. Tinha que escolher uma temática. Aviação falou mais forte. A partir de então, as informações foram melhorando e gradativamente fui melhorando também. Crescia, definitivamente, a minha paixão pela coisa. Aí, meu velho, não teve mais volta. Fui me disciplinando mais, aperfeiçoando e criando



Vistoso Super Puma 1:32 da FAB chama atenção

novas técnicas de montagem, melhorando cada vez mais os meus modelos. Começavam a chamar a atenção dos que os viam. Fui confeccionando as minhas próprias ferramentas a partir dos mais diversos objetos. Pregos, parafusos, facas velhas, e outros sempre serviam para alguma coisa. Difícil mesmo foi manter tudo isso organizado. Até hoje, minha oficina é um ninho de ratos, vocês sabem como é. Embora eu saiba onde encontrar as coisas. Até quando? Não sei.

A FAMÍLIA: Meu pai, Dr. Geraldo Fernandes de Oliveira, Juiz de Direito, saía do sério quando via meus modelos. Era meu grande fã. Da Esther (NENEN) como era conhecida, era minha fiel escudeira. Triste da empregada que ousasse encostar um dedinho nos kits ao fazer sua limpeza diária da casa. Deus os guarde num bom lugar. Saudosa lembrança.

No início de 1971 casei-me com uma pérola de pessoa, graças a Deus. De nome de santa, Maria Rúbia. Com quem tive uma filha chamada Giuliane. Não são plastimodelistas, infelizmente, mas são minhas grandes estimuladoras. Acredito nos netos, se Deus quiser.

PROFISSÃO: Comecei minha vida como professor de Educação Física. Ensinava na Escola Técnica do Rio Grande do Norte e no Colégio Ateneu até os anos 80. Entrei na universidade em 1968 para cursar odontologia, concluindo o curso em 1971. Durante certo tempo, exerci as duas profissões, até abandonar a Educação Física em 1981. A Odontologia exerço até hoje. Posso dizer com toda certeza, que escolhi a área de ESTÉTICA



Impressionante trabalho no interior deste F-5 na 1:32



Orgulhosamente mostra o modelo da SB-17 da FAB na 1:48, convertido do modelo G da Monogram. Ao fundo, o nosso editor Erick Caldas

graças ao plastimodelismo. É impressionante como tem me ajudado, no apuro das minhas habilidades tão necessárias numa e noutra atividade.

MODELOS: Não tenho preferência por nenhum kit em particular. Quando abordado, costumo responder que o meu melhor trabalho é o último. Talvez pelo aprendizado, das novas técnicas, não sei. A verdade é que a cada kit, há sempre um novo aprendizado, não é verdade?

QUEM INCENTIVEI? É difícil dizer quem exatamente. Acredito que todas as pessoas que sentem vontade de ver os modelos, na grande maioria, sentem-se estimuladas. Se isso for válido. Foi muita gente.

MEU CONSELHO: Lembrem-se que é um HOBBY, um belíssimo HOBBY. Por isso deve ser praticado nas horas vagas, com prazer e muito respeito. Não permite interferir na família muito menos no trabalho. Requer disciplina, paciência e camaradagem. Trinômio do bom modelista.

Tenho dito, meus queridos do coração, rogo a Deus pelo sucesso. E beijo seus corações.

Com carinho Tio MARGÃO.



IN BRAZIL



By Phill Camp (London-UK) / Tradução por Myrta Simões

Photo|Foto: Phill Camp

Careca's mount, Ponta Negra Beach, Natal City | Morro do Careca, Praia de Ponta Negra, Natal

3 colleagues and myself approached the TAP desk at London Gatwick Airport with great excitement. We were hours away from photographing FAB aircraft on the ramp at Natal Base (BANT). We had been checking the weather forecasts for weeks and were hopeful of seeing all the major FAB types in the space of one week. We talked about what we would see. Would we see the special colours Mirage, would we see a Buffalo?

We took a 2-hour flight to Lisbon, where we changed plane and sat back for a 7-hour flight to Natal. We landed at 23.30 on Saturday 6th November. The TAPA310 went down the wrong taxiway, the pilot obviously thought he was part of Cruzex. We were stuck so we waited 45 minutes for a tractor and tow bar to move us back to the terminal. Then 1 and ½ hours to get through immigration. Was it really worth it?

We slept for about 2 hours and made our way from Ponta Negra to meet Major Lorenzo at BANT. It was Sunday 7th and many aircraft were due to arrive that day. We checked in at 2/5 GAV crew room and to everyone's amusement I was given badge 007. After

Três colegas e eu nos aproximamos do balcão da TAP no aeroporto Gatwick em Londres com muita alegria. Nós estávamos horas de distância de fotografar as aeronaves da FAB na Base de Natal (BANT). Vínhamos verificando a meteorologia há semanas e estávamos certos de encontrar os mais diversos tipos de aviões da FAB no espaço de uma semana. Nós conversávamos sobre o que nós iríamos ver. Iríamos ver as cores especiais do Mirage e do Bufalo?

Fizemos uma viagem aérea de 2 horas até Lisboa onde mudamos de avião e nos sentamos por 7 horas, de vôo, até chegarmos em Natal. Nós pousamos às 23:30h do sábado 6 de novembro. O vôo da TAP um A 310 taxiou errado. O piloto obviamente pensou que ele fazia parte da Cruzex. Nós estávamos presos. Então tivemos que esperar 45 minutos por um reboque para nos levar

de volta até o terminal. Depois levamos 1 hora e meia para passar pela imigração. Valeria realmente a pena?

Dormimos por aproximadamente 2 horas e saímos de Ponta Negra a fim de encontrar Major Lorenzo na BANT. Era domingo 7 de novembro e



Photo | Foto: Emídio Neto

Simon shoot a Bandeirante in Recife | Simon fotografa um Bandeirante em Recife

the formalities we were on the ramp taking pictures of FAB Mirages, A1A, A29, R99 etc, FAV F16's and FAA A4's. We were overjoyed to see the special colour schemes, especially those from Venezuela, which were new to us.



Photo | Foto: Erick Caldas

FAV F-16 pretty tail | Bonita cauda de um F16 da FAV

That evening we returned to the Hotel and slept very well after a visit to the local Pizzeria. Next morning we returned to BANT, but it was a non-flying day. So we drove around looking for road map, which does not exist in Brazil. We had lunch in the airport terminal and went on a tour of Natal City in the afternoon. We discovered the hydrobase and the museum and on the way back to the hotel we found that Brazil had their own 'Hooters' bar. That evening we discovered a marvellous restaurant called 'O Camarao', where we ate and drank very well.

On Tuesday 9th November we entered BANT at 0700 for some photography. The party was being held up by 'The incredible Swiss lying down man', which happened to stimulate a conversation between me and Erick, a local enthusiast and modeller. After a successful morning we drop 2 of our colleagues off at the airport and spend the afternoon on Ponta Negra beach. A very relaxing time was had and we were able to see many fighter aircraft flying over the beach whilst enjoying cocktails. Another enjoyable evening



Photo | Foto: Emídio Neto

FAB R-99 A | R-99 A da FAB

muitas aeronaves estavam previstas para chegar naquele dia. Nós ficamos na sala de tripulação do 2º/5º GAV e, para diversão de todos, eu recebi um distintivo 007. Após as formalidades, nós estávamos na pista fotografando os Mirages da FAB, A1A, A-29, R-99 etc, F16 da FAV e A4 da FAA Ficamos muito alegres de ver os esquemas de cores especiais, especialmente aqueles da Venezuela, que eram novidade para nós.

Naquela noite nós voltamos ao hotel e dormimos muito bem após uma visita à pizzaria local. Na manhã seguinte nós voltamos à BANT, mas não era dia de vôo. Então, nos dirigimos à procura de um mapa de estrada, que não encontramos. Almoçamos no terminal do aeroporto e fomos fazer um tour pela cidade de Natal à tarde. Descobrimos o Museu da Rampa e de volta para o hotel, descobrimos que o Brasil tinha seu próprio bar "Hooters". Naquela noite, descobrimos também um restaurante maravilhoso chamado "O Camarão", onde comemos e bebemos muito bem.



Photo | Foto: Erick Caldas

FAB Special painted Mirage and A-1 | Mirage com pintura especial da FAB

Na terça-feira 9 de novembro, entramos na BANT às 07:00h objetivando fotografar. A festa estava sendo comandada por um "incrível homem suíço", que proporcionou uma conversa entre mim e Erick, um entusiasta e modelista local. Após uma manhã bem-sucedida, deixamos 2 colegas no aeroporto e passamos a tarde na praia de Ponta Negra. Lá tivemos momentos descontraídos e a oportunidade de ver muitos caças sobrevoando a praia enquanto curtíamos uns coquetéis. A noite foi novamente muito agradável em "O Camarão".

Devido aos problemas vivenciados pelo Major Lorenzo no que concerne à má disciplina dos fotógrafos, nada foi possível na 4ª feira dia 10 de novembro. Ele teve várias reuniões com o oficial de segurança e o controle do tráfego aéreo para decidir a melhor política. Nós planejamos ir a Mossoró, mas

was had in the 'Camarao'.

Because of the problems experienced by Major Lorenzo with poor discipline of some photographers, nothing was possible on Wednesday 10th November. He had several meetings with the safety officer and air traffic control to decide the best policy. We planned to go to Mossorro, but no aircraft had arrived there for the exercise. Instead we went to BANT and sat in 2/5 crew room where I was able to buy patches and a T-shirt from their shop. Erick knew that we were interested in modelling and offered to take us to visit some of his friends that evening. First we went to the house of Fabio Duarte, who makes resin models of FAB types in 1/72 and 1/144, then we went to the house of Macon who has a specially built room above his garage full of 1/48 kits. A wonderful time was had, Simon ordered some kits to sell in his shop and my Portuguese was starting to improve with much practice.



Pit Stop for lunch | Parada para o almoço

Erick kindly offered to go with us to Recife on Thursday 11th November. We had hoped to go up on a KC130 mission, but we were to be too late for this. On the journey we picked a friend of Eric's who turned out to be the second best modeller in Joao Pessoa. (The best modeller being his wife). Emidio was his name and he spoke a bit of English, which was useful for Simon. We arrived at Recife at about 11.00, despite my attempts to kill everyone with my driving. The four of us, Phil, Simon, Erick and Emidio are joined by 2 more at the main gate. Here I forget to shoot the B17 and by the time we get out it is too dark. Following the formalities we are on the ramp shooting the A27 and T27 in the exercise. We also get to shoot the R99B and some Bandeirantes before having lunch. In the afternoon we visit the PAMARF where I make mistake number 2. We forget to photograph the long line of AT26's in storage. However we do get to the end of the runway for some excellent take off and landing shots.



Photo | Foto: Phill Camp

FAB P-95 Bandeirulha | Bandeirulha da FAB

nenhuma aeronave tinha chegado lá para exercício. Em vez disso, fomos à BANT e sentamos à sala da tripulação do 2º/5º onde eu pude comprar adesivos e uma camiseta da loja deles. Erick sabia que estávamos interessados em modelismo e ofereceu para nos levar para visitar alguns de seus amigos naquela noite. Primeiramente, fomos à casa de Fábio Duarte, que faz modelos de resina dos tipos da FAB na 1/72 e 1/144, em seguida fomos à casa de Marcão que dispõe de uma sala especialmente construída, acima da sua garagem, cheia de kits 1/48. Nós nos divertimos bastante e Simon fez pedido de alguns kits para vender na loja dele e meu português começava a melhorar devido à prática.

Erick gentilmente ofereceu-se para ir conosco para Recife na quinta-feira 11 de novembro. Esperávamos ir numa missão no KC-130, mas nos atrasamos. No caminho apanhamos um amigo de Erick que terminou sendo o segundo melhor modelista de João Pessoa. (E a melhor modelista sendo a esposa dele). Emídio era o seu nome e ele



Photo | Foto: Emídio Neto

007 in action(background) | 007 em ação (ao fundo)



Photo | Foto: Emídio Neto

The B-17 in front of base | O B-17 em frente a Base

The highlights were 2 Boeing 707's taking off in a 15-minute spell.

We leave the base at about 17.00 and Eric drives us home to Natal. We get back into our hotel at about 22.00.

On Friday 12th, I drop Simon off at BANT and visit the terminal to arrange the Fortaleza flight which gave me many problems. However Erick and Emidio were able to get something booked for us. In the afternoon we catch the flight to Fortaleza where we are picked up by another modelling friend of Erick and Emidio. Silvio Jorge picks us up and deposits us at the main gate of Fortaleza Air Base. Thanks very much Silvio. We get on the ramp at about 16.15 after a small period of negotiations. Unfortunately it is a non-flying day and all the fighters for Cruzex are resting under the sun shelters. However we do manage to photograph some nice P95's and other Bandeirantes in sunny conditions. We buy some more patches from 1/6 and due to my Portuguese skills arrange to visit on Saturday morning, where a F5 will be towed out for photography. On Friday night we find a local hotel, where Simon is sick and has a bad night.

We get up on Saturday 13th and go back to the base. We get on the ramp and shoot a very nice F5 from 1 Gruppo Aviação de Caça. After buying some souvenirs from our guide we leave for the terminal. On the way out we notice a FAB Buffalo on another ramp, but it is too late to get over for a photo. We depart on TAM to Natal via Recife and get back to the hotel to catch up on some sleep. On Saturday evening we are invited to Erick's house for a BBQ. Emidio is there with the best modeller in Joao Pessoa and some other guests including a Mirage crew chief who is also a modeller. We have a really enjoyable time, good food, good drink and good socialising. Much of the street comes to see the English secret agents. We get back to the hotel at about 2400.

falava um pouco de inglês, o que foi muito útil para Simon. Chegamos em Recife às 11:00h apesar das minhas tentativas de matar todos com a minha forma de dirigir. Nós quatro, Phil, Simon, Erick e Emídio nos juntamos a mais dois no portão principal. Aqui eu esqueci de fotografar o B-17 e na hora em que saímos já estava muito escuro. Após as formalidades, ficamos na pista fotografando o A-27 e T-27 em exercício. Também conseguimos fotografar o R-99B e alguns Bandeirantes antes de almoçar. À tarde visitamos o PAMARF onde eu cometi o erro número 2. Nós esquecemos de fotografar a longa linha do AT-26 armazenados. Contudo, finalmente conseguimos chegar ao fim da pista objetivando fotografar as decolagens e os pousos. O ápice, deste momento, foi a decolagem de 2 Boeings 707 em 15 minutos.

Deixamos a base aproximadamente às 17:00h e Erick nos leva para Natal. Chegamos de volta ao nosso hotel aproximadamente às 22:00h.



Photo | Foto: Phill Camp

A very nice shoot F5 from 1 Fight Squadron Group of FAB | Foto muito bonita de um F-5 do 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB

Na sexta-feira 12 de novembro, eu deixo Simon na BANT e visito o terminal a fim de organizar o vôo para Fortaleza, que deu muitos problemas. Contudo, Erick e Emídio conseguiram reservar algo para nós. À tarde, pegamos o vôo para Fortaleza onde fomos recepcionados por um outro modelista amigo de Erick e Emídio. Silvio Jorge nos apanha e nos leva ao portão principal da Base Aérea de Fortaleza. Muito obrigado Silvio! Nós fomos para a pista aproximadamente às 16:15h após um curto período de negociações. Infelizmente não há vôos nesse dia e todos os caças da CRUZEX estão parados no hangar. No entanto, conseguimos fotos legais de alguns P-95s e outros Bandeirantes ao sol. Compramos mais alguns adesivos do 1/6 e devido a minha habilidade de expressão em Português, consegui organizar uma visita para o domingo de manhã, onde um F5 seria rebocado para



Photo | Foto: Emídio Neto

On BBQ, beer and joy| No churrasco, cerveja e alegria

On Sunday 14/11, we meet Erick and the gang at the main gate of BANT. Today is the open house and many of the Cruzex aircraft can be seen close up. We are joined by 3 more English guys and 2 Dutch. We make base camp under some cover near the Modellers of the North East. Fabio Duarte brings some models for Simon, which he hopes to sell in the 'Aviation Bookshop'. In the afternoon we enjoy the display of the Fumaca flying the T27. I tell Emidio that it reminds me of some of the sequences in Pearl Harbour. Flying over the crowd is banned at European Airshows, so it is quite an unusual experience for us.

In the evening we retire to the hotel for a shower and once again it is 'O Camarao' with the other English guys for a great meal.



Photo | Foto: Erick Caldas

AT-29, the new FAB aircraft | AT-29, O novo avião da FAB

Monday 15/11 arrives and our last day. We all meet up again at 2/5 crew room. Another morning session in between the taxiway and runway is enjoyed by most of us. In the afternoon Sergeant Denise takes us to a great spot for some taxi in shots with perfect sun. Afterwards its goodbyes from Simon and me as

ser fotografado. Na sexta-feira à noite ficamos num hotel local, onde Simon fica doente e passa a noite muito mal.

Ao acordarmos no sábado dia 13 de novembro, voltamos à Base. Fomos à pista e fotografamos um F-5 muito legal do 1º Grupo de Aviação de Caça. Após comprar alguns souvenirs do nosso guia, partimos para o terminal. A caminho nós percebemos um Buffalo da FAB na outra pista, mas era muito tarde para fotografar. Partimos pela TAM para Natal via Recife e voltamos ao hotel a fim de dormirmos. No sábado à noite fomos convidados para comermos um churrasco na casa de Erick. Emídio está lá como o melhor modelista de João Pessoa e alguns outros convidados incluindo um chefe de tripulação do Mirage que é também um modelista. Nós nos divertimos bastante com boa comida, bebida e muita sociabilização. Muita gente do condomínio vem ver os "agentes secretos ingleses". Voltamos ao hotel aproximadamente à meia-noite.



Photo | Foto: Fábio Araújo

French E-3 displayed on Open House | E-3 francês nos portões abertos

No domingo 14 de novembro, encontramos Erick e a turma no portão principal da BANT. Hoje os portões ficam abertos ao público e muitas aeronaves da CRUZEX podem ser vistas de perto. Nós nos juntamos a 3 outros rapazes ingleses e 2 holandeses. Nós montamos acampamento embaixo de uma cobertura perto dos modelistas do nordeste. Fábio Duarte traz alguns modelos para Simon que ele espera vender na sua "Aviation Bookshop". À tarde, apreciamos a exibição da Esquadrilha da Fumaça voando o T-27. Eu digo a Emídio que isso me faz lembrar algumas das seqüências do Pearl Harbour. Sobrevoar a multidão está banido nos shows aéreos europeus, de modo que essa é uma experiência bastante incomum para nós.

À noite fomos ao hotel para tomar um banho e mais uma vez "O Camarão", para um grande jantar, com os outros caras ingleses.

Fábio Duarte,
Erick e Emídio,
Brazilian modellers
cited in this report

Fábio Duarte,
Erick e Emídio,
plastimodelistas
brasileiros citados
nesta matéria



Foto|Photo: Zé Maria

we go back to the crew room. After thanks to Lorenzo we are off to the hotel for a shower. Then back to the airport and goodbye to the car, then check in. We arrive back in London at 10.30 on Tuesday 16/11 after a pleasant flight on TAP.

A very pleasant trip to Brazil over in 10 days. 100 plus aircraft shot, many new patches and some great new friends. Also a nice resin kit of the Tucano in 1/48 from Erick. Thanks to Erick, Patricia, Emidio, Silvio, Fabio, Macon, Major Lorenzo, Sergeant Paulo, Sergeant Denise, Charles in 2/5 and everyone that helped us. See you at Cruzex in 2006.

Segunda-feira 15 de novembro chega e é o nosso último dia. Nós todos nos encontramos de novo na sala da tripulação do 2º/5º. Tivemos a oportunidade de presenciar um outra sessão matinal entre o taxiway e o runway. À tarde a sargento Denise nos leva para um local especial para fotografar com um sol perfeito. Após as despedidas de Simom, voltamos à sala da tripulação. Após agradecer Lorenzo, nos dirigimos ao hotel para tomar um banho. Depois, voltamos ao aeroporto e devolvemos o carro, e fazemos o check-in. Chegamos de volta em Londres às 10:30h na terça-feira dia 16 de novembro em um voo agradável da TAP.

Uma viagem muito agradável ao Brasil durante 10 dias. Cem fotos de aeronaves, muitos novos adesivos e alguns grandes e novos amigos. Também um kit de resina muito legal do TUCANO na 1/48 presente de Erick. Agradecimentos a Patrícia, Emídio, Sílvio, Fábio, Marcão, Major Lorenzo, Sargento Paulo, Sargento Denise, Charles do 2º/5º e todos que nos ajudaram. Veremos vocês na CRUZEX em 2006.



Foto|Photo: Emídio Neto

The display of the Fumaca flying over the crowd closed the party / A apresentação da Esquadilha da Fumaça voando sobre a platéia fechou a festa



Terra Brasilis

A Plastinet tem o prazer e a honra de iniciar nesta edição, a divulgação de modelos, decais, acessórios e produtos de uma forma geral voltados ao plastimodelismo, mas que produzidos na nossa Terra Brasilis

Muitos são os aficionados e apaixonados que acabam por descobrir a possibilidade de produzir material que poderão ser extremamente úteis para os modelistas locais.

Geralmente com preços muito acessíveis, estes produtos preenchem lacunas dentro do vasto arsenal disponível no mercado mundial voltado ao nosso hobby, e em muitas vezes de forma até não recompensadora financeiramente. Na maioria das vezes modelistas como nós, produzem verdadeiras raridades em termos de

material para o plastimodelismo.

Visando reconhecer o valor da “Prata da Casa” e dar a oportunidade de divulgação gratuita destes produtos, a Plastinet abre suas páginas aos colegas que desejam por seus produtos no mercado, ou que desejam expandir a divulgação dos que já estão disponíveis para aquisição.

Não estaremos com a intenção de julgar a qualidade, mas principalmente divulgar o produto. Quando cabível, daremos dicas para a melhoria do produto final, para assim, o mesmo ser melhor aceito por nós consumidores.

Assim, senhores produtores de modelos, acessórios, ferramentas, decais e tudo mais ligados ao hobby, mantenham contato para que divulguemos seu material nas páginas da Plastinet.

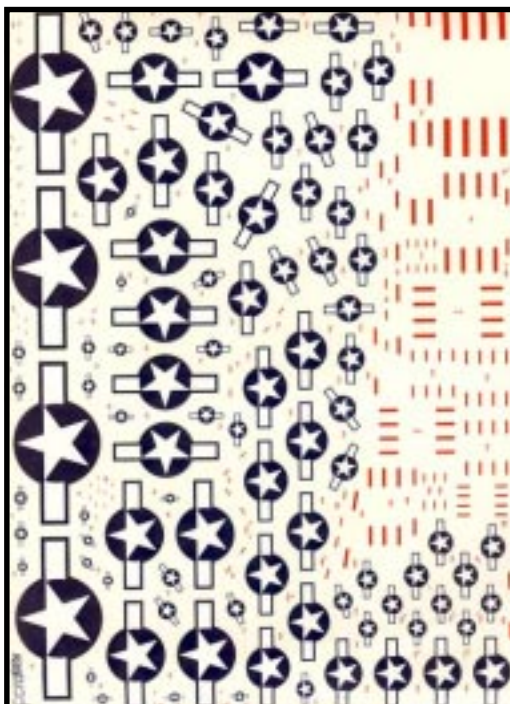
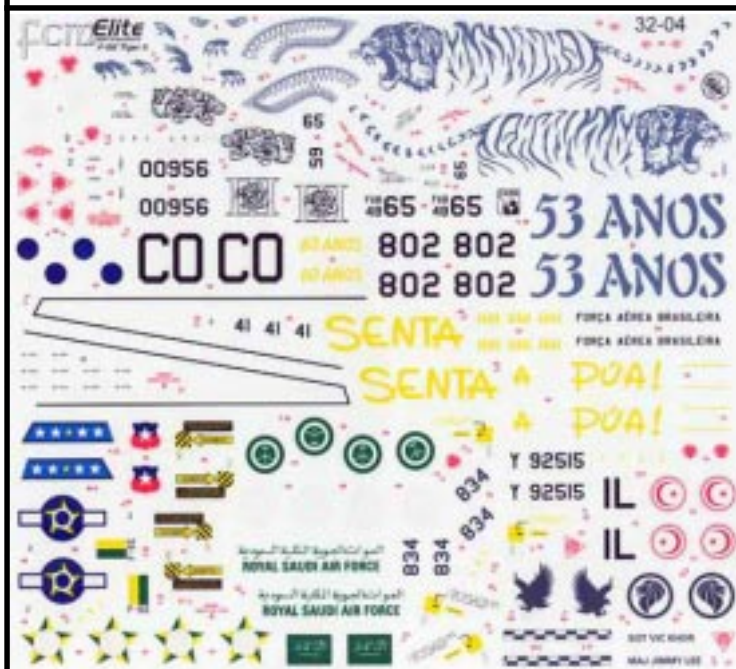
Iniciamos a nossa série com modelos, decais e um set de conversão.

O renomado FCM (Felipe Canuto Miranda), disponibiliza no mercado mais 4 folhas de decais, desta vez com a tecnologia “Elite Wet Transfer”. Uma tecnologia das mais interessantes e que dá a condição de se ter um decal sem o tradicional efeito do filme aparecendo, possibilitando um resultado final formidável. Logicamente o modelista tem que ter a paciência de aplicar o decal e esperar o tempo necessário para a retirada do filme (verniz). A aplicação de um verniz brilhoso antes do decal possibilita facilidades na retirada da camada de filme.

Recebemos amostras dos novos decais e mais uma vez está de parabéns o FCM pelo trabalho maravilhoso, que sempre enfatiza as cores das nossas forças armadas e da nossa aviação civil.

Os decais FCM podem ser encontrados nas melhores lojas especializadas do ramo.

SET 32-04, F-5E Tiger II/III. Decais que possibilitam fazer F-5 na escala 1:32, como os brasileiros do 1º/1º Grupo de Aviação de Caça e do 1º/14º Grupo de Caça de Canoas, ambos com pintura comemorativa e de outras nacionalidades, como: Arábia Saudita, Tunísia, Singapura e duas versões chilenas



Insígnias USAF WW2 e modernas

Folha no formato A-4 com diversas insígnias, em vários tamanhos e possibilitando o uso em modelos da Segunda Guerra e modernos

Este set vem ocupar uma lacuna que sempre existe quando perdemos um ou outro decal de insígnia americana

SET 48-21, F-5A/E Tiger II

Decais que possibilitam fazer vários F-5 E na escala 1:48, como o brasileiros do 1º/1º Grupo de Aviação de Caça com pintura comemorativa. Também da Arábia Saudita, Tunísia e Chile, F-5 A da Coreia do Sul e Venezuela.



SET 72-20, Jambock Squadron

Com a combinação dos decais, é permitido fazer qualquer P-47 utilizado pela FAB na Segunda Guerra Mundial



O já conhecido nas terras paulistas, Toninho de Catanduva, produz um set para a conversão do Mirage III C em Mirage III D da FAB na escala 1:48. O set é de resina de excelente qualidade e traz uma folha de instruções e referência que facilita o trabalho do modelista. O set é composto de 5 peças: uma Saída de turbina, um bico, dois assentos e outra que é o tanque ventral (que fica acoplado à fuselagem). Podemos apenas acrescentar que o set poderia trazer os canards e a barbatana dorsal, características dos nossos Jaguares. Atualmente o Toninho está produzindo outros sets, especialmente de detalhamento de interiores. Contato para maiores informações através do e-mail anpsoares@telefonica.com.br



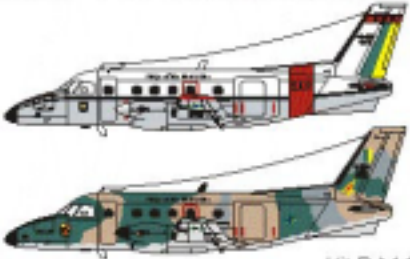
Os modelos de Fábio Duarte já são conhecidos, principalmente por representarem as cores nacionais, sejam militares ou civis. Inicialmente começou com sets de conversão (LYNX e Cougar na 1:72) e posteriormente com modelos na escala 1:144 (Bandeirante, Bandeirulha, Brasília, Caravan e RJ-145), agora parte para a escala 1:72. Começou com o T-25 Universal, um excelente modelo, de fácil montagem.

Agora com o AT-29, traz aos modelistas patriotas, a possibilidade de ter na sua coleção a mais nova aeronave militar produzida pela nossa gloriosa Embraer. O modelo é produzido em resina de alta qualidade, com decais FCM, peças em photo

DUARTE Emb-110 Bandeirante
fabio41@ubi.com.br

Escala 1/144
3 peças em resina 3 em metal

FCM Decalques para as seguintes versões:
SAR
FAB 6 EDA
TABA
BRASILCENTRAL



Não recomendado para menores de 8 anos

Kit DA144-05

DUARTE Cessna Grandcaravan
fabio41@bol.com.br

Escala 1/144
3 peças em resina 3 em metal

FCM Decalques para as seguintes versões:
Espanha
TABA



Não recomendado para menores de 8 anos

Kit DA144-03

DUARTE ERJ-145
fabio41@bol.com.br

1/144 scale
12 peças em resina 4 em metal

FCM Decalques for:
RIO SUL
BRITISH AIRWAYS
U.S. AIRWAYS Express



NOT SUITABLE FOR CHILDREN

Kit DA-01

DUARTE Emb-111 Bandeirante
Patrolha Naval
fabio41@ubi.com.br

Escala 1/144
3 peças em resina 3 em metal

FCM Decalques para as seguintes versões:
Grq Phoenix
Marinha Chilena



Não recomendado para menores de 8 anos

Kit DA144-04

DUARTE Neiva T-25 universal
fabio41@bol.com.br

Escala 1/72
4 peças em resina 1 em metal

FCM Decalques para as seguintes versões:
- AFA
- 2 ELO
- 2 ELO CAMUFLADO
- SAGP
- EJERCITO DE CHILE



Não recomendado para menores de 8 anos

Kit DA72-04

DUARTE Emb-120 Brasília
fabio41@ubi.com.br

Escala 1/144
14 peças em resina 3 em metal

FCM Decalques para as seguintes versões:
PACARANDU
FAB 6 EDA



Não recomendado para menores de 8 anos

Kit DA144-02

DUARTE AT-29 Super Tucano
fabio41@bol.com.br

Escala 1/72

FCM Decalques



Não recomendado para menores de 8 anos

Kit DA72-05

etched(opcional) e metal, que resulta em um excelente modelo.

Os nossos leitores poderão com as referências desta edição da Plastinet, chegar ao máximo do detalhamento deste kit do AT-29.

Para breve o Duarte pretende por no mercado mais uma jóia da aviação nacional na escala 1:72. Trata-se do T-23 Uirapuru. O treinador básico que formou muitos dos que comandaram as

várias unidades da FAB. Este modelo certamente estará nas nossas páginas em uma de nossas próximas edições.

Há ainda em andamento o AMX na 1:48 e o Paris na 1:72.

Os modelos do Duarte são encontrados nas melhores lojas do ramo ou podem ser adquiridos diretamente com ele.

Para informações ou compra ligue: 0XX 84 201-3253, após as 19:00 horas.

ANUNCIE GRATUITAMENTE E DIVULGUE SEUS PRODUTOS

Senhores que produzem algum material, escrito, digital, em vídeo, modelos, ferramenta, acessórios e tudo mais referente ao nosso hobby: Fiquem à vontade para enviar referências e amostras destes para que possamos ajudá-los a divulgar, publicando nas páginas da Plastinet sem nenhum custo para vocês.

É a Plastinet ajudando cada vez mais o crescimento do plastimodelismo no Brasil.

MIG-21 FISHBED

Por Everton Luiz(Recife-PE) / English version by Sérgio Ricardo(Aracaju-SE)



Foto/Photo: Jukka Hupponen

A OBRA-PRIMA DE 13 MIL CÓPIAS THE 13000 COPIES MASTERPIECE

A PRIMEIRA E A SEGUNDA GERAÇÕES

FIRST AND SECOND GENERATION

Dentre todos os aviões de caça, ele pode nunca ter sido o maior, o mais famoso, o mais belo, o mais querido ou o mais inovador. Era de concepção simples e funcional, mas, em mãos hábeis, tornou-se de fato um fabuloso *Dogfighter*. Econômico, resistente, de fácil manutenção, ágil e de vôo seguro, o velho MIG-21, com quase meio século de existência, às vezes parece não ter substituto e ainda encontra "gás" para continuar voando através de diversos programas de atualização, ou sem esses, mesmo que completamente obsoleto.

Guiado por audaciosos aviadores africanos, asiáticos, europeus e cubanos, este, que é o jato militar mais fabricado de todos os tempos, continua a cumprir seu papel: defender o espaço aéreo da maioria das mais de 50 (cinquenta) nações que o compraram, em pleno século XXI.

Among all fighters planes ever made it could never have been the biggest, the most famous, the most beautiful, the dearest or the most innovator. with a simple and practical design, its features are basic, but in the right hands, in fact, the MIG-21 is a formidable "dogfighter". Tough, economic to operate, easy to maintain, agile and safe to fly: the old MIG-21, an almost 50 year project, seems sometimes, does not have substitutes and still is able to flight, after upgrade programs from several countries. Or even without them ...

Driven by brave pilots from Africa, Asia, Europe and Cuba, the FISHBED the most manufactured military jet throughout all times doing its role: defending the air space of the most of more 50 nations that have bought it, even in the 21st century.



Foto/Photo: Wojciech Malak

Legendas: Topo=MIG-21 F-13 Finladês. Em baixo=MIG-21 MF Polonês | Legends: Top=Finish MIG-21 F-13, Botom=Polish MIG-21 MF

A PRIMEIRA GERAÇÃO

Nos idos anos 50, logo após a 2ª Guerra, o mundo avançava rumo à bipolaridade com a Guerra Fria. Naquela época, antes do surgimento dos mísseis de cruzeiro, a função básica e exclusiva de uma aviação estratégica como a norte-americana, era a de penetrar no território inimigo e atacar alvos pré-determinados de forma letal, podendo fazer uso de várias armas não-convencionais aerotransportáveis. Com a chegada dos bombardeiros estratégicos da USAF B-52, em 1955, a VVS (Força Aérea Soviética) carecia de um interceptador capaz de voar próximo dos 20 mil metros de altitude, a fim de abatê-los antes que atacassem, mais que isso, os novos interceptadores deveriam exceder Mach 2 em vôo horizontal (pois já estavam em andamento fora da URSS projetos com tal capacidade) e, se necessário, enfrentar os mais eficazes aparelhos inimigos em superioridade numérica, daí, a prioridade seria dada a um aparato pequeno, manobrável e que fosse de construção simples e barata.

Atendendo a pedido oficial, o gabinete de projetos Mikoyan apresentou, em 14 de fevereiro de 1955, um protótipo denominado YE-2, o qual satisfazia as necessidades das Forças Aéreas Soviéticas, mas tinha asas enflechadas, o que dificultava a produção. Além disso, essas asas não permitiam que o MIG carregasse a quantidade de combustível desejada pelos engenheiros. Logo se optou pela configuração de asa em delta com cauda (robusta, aerodinâmica, mas pouco apropriada para batalhas a baixas velocidades) para o "protótipo padrão" o YE-6, que voou em 1958. O YE-6 estava equipado com o novo reator soviético *Tumanskii R-11 F300* e foi a partir desse protótipo que se iniciou no mesmo ano, a produção seriada do novo caça, que passou a ser chamado de MIG-21.



Foto/Photo: Jose Ramon Valero

MIG-21 F-13 FAR (Cuba) | FAR (Cuba) MIG-21 F-13

THE FIRST GENERATION

In the 50's, just after the World War 2, the world was divided into two opposite political-military systems which faced themselves on a "COLD WAR". During those days, before the cruise missiles issue, the basic and exclusive strategic aviation's role to penetrate the enemy territory and strike, lethally, the previously assigned targets inside, using various non-conventional airborne weapons.

With the advent of the USAF's B-52 strategic bombers, in 1955, the VVS (Soviet Air Force) was needed to operate an interceptor able to flight near the 20,000m altitude, in order to shoot down those aircrafts before the launching of their weapons. More than this requirement, the new Russian interceptor had got to exceed the Mach 2 speed during a horizontal flight (Outside the Soviet Union, there were aircrafts with this feature) and, if necessary, to kite the most able enemy planes in numerical superiority. So, the priority would be given to a small, agile, simple, and cheap to build fighter.

In order to a official request, the Mikoyan-



Foto/Photo: Tom Dolders

MIG-21 F Força Aérea da Eslováquia | Slovakia Air Force Mig-21 F

Gurevich Design Bureau presented, on February 14, 1955, the Ye-2 prototype, which could accomplish all the Soviet Air Force needs, but it had swept wings, which would difficult the development and the mass production; and those wings would not allowed that the fighter could load the previously determined fuel quantity.

Soon, the "delta-with-tail" configuration was chosen (thought, aerodynamical, but not so fitted to slow-speed air battles) for the standard prototype, the Ye-6, which flew in 1958. It was engined by the new Soviet reactor TUMANSKII R-11F 300. In this same year, the mass production of the new fighter, called MIG-21 has begun.

MIG-21 F-13 (features): it was the *fishbeds* first generation-based on the batch one Mig-21's produced in the Soviet Union, China e Czechoslovakia. This model had the canopy (which opens forward) out of fuselage's line, but it had no good visibility for the accidental patterns. The conical diffuser which controls

- MIG-21 F-13(características): Trata-se da 1ª geração de "fishbeds" (baseada no MIG-21F de primeiro lote), produzida na Rússia, na China e na Tchecoslováquia. Esses modelos tinham um canopy sobressaído da fuselagem (que abria para frente), mas sem boa visibilidade para os padrões ocidentais. No F-13, o "cone" que regulava o fluxo de ar para o motor ficava quase totalmente dentro da tomada de ar, e o tradicional sensor em forma de lança (tubo de pitot) estava montado na parte inferior do "Bico".

Normalmente, o armamento principal, transportado em 2(dois) suportes, (um em cada asa) era composto por primitivos mísseis R-3/AA-2 "ATOLL"(míssil ar-ar de curto-alcance), eficazes somente quando lançados na seção traseira dos aviões adversários orientados pelo calor dos motores. O "ATOLL" não era mais que uma cópia dos primeiros AIM-9 Sidewinder americanos. O canhão, um NR-30 de 30 mm, foi instalado no lado direito do aparelho, na ventral e um pouco atrás dele, havia um suporte (cabide) para o depósito alijável de combustível.

F-7 AIRGUARD: Os caças leves da Chengdu como os Xian F-7(ou J-7)A, B, P/G (versões paquistanesas e M), construídos na China a partir dos anos 60, com base nos MIG-21 F da 1ª Geração, são externamente (e mecanicamente) bastante semelhantes aos modelos feitos pela Mikoyan, mas esses podem conter algumas alterações em relação aos "similares" russos e tchecos. De acordo com a variante, as diferenças podem estar na posição do tubo de pitot, na quantidade de pontos duros na asa, no tipo de motor, no modo de abertura e/ou no formato do canopy, na localização do pára-quedas de frenagem ou nos tipos de sistemas utilizados (a exemplo da série F-7M, que conta com huds ingleses da GEC).

Embora os F-7 (assim como os MIG-21 da 1ª Geração) sejam aparelhos limitados e ultrapassados, parte de seus usuários optou por melhorá-los buscando mantê-los em atividade (a Força Aérea Paquistanesa destacou-se por equipar seus F-7P 'skybolt' com mísseis ar-ar R550 Magic 2, AIM-9 e com os radares Grifo). Assim, os Xian F-7 fazem com que, de alguma maneira, a 1ª geração de "fishbeds" permaneça ativa, Esses jatos ainda são vistos por várias nações como úteis ferramentas e continuarão operacionais por mais alguns anos, sobretudo em áreas de grandes tensões políticas.

A SEGUNDA GERAÇÃO

Desde o início o projetado MIG-21 tinha a capacidade de carregar 2 mísseis AR-AR para o combate aéreo próximo, canhões e um radar telemétrico. Apesar dos avanços do novo avião, parte das linhas básicas desse eram inspiradas nas de

part of the nose

Usually, the armament was taken on two pylons(one under each wing) AA-2"ATOLL" infrared homing missiles, efficient if launched to enemies planes tail only. This soviet missile was a copy from the first AIM-9"sidewinders". The cannon was a 30mm caliber NR-30, mounted on starboard, below the fuselage. In the central line, and a little behind the cannon, there was normally a dispensable fuel tank.

F-7 AIRGUARD The Chengdu light fighters, such the xian F-7(or J-7) A, B, P/G(pakistanese



Foto/Photo: Yu Ming

Chengdu Xian F-7 "Airguard" Chinês | Chinese Chengdu Xian F-7

variants) and M built in China since the 60's, based on the first generation's MiG-21 F-13, are externally(and mechanically) very similar to those ones made by Mikoyan Gurevich. But those models built outside the Soviet Union and Czechoslovakia may have some changes relatively to these last ones.

According to the version, the differences may be on the pitot tube's position, on the wing's hard points quantity, on the engine's type, on the way how the canopy opens (or on its shape), on the braking parachute's localization, or finally, on the avionics(the F-7M series uses head-up displays from the british company GEC).

Although the F-7 fighters(as well as the first generation Mig-21's) be limited and obsolete aircrafts, some of its operators has chosen to upgrade them aiming to keep its flight conditions(the Paquistanese Air Force has equiped its F-7 P "skybolt" with R550 Magic 2 and AIM-9 air-to-air missiles and grifo radars). So, the xian F-7 makes the first generation Mig-21's still active, in some way. These jets are considered by several countries as "useful tools" and will keep operational for more some years, mainly over great political tensions areas.

THE SECOND GENERATION

Since the beginning, the projected MIG-21 fighter had the capacity to take 2 air-to-air missiles for close air combat, cannons and a telemetric radar. Despite the technological advances of the new plane, some of its basic features were inspired from anterior fighter

projetos já existentes, como o MIG-19 (os estabilizadores e a deriva são alguns exemplos).

Posteriormente, mais de 20 versões do MIG-21 foram desenvolvidas, de acordo com a necessidade dos compradores, incluindo versões de treinamento (a série dos "Mongol", feita paralelamente aos caças). Os "Mongol-A" derivavam da 1ª e 2ª gerações (MIG-21F-13) e os "B" da 3ª geração. Inicialmente os "A" não portavam armas, exceto alguns que foram equipados com uma metralhadora de 12 mm. Já os "Mongol-B" possuem boa capacidade de combate e as de reconhecimento MIG-21R e "RF". No cômputo geral, mais de 13 mil cópias de Mig-21 e F-7 (similar chinês) foram feitas, muitas delas sem autorização e a produção da Índia (último construtor) encerrou-se em 1987, restando espaço apenas para a fabricação de peças. Dentre todas as variantes produzidas são particularmente importantes: Mig-21F-13/PF/PFM/MF/BIS/UM "Mongol-B" e "RF". As séries "D", "E" e "F" (MIG-21PF/PFM/PFV/PFS/FL) talvez sejam as mais conhecidas por terem operado no Vietnã de 1967 até o fim do conflito acumulando um invejável "currículo" de combates.

-MIG-21 D/E/F: as séries "PF" - buscando a superação das capacidades dos MIG-21 F-13 da 1ª Geração, em 1959 voou o protótipo YE-7 (Mig-21P), que tinha como características um radar Sapphire RP-21M montado no "cone" frontal (regulável em 3 posições), agora mais saliente, o tubo de pitot deslocado para a parte superior da fuselagem e carenagem dorsal integrada no canopy (bipartido a partir da versão "PMF"), a qual afinava suavemente até chegar à deriva. Era na corcova que alojava-se



Foto/Photo: Wojciech Malak

MIG-21 PFM Polonês / Polish MIG-21 PFM

parte do equipamento que antes estava no radome, agora dotado de um radar mais potente, a antena VHF reposicionada na corcova, deriva maior, porção das rodas aumentadas e novos freios aerodinâmicos laterais-ventrais. Outras são menos perceptíveis como



Foto/Photo: Wojciech Malak

Dois MIG-21 UM "Mongol" Polonês / Two Polish MIG-21 UM "Mongol"

projects, such as the MIG-9 (the elevators and the rudder of this plane, for example).

After this, more than 20 Mig-21 versions, including training variants and reconnaissance models, were developed. The "mongol" series, manufactured alongside the monoplace Fishbed's production line, whose the "A" model was based on the first and second generations *Fishbeds* (MIG-21 F-13) and did not carry weapons—except a few ones, armed with a 12mm machine gun. Also covers the "mongol-b", based on third generation *fishbeds* and with a good combat capacity. The "spy" *fishbed* versions, MIG-21R and "RF", as those ones dedicated to the training role, were made alongside the "normal" *Fishbed's* production (the last manufacturer country) ended in 1987, only spare parts being made after this. Among all manufactured variants, are particularly important the MIG-21 F-13 / PF / PFM / MF / bis / UM (Mongol-B) and "RF". The "D", "E" and "F" series (MIG-21PF / PFM / PFV / PFS / FL) perhaps are the most known of all due to its outstanding performances in Vietnam, from 1967 until the end of that war in 1975, reaching an enviable fighting record.

-MIG-21 D/E/F: The "PF" series, in order to surpass the MIG-21F-13's capacities, in 1959 flew the YE-7 prototype (Mig-21P), whose features include a SAPPFIR ("Sapphire") RP-21M radar mounted on the conical diffuser (adjustable in 3 positions), now more prominent, pitot tube dislocated to the fuselage's upper part, and the dorsal carenage integrated to the canopy, that part being more and more thin as runs towards the rudder and accommodating part of the avionics (before in the radome, housing now a more powerful radar), the antenna VHF repositioned in the hunchback, bigger drift, bigger landing gear bay and new fair breaks. Antenna ODD under of the air intake. The new seat KM-1 type zero-zero was another important change inside the plane.

All the aesthetic modifications had to accomplish the "areas rules" requirements, with soft

a antena ODD embaixo da entrada de ar. O novo assento KM-1 tipo zero-zero foi uma outra mudança importante no interior do avião.

Todas as modificações estéticas obedeciam às regras das áreas, com mudanças suaves de seções, fato que privilegiava a aerodinâmica no novo produto.

No processo evolutivo do avião, surgiram as versões principais como "PF" (o primeiro "Fishbed" a receber um pára-quedas de frenagem na base da deriva), "PFM" e de exportação como a "FL" e a "PFV", que converteu-se num dos principais meios de defesa aérea do Vietnã do Norte na Guerra do Vietnã. Quando bem pilotados, esses "Fishbeds" assombraram as tripulações da USAF e US Navy a tal ponto que logo ficou evidente que estava na hora de desenvolver uma nova linhagem de caças americanos, e todo o treinamento teve de ser revisto. Foi dentro de MIG's-21 que 13 pilotos vietnamitas tiveram a honra de se tornarem ases (no total o Vietnã teve 16 ases), o maior deles Nguyen Van Coc, obteve 9 vitórias a bordo de um MIG-21 PF entre 1967 e 1969. A versão Mig-21PMF "Fishbed-F" também alcançou o sucesso em batalhas aéreas e diferenciava-se dos "Fishbed-D" por adotar, além de um novo canopy, hipersustentadores dirigidos. Ainda assim, os MIG-21 da 2ª Geração careciam de um armamento melhor, pois contavam apenas com um canhão de 23mm, montado num "pod" com 2 ou 4 mísseis R-3 "atoll" ou simples armas ar-solo como foguetes de 57mm.

A reintegração dos canhões à célula foi feita a partir do "tipo-J" (MIG-21MF) após experiências de combate na Ásia, e a adoção dos ágeis mísseis R-60 "Aphid" também usados posteriormente pelos Mig da série "PF" ocorreu sobretudo na década de 80.

changes in the airplane sections, enhancing the aerodynamic of the new plane.

In the evolution process, came out the main versions, such as the "PF" (the first *Fishbed* to receive a braking parachute on the base of the rudder), and the export variants "FL" and "PFV", which because the main instruments of the North Vietnamese Air Defense in the Vietnam War.

When well driver, these *Fishbeds* has fighter the USAF and USN crews so strongly that became clear a new fighter planes generation had got to be developed and the entire training program was reviewed. And 13 vietnamese *Fishbed's* pilots have achieved the "ace" status (three more vietnamese *Fresco's* pilots were "aces" too). The greatest of them, NGUYEN VAN COC, shoot down 9 aircrafts flying a MIG-21PF, between 1967 and 1969. But the 2nd generation of the MIG-21 had not a better armament. Its "claws" were just a 23mm double-barrel cannon mounted on a GP-9 pod, 2 or 4 air-to-air AA-2 "Atoll" missiles, or very simple air-to-ground weapons, such as 57mm rocket pods. The MIG-21 PFM "Fishbed-F" has reached a big success in a dogfights. It had a new canopy and mandrienable hyper lift mechanisms.

The reintegration of a cannon to the airplane was made on the MIG-21MF ("F0shbed-F"), after combat experiences in Asia, and the use of the agile AA-8 "Aphid" missiles, also operated by "PF" series planes happened in the 80's.



O "Cockpit" do F-7M na concepção artística do próprio fabricante. O painel é bastante completo para uma aeronave da sua classe. Notar o HUD (aparelho de visada), associado a um computador de tiro.

F-7M "Cockpit" in the artistic conception of manufacturer. The panel is sufficient complete for an aircraft like it. Note a HUD (Head Up Display), associated a control shot computer.

CONTINUA NA PRÓXIMA EDIÇÃO

TO BE CONTINUED IN NEXT ISSUE

GLOSSÁRIO / GLOSSARY - **PF**=PEREKVACHCHIK FOPRSIROVANII (Interceptador mais potente / More powerful interceptador) - **PFM**=PEREKVACHCHIK FOPRSIROVANII MODERSIROVANII (Interceptador mais potente modernizado / More powerful interceptador modernized) **U**=UCHEBNO (Treinador / Trainer)

DETALHES do M-34



Foto/Photo: Fábio Araújo

Amigos leitores, atendendo a inúmeros pedidos, estamos colocando material sobre militar e esperamos que no nosso próximo número possamos além de aviação e militar ter um material sobre automóveis ou motocicletas. Desta forma tentaremos atender aos anseios de todos os senhores.

Começamos pelo tão conhecido caminhão M-34, que basicamente diverge do M-35 por possuir apenas uma roda em cada lado de cada eixo traseiro, ao contrário, o M-35 que possui duas rodas em cada lado de cada eixo traseiro.

Do M-34 existe pelo menos um kit que temos referência, da Revell/Monogram na escala 1:40. O kit vem em um set com um Jeep e custa muito barato.

Apesar de ser um veículo da época da

Segunda Guerra Mundial, ainda podemos encontrar alguns M-34 em condições de uso em algumas unidades do EB-Exército Brasileiro.

O veículo das fotos da matéria, pertence ao Batalhão de Infantaria da Base Aérea de Natal. As

fotos foram feitas por ocasião dos portões abertos da operação CRUZEX.

Todas as fotos dos detalhes, foram feitas por **Erick Caldas**.

Esperamos assim, estarmos expandindo os horizontes da Plastinet, para mais e mais aficionados do detalhamento,

pois temos a certeza que estas fotos facilitarão e muito o modelo acabado com mais esmero e mais perfeição.

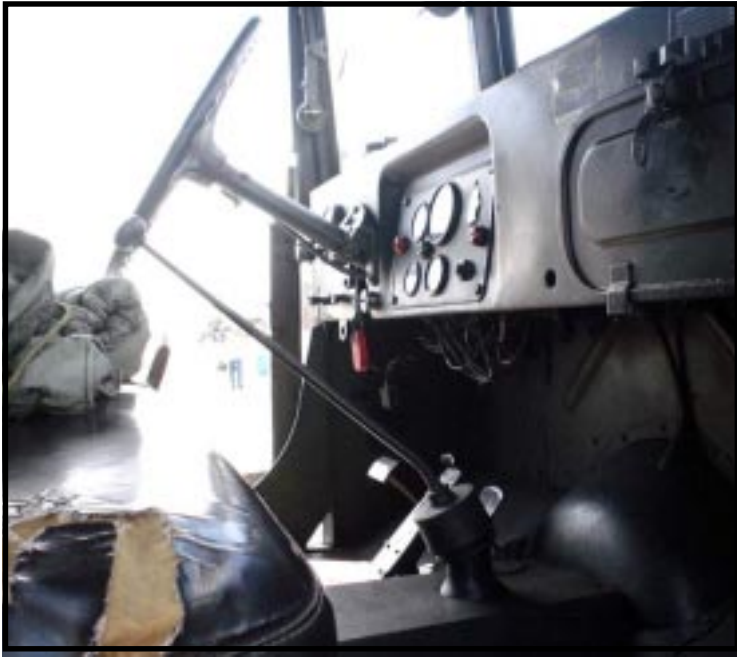
Boa montagem, bom divertimento.











DETALHES do E-3



O E-3 Sentry é uma das mais competentes plataformas de alarme antecipado hoje no mundo. Todas as fotos> Equipe Plastinet

Poucos países possuem o privilégio de utilizar uma aeronave com tanta tecnologia, e a França é um deles.

Na CRUZEX 2004, a força aérea francesa trouxe um E-3 Sentry, e para muitos deve ter sido a oportunidade única de estar de frente com esta magnífica e imponente arma de alerta antecipado.

O E-3 na verdade é uma célula de Boeing 707, com aviônicos e sistemas específicos de radar e ainda com turbinas modernas. Também incorpora sistema de recepção de reabastecimento em voo.

Com seu inconfundível (e enorme) radar negro em forma de prato sobre seu dorso e antena no “queixo”, dá um perfil diferencial à aeronave.

Também muito visíveis são as grandes e salientes antenas laterais na fuselagem.

Esperamos que com esse conjunto de fotos e detalhes vocês possam ter um E-3 mais detalhado na coleção. Divirtam-se.



Detalhe do sistema de reabastecimento em voo. A sonda fica retraída e embutida na parte superior da fuselagem



Vista da esquerda da frente do E-3. Notar o “queixo”



Na direita, sobre a cabine, o sistema de reabastecimento em voo

DETALHES "GERAIS"



O imponente radar rotativo sobre o dorso do E-3



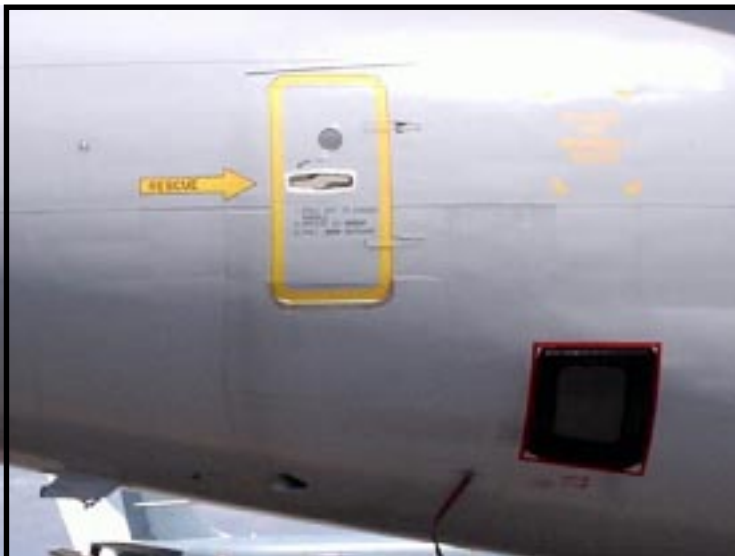
Vários detalhes nesta vista lateral(direita), logo à frente da asa



Cocar e matrícula da força aérea francesa



Detalhe do final do encaixe da asa na fuselagem(direita)



Detalhe da porta na fuselagem traseira do lado direito



Faróis de pouso, na asa direita. A mesma coisa na asa esquerda

DETALHES "GERAIS E ANTENAS"



DETALHES "ANTENAS"



Nestas quatro fotos, em vários ângulos, detalhes da antena no "queixo" do E-3. Pode-se notar que a mesma recebe a cor branca, contrastando com o cinza da aeronave.



Nestas duas fotos, detalhes da antena na lateral da fuselagem. Atentem ao quanto ela é saliente. O mesmo no lado esquerdo

DETALHES "GERAIS E ANTENAS"



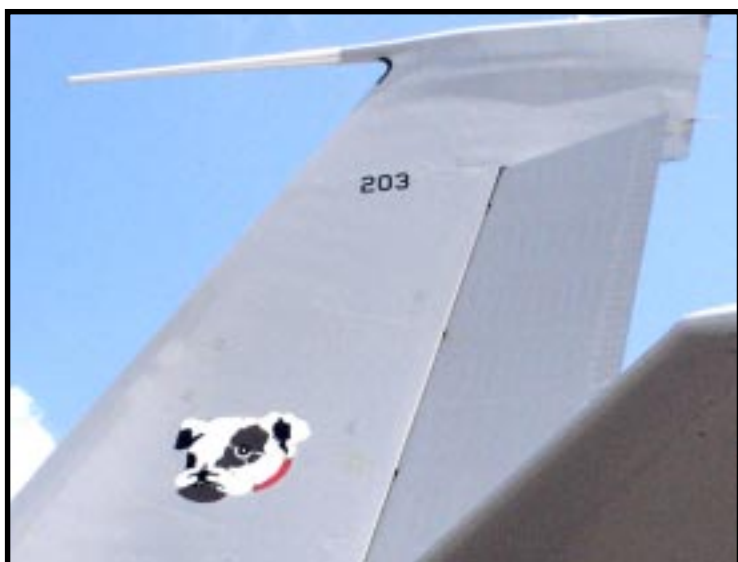
Encaixe do estabilizador na fuselagem, notar o guia (em preto)



Idem foto ao lado, aqui no lado esquerdo



Nestas duas fotos, detalhes da antena que se prolonga no final da fuselagem do E-3. Está pintada de branco



Em forma de lança, uma antena projeta-se à frente da deriva



Detalhe do "mascote" na deriva do E-3

DETALHES "ASAS"



Nestas quatro fotos, detalhes dos "slats" das asas do E-3 Sentry. Quem se habilita a fazer na 1:72?



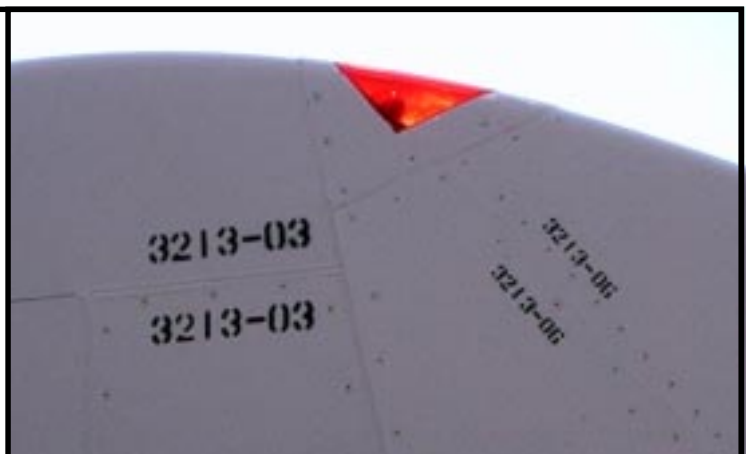
Mais detalhes dos "slats". Notar o cocar sob a asa



Detalhe de uma antena que se estende para trás na ponta das asas



Parte inferior sob a ponta da asa

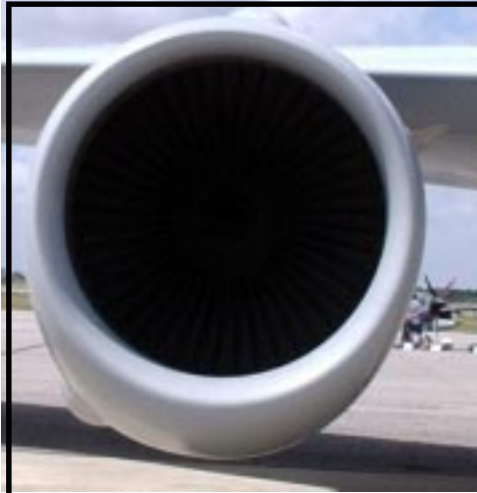


Detalhe da lâmpada na ponta da asa esquerda

DETALHES "TURBINAS"



A imensa turbina do E-3 Sentry



Vista frontal da turbina



Detalhe do interior da entrada da turbina



Lateral da turbina externa da asa direita



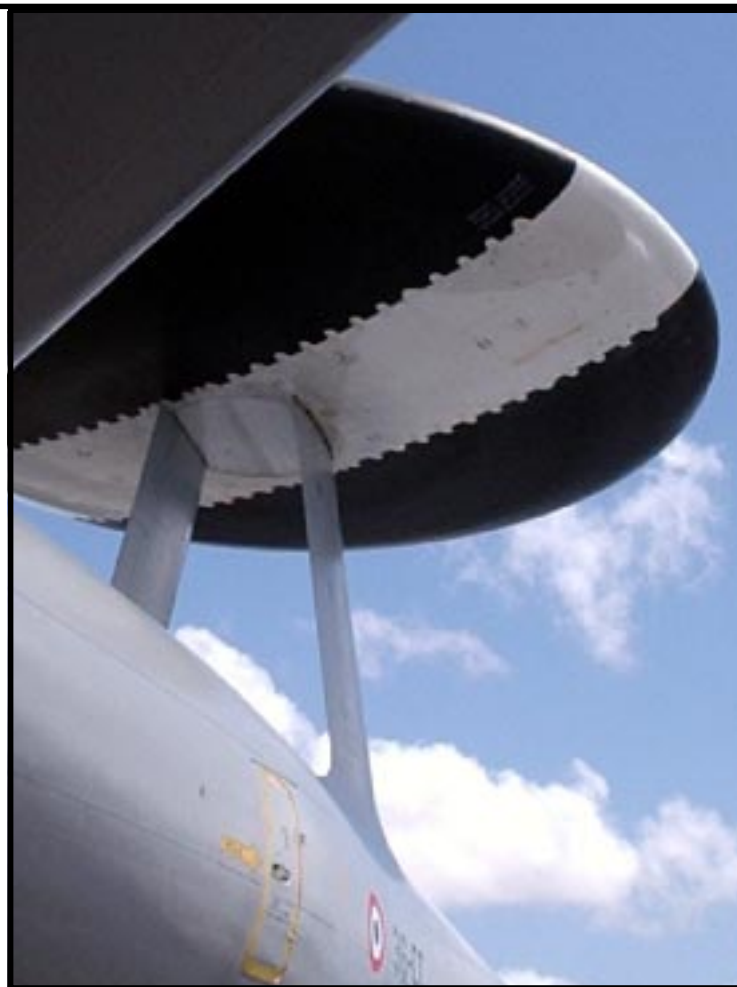
Detalhe dos pilones de fixação das turbinas na asa



*Nestas quatro fotos,
vários detalhes da área
de exaustão das
turbinas. Uma excelente
referência para a
pintura e detalhamento
do "queimado"*



DETALHES "RADAR"



Nessas três belíssimas fotos podem ser vistos vários detalhes do "prato" do radar e de seu suporte

DETALHES "TREM DE POUSO"



Em ambas as fotos, detalhes do trem de pouso do E-3

DETALHES "TREM DE POUZO"



DETALHES "BEQUILHA"



Plastinet *Livros*

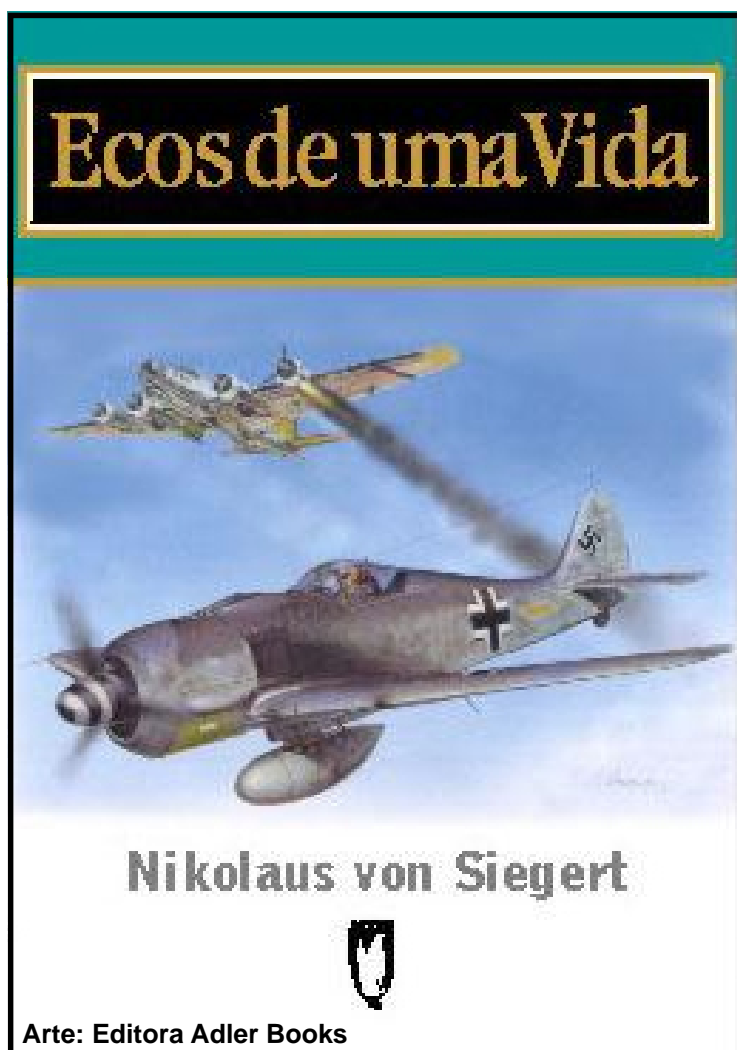
Este livro está pronto para ser lançado, faltando apenas a conclusão da venda antecipada de 250 unidades, visando viabilizar os custos de impressão do mesmo.

Originalmente escrito em alemão, foi traduzido para o português pelo professor Alexander Ribeiro(CE), tendo recebido os ajustes finais, editoração e capa da editora Adler Books (www.adler-books.com.br).

De forma direta, sincera e objetiva, o senhor *Siegert* nos proporciona, através do relato de sua própria existência, uma viagem ao longo do tempo, desde sua infância na idílica região da Boêmia, outrora pertencente à Áustria, passando pela guerra, até sua chegada ao Brasil no início dos anos cinquenta, onde vive até hoje. “Ecos de uma Vida” é um relato vivo de um destino individual determinado pela Segunda Guerra Mundial, mas que pode representar também, o destino coletivo de todos aqueles que, direta ou indiretamente, tiveram seus destinos determinados por aquele conflito. Basta fazermos a simples pergunta: será que o senhor *Siegert* estaria no Brasil, não fossem os acontecimentos provocados pela guerra em sua vida?

Esse é o destino do qual ele fala, o destino que, de alguma forma e em algum lugar, parece estar escrito!

A seguir, o senhor *Nikolaus von Siegert*, que é austríaco e veterano piloto da Luftwaffe, a célebre força aérea alemã, na Segunda Guerra Mundial e atualmente residente em Fortaleza(CE), fala um pouco sobre sua participação naquele conflito e sobre sua primeira vitória.



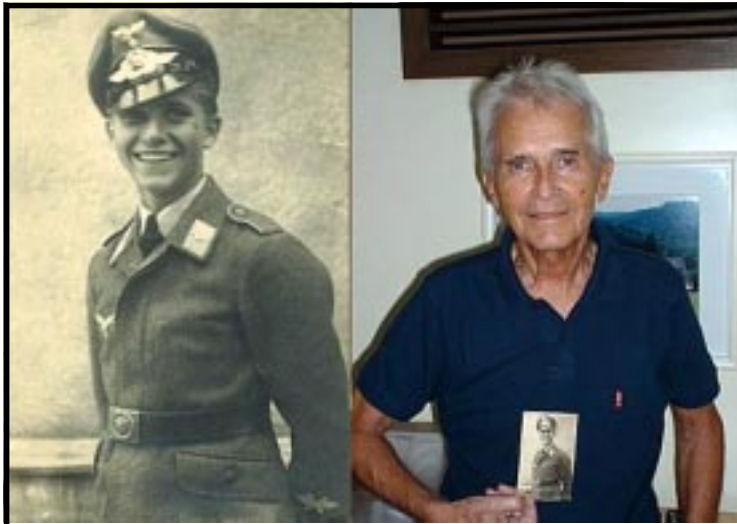
Texto e fotos(exceto quando citado) gentilmente cedidos pelo GPFOR

“Minhas missões; porque reluto em falar sobre elas? É claro que pergunto isso a mim mesmo, tentando ao mesmo tempo analisar a minha aversão ao tema. Será por causa do longo período de internação no hospital militar, quando fui exposto a todo tipo de tentativas e procedimentos médicos conhecidos na época? Para completar meu problema, havia ainda o agravante de que havíamos perdido uma guerra de quase seis anos e, conseqüentemente, estávamos carentes de tudo, inclusive de medicamentos.

Eu tinha um ferimento na cabeça, melhor dizendo, distúrbios no cérebro, e não havia, na época, neurologistas que, de alguma maneira, dominassem suficientemente esta especialidade. Qual era então o real diagnóstico do chefe da equipe

médica do hospital? Teria ele uma idéia do motivo pelo qual um certo *Nikolaus von Siegert* estava com metade do corpo paralisado e ainda sofria de distúrbios de memória? Tentou-se então resolver o problema através de uma maneira primitiva, a partir de choques elétricos na medula espinhal e punções no cérebro. Na realidade, só Deus sabe sobre tudo a que fui submetido nesse período. Somente muitos anos depois é que fui examinado adequadamente. O exame foi realizado por um dos melhores neurologistas que encontrei na época, durou cerca de três horas e foi absolutamente satisfatório.

Eu sei que, de alguma maneira, posso me considerar neurótico, e isso eu percebo sobretudo nos meses em que os fogos de artifício explodem com abundância ou



Herr Nikolaus von Siegert na época da guerra e hoje

quando a guerra é mostrada em programas de televisão. Este, talvez seja o motivo pelo qual algo em mim se recusa e reluta em escrever sobre detalhes de minhas missões.

Porém, apesar de todo esse tempo infeliz que vivenciamos, lembro-me, com prazer, do encontro que tive, após a guerra, com o senhor Erich Hartmann em uma de

minhas viagens do Brasil à Europa, em Mannheim, Alemanha, onde ele treinava cadetes da força aérea da República Federal da Alemanha. Hartmann foi um dos mais célebres pilotos de caça da história e eu me lembro muito bem quando o vi e o cumprimentei pela primeira vez em Nuremberg. Nessa época, eu estava recebendo meu primeiro treinamento para vôos em acrobacia e lembro-me de minha felicidade por ter, naquele momento, a oportunidade, ainda como cadete que sonhava em concluir o mais rápido possível

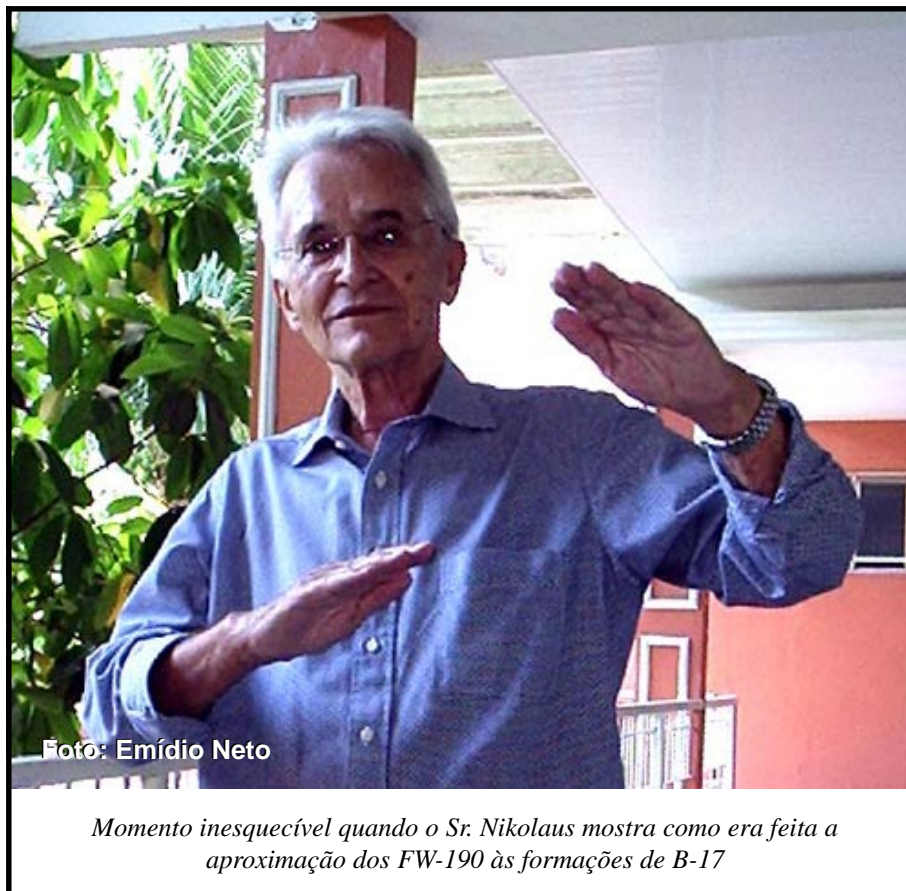


Foto: Emídio Neto

Momento inesquecível quando o Sr. Nikolaus mostra como era feita a aproximação dos FW-190 às formações de B-17



Condecorações de Nikolaus von Siegert
Badge de piloto (Flugzeugführerabzeichen) e ferido (Verwundetenabzeichen)

meu treinamento, de falar com o primeiro-tenente Hartmann sobre seus vôos contra os adversários. Um encontro que ficou marcado na minha memória.

Ao fim de nosso treinamento, fui transferido para um esquadrão onde, mais uma vez, encontrei Hartmann, agora como meu superior, o que naturalmente ocorreu em circunstâncias bem diferentes das do primeiro encontro.

Estava pronto para minha primeira missão. Embora jovem idealista, com 18 anos incompletos e tendo realizado o desejo de me tornar piloto, estaria mentindo se dissesse que não senti medo do destino que me aguardava. Eu penso que meus companheiros também sentiam o mesmo. Só que ninguém falava sobre isso. A sirene então tocou. O pessoal do nosso

esquadrão já estava há quase 24 horas de prontidão para entrar em ação. Nessa época, a Alemanha era atacada e bombardeada quase que diariamente, incluindo as noites. Os americanos vinham

esquadrão já estava há quase 24 horas de prontidão para entrar em ação. Nessa época, a Alemanha era atacada e bombardeada quase que diariamente, incluindo as noites. Os americanos vinham



Aeronave pilotada pelo Sr. Nikolaus von Siegert / Arte: Evandro Benevides(CE)

com suas “Fortalezas Voadoras B-17” equipadas, se não me falha a memória, com 13 metralhadoras, e os ingleses sobretudo com os seus *Lancaster*. Encontrar um ângulo que nos possibilitasse atacar com sucesso uma “Fortaleza Voadora” era realmente muito complicado, devido ao grande número de metralhadoras posicionadas por todos os lados. Além disso, as formações eram ainda escoltadas pelo avião inglês *Spitfire*, um dos melhores caças da época, e pelo caça americano *Mustang*, também um avião monomotor. Para combater as formações de bombardeiros, nós decolávamos o quanto antes, a fim de que pudéssemos alcançar o mais rápido possível grandes altitudes para, assim, poder atacar o oponente com o sol

nas costas. No momento em que vi a monstruosa Fortaleza Voadora diante de mim, todo o sentimento de medo se foi, sumiu. Nosso comandante deu então a ordem para voarmos em círculo (*circulen*). Ele era o primeiro a lançar-se à caça do bombardeiro por ele escolhido.

Estar em uma situação de combate é uma experiência indescritível. Quase não há palavras para descrever a sensação de ver os projéteis de trajetória luminosa, as famosas traçadoras, vindo em nossa direção passando rente a nossos aviões, podendo atingir-nos a qualquer momento. Hoje, estou aqui para contar a história, mas, infelizmente, muitos dos meus companheiros não tiveram a mesma sorte. Quantas vezes voltamos de missões contando os companheiros que partiram conosco e não retornaram!

Para mim, não é fácil, como disse, escrever sobre minhas missões. Mas aqui reúno forças para dar meu testemunho sobre esse período da história, que mudou tantos destinos e tantas existências. Volto no tempo, e me vejo voando para baixo em diagonal agarrando-me firmemente ao manche do meu Focke-Wulf 190, com o bombardeiro enquadrado na minha alça de mira. Para mim e também para a tripulação da fortaleza, um verdadeiro inferno estava por vir. Quanto tempo passei tentando enquadrá-la no melhor ângulo para o disparo, hoje não sei mais dizer. Depois que



Prof Alexander e o Sr. Nikolaus com modelo de seu avião, montado pelo plastimodelista cearense Everton Benevides

um dos quatro motores começou a fumaçar e a cuspir fogo, tive então a certeza de que eles não mais voltariam para casa. No dia seguinte, confirmou-se então minha primeira vitória.

Porém, um fato ainda estava para acontecer! Logo após abater a fortaleza, virei para a direita e mergulhei *in turn*, perdendo assim o contato com meus companheiros. O principal motivo desse meu procedimento no vôo foi um *Spitfire* que passou a me perseguir. Empurrei então o manche para baixo e desci em alta velocidade até uma altura de mais ou menos 500 metros. Estava sem munição e tentei então despistar o *Spitfire* fazendo uso de tudo o que eu tinha aprendido. Mas foi em vão! De repente, o *Spitfire* veio ao meu encontro e o piloto levou o avião para baixo e para cima de mim, numa clara demonstração de que pilotava melhor do que eu. Eu o vi se aproximando cada vez mais e percebi também que ele não atirava. Em um último momento, ele passou voando bem rente a mim. Tão próximo, que pude perceber que se tratava de um oficial, me dando a impressão de ser um ás da *Royal Air Force*. Teria ele percebido meu



Foto: Aláide Marques

Herr Nikolaus contando parte de sua história a Emídio(Plastinet)

nervosismo, pelo fato de não ter mais munição? Isso eu não sei e também nunca saberei! O certo é que, se estou hoje aqui para contar este episódio de minha vida, é graças a ele. Pena que nunca me foi possível encontrar este homem que me permitiu viver, me presenteou com a vida. Um legítimo *gentleman* inglês, como muitos que se pode encontrar ainda hoje.

Hoje, vejo tudo isso com os olhos da chamada lógica e com o pensamento racional de que, de alguma forma e em algum lugar, o nosso destino parece estar escrito.”

GARANTA JÁ O SEU EXEMPLAR COMPRA ANTECIPADA DO LIVRO

Para garantir o seu livro, é preciso que você faça o depósito na seguinte conta corrente:

BANCO REAL

Agência. 0962

Conta: 2003963-2

Em nome de: **NIKOLAUS SIEGERT**

Após realizar o depósito, por favor, enviar por fax **0XX 85 3241-5064** o recibo do depósito e o endereço completo para logo que impresso o livro possa ser enviado.

Preço da unidade: **R\$35,00**

Postagem: **R\$ 8,00 até dois livros**, acima de dois livros, por favor consulte.

DETALHES do

F-16



F-16 Venezuelano exposto em ocasião dos portões abertos da CRUZEX 2004 em Natal [Todas as fotos da matéria: Equipe Plastinet]

Um dos mais produzidos e utilizados caças americanos, que tem como características marcantes, possuir o comando de direção na forma de um “joystick” no console direito, ao invés do manche central característico de aeronaves anteriores e ainda ter um acentuado ângulo de inclinação do seu assento ejetável, o que possibilita ao piloto suportar maiores cargas de força “G”, visto que o F-16 é extremamente manobrável.

Raramente se vê F-16 nos céus do Brasil, e a Plastinet teve a oportunidade de estar de perto desta fera. Na ocasião da CRUZEX 2004 a Venezuela trouxe o seu “Esquadrão Los Dragones”, equipados com F-16 nonoplace e biplace.

Além de uma camuflagem muito bonita, alguns F-16 traziam desenhos muito vistosos em suas cauda, comemorando os 20 anos destas aeronaves nas cores da Fuerza Aerea Venezolana.

Como sempre citamos, a Plastinet não se

propõe a fornecer detalhes técnicos, de performance ou de equipamentos utilizados pelas aeronaves ou qualquer outro tipo abordado em suas matérias, mas sim trazer material fotográfico que possibilite aos plastimodelistas, reproduzirem o original com mais fidelidade em seus modelos.

Temos certeza sim, que com este material fotográfico, o F-16 Venezuelano, seja 1:144, 1:72, 1:48 ou 1:32, poderá ser melhor feito. Divirtam-se.

Não podemos deixar de agradecer os sempre simpáticos venezuelanos, desde os da equipe de terra até as tripulações, sempre solícitos e disponíveis para ajudar, chegando ao ponto de retirar um

F-16 de um hangerete para podermos aproveitar melhor a luz do sol.

Como já falamos, ficamos devendo o interior do cockpit, pois em missões de guerra (mesmo que simulada), essas fotos não são permitidas.

Aos Venezuelanos, nosso MUITO OBRIGADO.



Simplicidade e liberdade para fazermos as fotos, características que os venezuelanos se destacaram na CRUZEX 2004

DETALHES "GERAIS"



Identificação pessoal do piloto da aeronave



Vários detalhes podem ser vistos nesta foto, em especial as antenas



Nesta foto pode ser vista a acentuação na divisão dos painéis



Aqui também pode ser vista a acentuação na divisão dos painéis

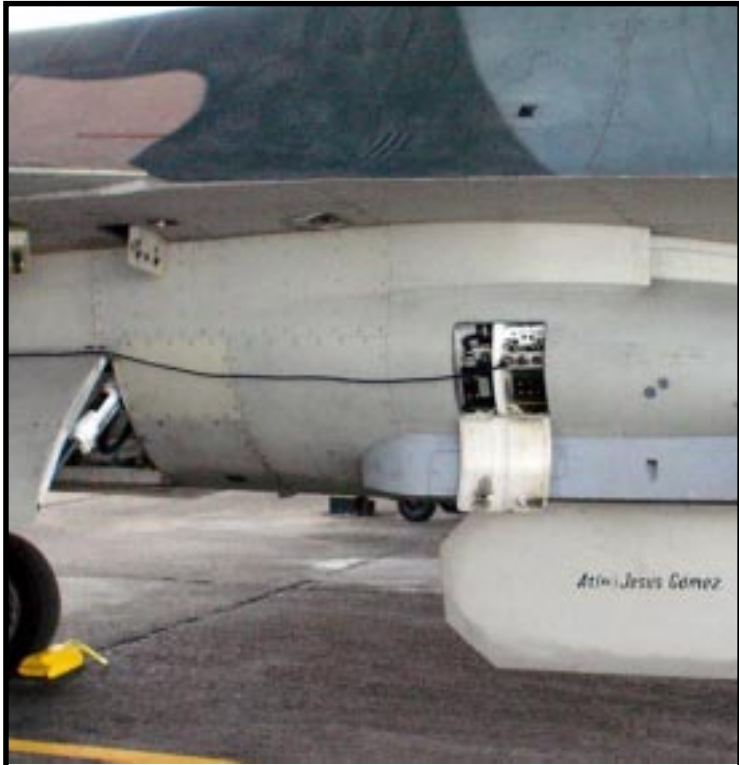


Tubo de Pitot e antenas



Posição do leme (picado) e do freio aerodinâmico aberto

DETALHES "GERAIS"



Algumas janelas de acesso abertas



Escada, bequilha e mais janelas de acesso abertas

DETALHES "FREIOS AERODINÂMICOS"



Lado esquerdo visto por trás



Lado direito visto por trás

DETALHES "LUZES"



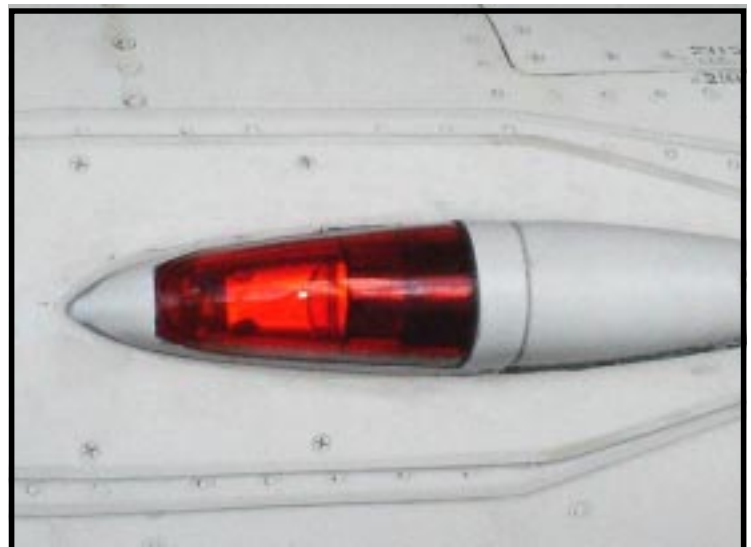
No topo da deriva



Lado direito ao lado da tomada de ar



Farol de pouso no trem principal, em ambos os lados



Detalhe da lâmpada do lado esquerdo, ídem foto de cima

DETALHE "POD COM CÂMERA"



Instalada abaixo e à direita da entrada de ar

DETALHE "CANHÃO"



Saída do canhão. Notar esfumaçado

DETALHES "MISSIL E GUIA DA PONTA DE ASA"



Míssil instalado na asa esquerda



Míssil instalado na asa direita



Suporte/guia do míssil na asa esquerda (vista frontal)



Suporte/guia do míssil na asa esquerda (vista traseira)

DETALHES "TANQUE EXTRA SUBALAR"



Notar a parte traseira do tanque que é reta, a diferença entre o tanque e o pylon e detalhes da aleta. Noutras fotos ver a frenel do tanque

DETALHES "DERIVAS"



F-16 2337, do esquadrão "Los Dragones. Notar a bonita pintura comemorativa dos 20 anos de operação da aeronave pela FAV



O F-16 0220, também do esquadrão "Los Dragones" e com pintura comemorando os 20 anos de FAV



O 0094 com pintura normal na cauda

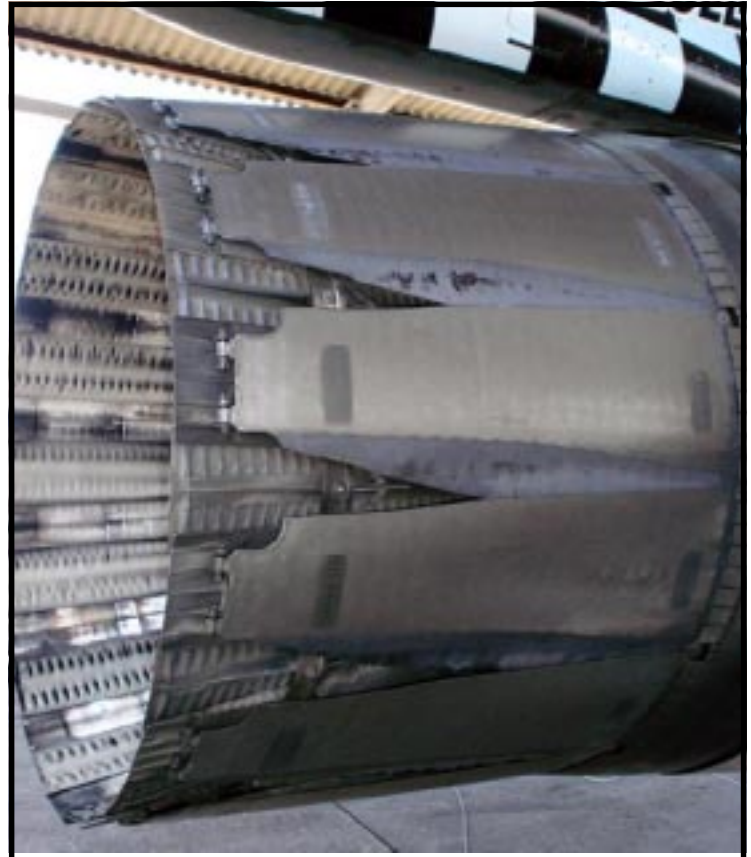


Observar o desgaste, trata-se de um adesivo sobre a pintura normal

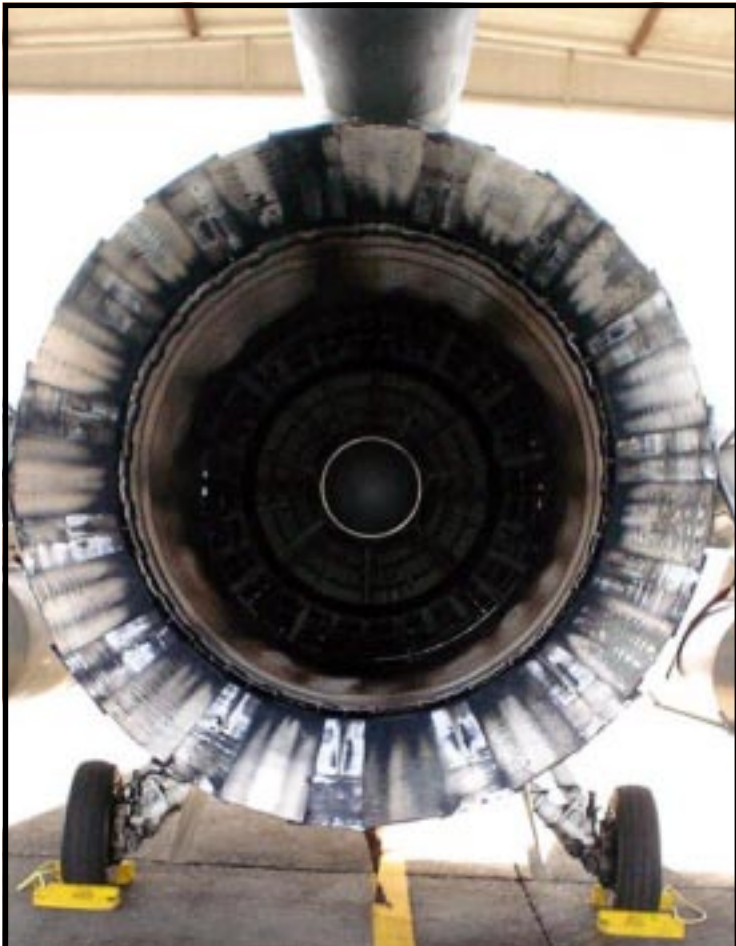
DETALHES "EXAUSTOR DA TURBINA"



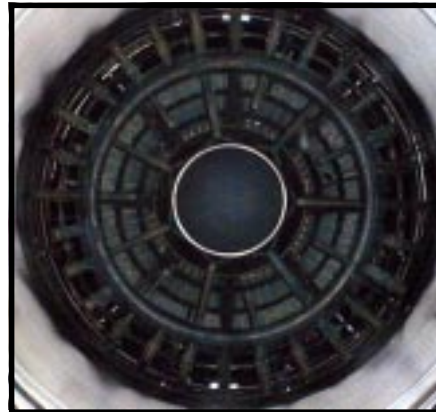
Um pouco fechado e mais queimado que os outros



Mais aberto e menos queimado



Bela foto com a tubeira bem aberta



*Detalhe do interior do exaustor:
"Fazer esta foto trouxe uma sensação muito esquisita, principalmente se imaginarmos ela acesa com o pós-combustor ativado"*



O detalhe do conjunto da tubeira e freios

DETALHES "ENTRADA DE AR DA TURBINA"



Notar o filete vertical dividindo a entrada de ar



Visão mais ampla permitindo observar o conjunto

DETALHES "PÁRA-QUEDAS DE FRENAGEM"



Impressionante a posição do pára-quadras de frenagem do F-16.

Na foto ao lado vê-se claramente que o mesmo fica com parte para fora da estrutura. Notar também na foto o pino de retenção do envólucro e com o cabo de acionamento.

Nas fotos abaixo, três vistas que possibilitam observar todos os detalhes do pára-quadras.



DETALHES "BEQUILHA"



Vista lateral esquerda



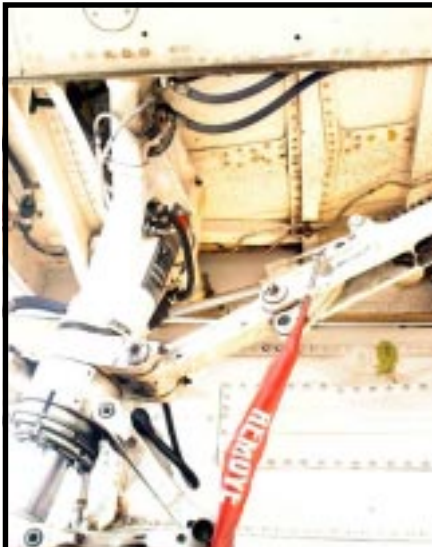
Vista em 3/4 frontal esquerda, notar o acionador da porta



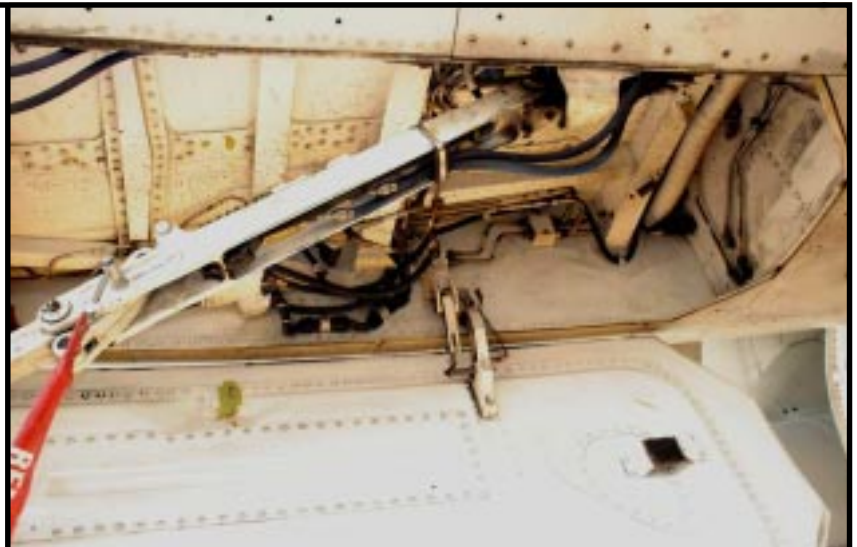
A inclinação da perna da bequilha é bem notada nesta foto



Detalhe interno da porta da bequilha



Detalhes do sistema acionador da bequilha e do interior do porão



DETALHES "TREM DE POUSO"



Detalhe do trem esquerdo



Visão por trás do conjunto do trem principal



Detalhe do sistema de freio



Visão interna do trem de pouso

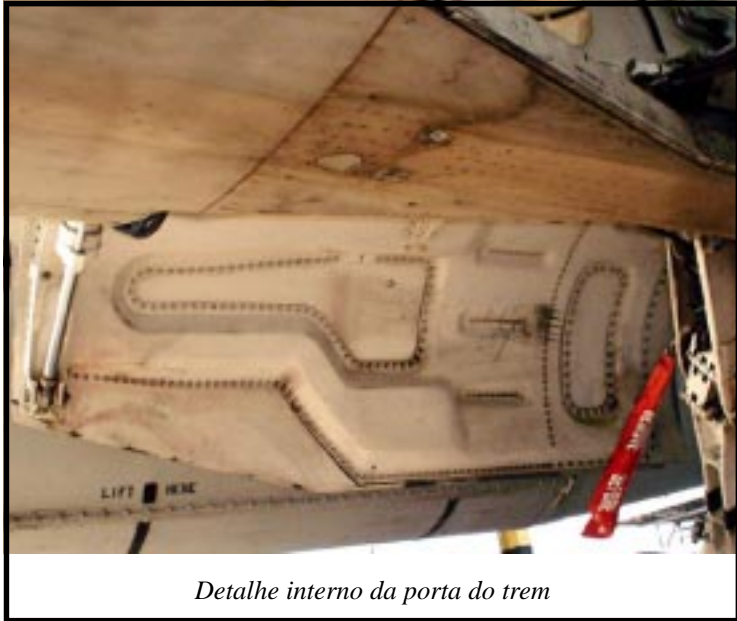


Vários detalhes, notar o tubo de fluido de freio



Notar o encaixe do tubo de fluido no sistema de freio

DETALHES "TREM DE POUSO"



Detalhe interno da porta do trem



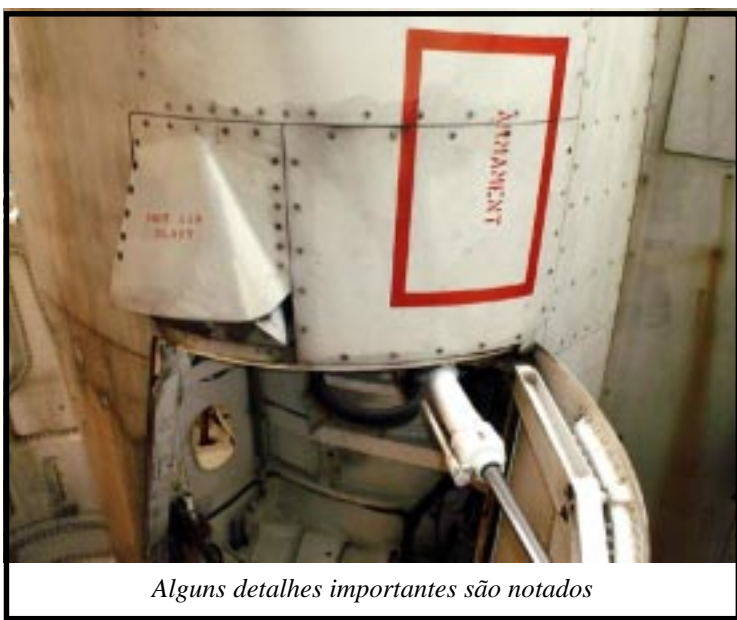
Interior frontal do porão do trem



Visão ampla do interior do trem principal



Detalhe do acionador da porta do trem



Alguns detalhes importantes são notados



Saída de ar quente(em baixo) e tubos internos(parte frontal do porão)



LOGOMARCA

FNP

UMA
REALIDADE



PATCH

O que no princípio parecia impossível começa a se concretizar. A FNP-Federação Nordeste de Plastimodelismo, realizou no ano de 2004 três grandes eventos, reunindo sempre um considerável número de plastimodelistas do nordeste do Brasil. Os eventos foram realizados respectivamente em Recife(PE), Maceió(AL) e João Pessoa(PB).

Apesar de não existir formalmente, a FNP existe de fato dentro de cada um dos que se dedicam a fazer plastimodelismo de forma altruísta e gratuita, ou seja, dedicando-se à divulgação e expansão do plastimodelismo e, ajudando aos menos providos financeiramente, e que se não fosse esse apoio, não estariam participando de eventos e quem sabe, nem mesmo montando um único modelo, por falta de apoio e equipamento.

Foram sim, criadas regras, mas não leis pétrias. São sim, referências de rumo, e não de destino obrigatório, nada se concretiza de primeira vez. Toda obra de arte tem rascunhos e mais rascunhos, até que se concretize como perfeita.. Neste ano de 2004, a FNP procurou verificar dentre as decisões tomadas, quais as acertadas, quais as que devem ser ajustadas e quais as que devem ser abandonadas. Prova disto foi a flexibilidade das regras durante a realização dos eventos. Em Recife a APPE optou por mudar a regra de julgamento da competição, o que agilizou bastante o resultado do mesmo. Em Maceió o GPAL enxugou as categorias, incrementou o fornecimento do certificado de participação e ainda realizou com o auxílio de colegas de outros estados(RN e PB), uma oficina de montagem para a criança. Já em João Pessoa, a competição foi totalmente abolida, visando observar o comportamento dos modelistas em eventos que não oferecem este tipo de atrativo, mas sim apenas exposição e confraternização.

Isto não quis dizer que não houve premiação, pois existira, mas feitas dentro de critérios do grupo organizador. GPPB. Este último evento foi realizada em um clube. As dois primeiros foram realizados em escolas.

No final do último dia do evento em João Pessoa, foi realizada a reunião de "feed back" de todo o ano. Foram discutidos os pr's e contras, os erros e acertos, e por fim, definida uma diretoria para o ano de 2005 para a FNP. Foram eleitos por unanimidade: Vassalo Jatobá(AL) para presidente, Ricardo Infingardi(PE para a secretaria e Erick Caldas(RN) para a tesouraria.

Foi discutido o ano de 2005, ficando acertado dois grandes eventos, um por semestre, com responsabilidade da FNP no que se refere a competição(quando existir) e premiação. Bahia e Natal foram os estados agraciados com a realização dos eventos de 2005. Isto não quer dizer que outros estados os realizem.

Assim, Salvador já confirma o primeiro evento para o mês de abril, nos dias XX a XX .

O mais importante de tudo no ano de 2004, foi ver no rosto de cada participante a felicidade estampada, com ou sem competição. O prazer de rever amigos não tem preço.

Que assim a FNP prossiga, com humildade, perseverança e companheirismo(principalmente), voltada a divulgar o plastimodelismo e a dar condições aos que não podem, praticar o hobby e participar de eventos.

Que 2005 seja melhor ainda.

Nas próximas páginas, detalhamos os três eventos do Circuito Nordeste de Plastimodelismo 2004.

Fechamos com o devido crédito, as artes da logomarca e patch da FNP. As mesmas são de autoria do colega baiano Marcos Sampaio.

Fotos: equipe Plastinet.



Recife: oficina de envelhecimento de blindados, por Lili Carabina(PE)



Maceió, Sentido horário: Zé Maria(PB), Erick(RN), Alvarenga(SP), Marcos Sampaio(BA), Pêpa(PE) e Emídio(PB)



João Pessoa: Nelson(PE), Vassalo(AL), Marcão(RN) e Roberto(AL)

Eventos



APPE

01 e 02 de maio de 2004, Recife/PE

Recife teve a honra e a responsabilidade de abrir o Circuito Nordeste de Plástimodelismo 2004, e a APPE não fez por menos, como sempre, comandou um evento de qualidade e alto nível. Presentes vários grupos de vários estados do nordeste, fazendo do evento um dos mais concorridos pelos modelistas nordestinos. O evento ocorreu nos dias 01 e 02 de maio.

Pela primeira vez uma escola foi escolhida para a realização do evento, e deve-se destacar a receptividade do Colégio Boa Viagem, que cedeu a sua quadra desportiva e toda a estrutura de apoio (sanitários, cantina etc) para que cada modelista ou visitante pudesse ter o conforto ideal. De parabéns a diretoria da escola. Se mais e mais outras escolas tiverem a iniciativa que o Colégio Boa Viagem teve, teremos sim, um futuro mais rico em cultura e cidadania.

Tudo era novidade, e todas as diretrizes traçadas na reunião da FNP para 2004 estariam em prova. No final a confraternização imperou, e cada dificuldade foi superada com os ajustes necessários às regras inicialmente definidas para o evento.



Este Enterprise (1:350) chamou a atenção de todos



Um grande número de modelos na escala 1:144 foi exposto



Fernando(PE), Erick(RN), Novelino(PE), Vassalo(AL), Marcão(RN), Sílvio Jorge(CE) e Emídio(PB)

A oficina de envelhecimento de blindados, gentilmente feita por Lili Carabina(PE) foi muito prestigiada, e olha que na platéia só tinha macaco-velho do plastimodelismo nordestino, mas que sempre aprendem cada vez mais com cada colega que se dispõe a ensinar. O patrocínio desta oficina ficou por conta da loja Electric Products de Bicas/MG, a qual só temos a agradecer pelo apoio ao progresso do hobby no nordeste.

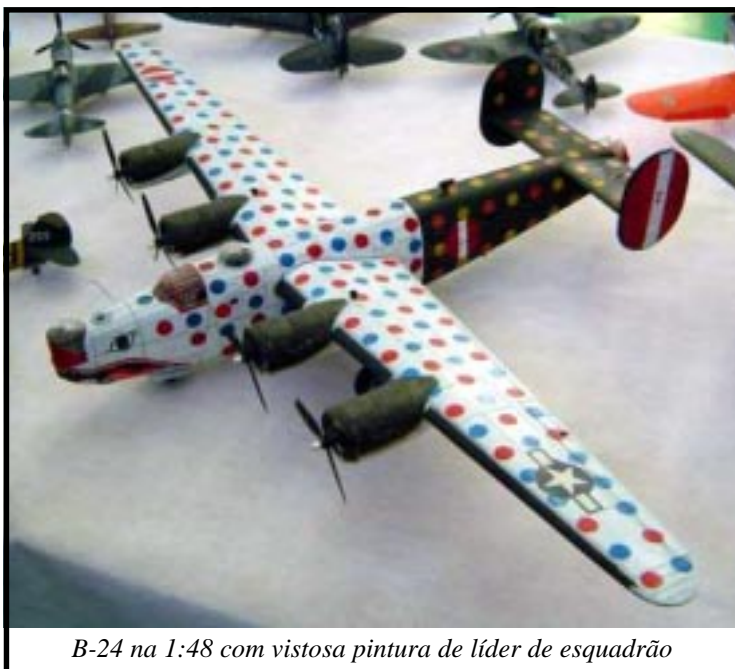
O jantar no sábado foi muito prestigiado, mesmo com o tempo não favorável. Uma imensa mesa se formou num restaurante à beira mar. Após o delicioso jantar e bom papo, o recolhimento aos hotéis, devendo aqui ser lembrado que a FNP custeou 60% de hospedagem dos seus federados.

A loja Mania de Kit esteve presente dando descontos e condições especiais aos participantes do evento. Foi difícil não ver uma caixa de kit com cada modelista participante. O sorteio foi a parte emocionante, onde a loja Fly Way de Recife também esteve participando.

Como já vem sendo feito em todos os eventos no nordeste, um modelista é homenageado, como comprovação de sua contribuição ao progresso do plastimodelismo. Em Recife, a Plastinet se sentiu honrada com a escolha de um de seus componentes. Emídio Neto foi o “laureado”, o mesmo afirma “quase não acredito: estava longe quando fui chamado pelo sistema de som, voltei correndo. Mais que o troféu, o que me deixou mais orgulhoso foram os abraços dos amigos. Em cada um me sentia um privilegiado pelas amizades conquistadas nesses quase 30 anos de plastimodelismo”.



Este magnífico Cessna T-37, escala 1:72, do colega Ferreira(CE) estava impecável, tanto na montagem quanto na pintura



B-24 na 1:48 com vistosa pintura de líder de esquadrão



Diorama de um Wildcat certamente numa ilha do Pacífico

Como sempre, Jorge Miguel o “Pratinha” (como carinhosamente é conhecido entre os amigos), recebeu mais um prêmio de “Melhor Kit da Exposição”. Com a costumeira cara de choro que fica ao receber um prêmio, teve o reconhecimento de todos os colegas presentes, afinal, a escolha foi por unanimidade.

O que foi mais uma vez notado foi a disposição dos modelistas visitantes em ajudar, desde a montagem das mesas até a apuração do concurso, demonstrando assim, a camaradagem sempre presente nestes eventos.

Cessado o evento, os modelistas retornaram às suas origens já com o pensamento em Alagoas, onde será realizada a segunda etapa do Circuito Nordeste de Plastimodelismo.



Lili Carabina realizou oficina de envelhecimento de blindados



Bonito MIG-29 na 1:32 nas cores da Alemanha Oriental



Nosso editor Emídio(dir), emocionado recebe a homenagem



Excelente trabalho realizado neste Phantom na 1:32



F-5 na 1:32 com sua incomum pintura Agressor



Muitos caminhões foram apresentados no evento



A beleza dos adornados autos de competição

BEST OF SHOW



O cearense Jorge Miguel, mais uma vez recebeu o prêmio "Best of Show". Os dioramas apresentados pelo nosso "Pratinha" eram algo de impressionar. As figuras pareciam ter vida, as pedras e a vegetação até pareciam ser reais que passaram numa máquina de redução.

Eventos



18 e 19 de setembro de 2004, Maceió/AL

Nos dias 18 e 19 de setembro de 2004 o GPAL realizou em Maceió, a segunda etapa do Circuito Nordeste de Plastimodelismo 2004.

Estão de parabéns os organizadores pelo brilhante trabalho de receptivo acolhimento dos plastimodelistas de outras cidades e divulgação na mídia local, o que trouxe um volume substancial de visitantes. A diretoria do Colégio Anchieta esteve presente prestigiando e demonstrando que as escolas hoje estão cada vez mais preocupadas com a responsabilidade social que transcende os quadros de alunos de sua instituição, numa demonstração cabal de apoio à cultura e cultivo da história sob a forma do plastimodelismo.

Com uma organização impecável, destacando-se desde o capricho com as cores do estado de Alagoas, representadas na forma e disposição da bandeira no tecido de revestimento das mesas expositoras até a qualidade dos troféus, sem falar dos dois telões que sempre estavam projetando material de interesse do plastimodelista.

Devemos ressaltar a iniciativa de promover uma oficina com crianças. O número de participantes superou as expectativas, sendo a Plastinet responsável pela condução da oficina, nas pessoas de Erick Caldas e Emídio Neto. A loja Mania de Kit de Recife esteve presente e sempre prestigiando, patrocinou todo o material utilizado na oficina além de um modelo para ser sorteado entre os participantes.



A quadra esportiva da escola deu lugar a exposição de modelos



Placas e medalhas foram as premiações oferecidas aos melhores do evento, incluindo as medalhas da revista Brasil Modelismo



A tradicional foto da galera participante do evento, que congregou em grande estilo, modelistas de seis estados

No final crianças felizes e sorridentes, entre elas filhos e filhas de modelistas participantes do evento, salientando que as filhas de Lula(AL), Renata, e de Pêpa(PE), Jackeline, continuaram solicitando o apoio dos pais após o evento, isto já em casa, conforme nos confidenciaram os orgulhosos pais citados. Vale salientar que a filhota do Mário Ivo(AL) apresentou um kit na exposição, tendo sido devidamente premiada, numa forma saudável de incentivo. Interessante é que as meninas estão cada vez mais ativas nestas ocasiões, montando kit desde pequeninas, nos fazendo lembrar a filha do amigo Tude(PE).

O nível já estava altíssimo com os mais renomados nomes de plastimodelismo nordestino, e para fechar com chave de ouro, a presença de nada menos que o fera Alvarenga, diretamente de Lorena(SP) para o nordeste, sendo este o segundo ano consecutivo de sua presença em eventos no nordeste, em especial da FNP. O próprio Alvarenga já confirmou o seu retorno este ano ainda no primeiro semestre. Os modelos do Beech D-18 / U-45 triciclo na 1:72, comumente conhecido como "Muriçoca" e do protótipo do Bandeirante na 1:48, este último scratchbuilt chamaram a atenção de todos os modelistas, sem falar do C-47 com faixas em daiglô.

Além das placas e medalhas locais, a revista Brasil Modelismo também forneceu medalhas.

A Plastinet escolheu este evento para lançar o seu número zero. Cinquenta exemplares foram distribuídos entre os participantes e visitantes do evento, com grande surpresa e satisfação. A revista foi entregue numa mídia de mini-cd com a capa impressa em laser em tamanho A4.

A Plastinet teve mais uma vez a honra de ter um de seus componentes homenageados no evento, como é costume nos eventos nordestinos. Desta vez foi Erick Caldas, que surpreso, quase não consegue expressar a satisfação de tão representativo reconhecimento.

A receptividade dos alagoanos foi um ponto alto do evento. Nunca faltava alguém para atender a qualquer necessidade dos visitantes, e a acolhida da hospedagem da maioria demonstrou que o grupo todo está extremamente sintonizado no verdadeiro espírito do plastimodelismo amigável, afinal, o resultado do concurso nem foi comentado, todos ficaram satisfeitos, premiados ou não.

Assim, o Circuito Nordeste de Plastimodelismo se despediu de Alagoas extremamente satisfeito. Mais uma vez os parabéns a todos que fazem o GPAL, e que o próximo evento supere tamanha qualidade.



Magnífico Salamander na escala 1:72



Por motivos óbvios, este diorama deu muito o que falar...



Oficina alemã 1:35, um dos melhores dioramas apresentados



Excelente trabalho em um lança-foguetes russo (1:35)



A Plastinet lançou seu número Zero no evento



Como sempre, a Mania de Kit prestigiando os eventos da FNP



Wildcat 1:72 com bonita pintura usada nas operações do Atlântico



Diorama de um C-47 1:48 com problemas de trem-de-pouso



U-45 Triciclo "Muriçoca" 1:72, conversão perfeita



Aviação 1:72 sempre presente nos eventos



B-25 "Desert Lil" 1/72, com a tradicional bequilha vermelha



Acreditem: este AMX 1:32 é scratchbuilt



A loja mania de Kit patrocinou o material para a oficina de montagem que foi prestigiadíssima pela criançada. A Plastinet participou diretamente, tendo sido representada pelo seu editor chefe Erick Caldas e também Emídio Neto, que ajudaram aos pequenos a montar um kit do Zero na escala 1:144. Todo o processo de montagem e pintura durou menos que uma hora.



Vassalo(AL) apresentou uma sala de armas na escala 1:35 que nos dava a vontade de encolher para podermos entrar e apreciar de perto cada peça. Para um desavisado, as fotos dão a nítida impressão de uma realidade na escala 1:1. Não nos surpreende que o presidente da FNP tenha mais uma vez impressionado a todos com um maravilhoso trabalho de sua autoria.



Este Prowler na escala 1:48, apresentado pelo colega Abel(PE), um dos sócios na Mania de Kit, chamou a atenção pela qualidade do resultado final do modelo. Talvez por isso foi um dos modelos mais apreciados do evento



Dispensando todo e qualquer comentário, Alvarenga apresentou entre outros, este fantástico kit (scratchbuild) do protótipo do famoso Embraer-110 Bandeirante. Os detalhes assombam, principalmente do interior, onde até um passageiro pode ser visto lendo um jornal

Sensacionais Scratchbuit

Dr. Luiz, médico em Alagoas, trouxe parte de suas "obras de arte", nada menos que perfeitas réplicas na escala 1:24 de automóveis que não veremos em kit.

Todos feitos à mão, em resina e metal. São ultra-resistentes e totalmente articulados, suspensão, direção, portas etc. Ele não esquece de nenhum detalhe.

A Plastinet parabeniza este verdadeiro "artista" não só pela qualidade de seus modelos mas também, pelo carisma e simplicidade como pessoa.

Curtam um pouco deste incrível trabalho nas fotos desta matéria.

Todas as fotos da matéria:
Equipe Plastinet



Dr. Luiz, com um de seus modelos



Jeep TROLLER



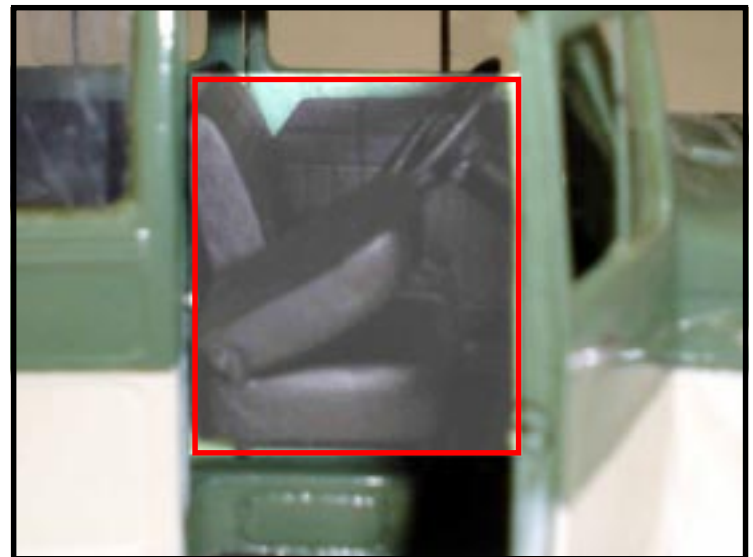
Quem não lembra da saudosa Rural? Sempre em duas cores? Quem tem de 35 anos para cima lembra com certeza. Quem tem menos, conversa com o pai e mostra estas fotos, pergunte se tá parecendo.

Amigos, cada porta, capô e a parte que abre com vidro na traseira, articula perfeitamente e sem folga.

Outra perfeição são os faróis e lanternas.

As fotos desta coluna da direita, são a sequência da articulação do banco dianteiro do carona, para que as pessoas possam ter acesso aos bancos traseiros.

Tudo funciona perfeitamente. O esmero e acabamento proporcionam um resultado final de deixar modelistas experientes em automóveis babando, que o diga Nelson(PE) que acabou ganhando uma das Rurais.



Tudo começa com um modelo da carroceria feito em madeira, plástico e outros materiais.

O segundo passo é fazer um molde e retirar uma cópia da carroceria em resina, conforme foto ao lado (incrível é que é usada resina dentária, a do tipo autopilimerizante a frio).

Por fim são feitos os detalhes do interior, motor, suspensão, rodas, pneus, vidros, lanternas, maçanetas.

A carroceria é preparada para pintura, recebe a pintura, o verniz e o conjunto todo é montado.

O resultado, vocês estão vendo, dispensa comentários.



Pickup Jeep perfeita em todos os detalhes, especialmente no forro da carroceria em madeira



Esta Pickup Ford fez muita gente voltar no tempo. Estes modelos foram a maior atração para os modelistas, principalmente para os que fazem automóveis. Alguns tiveram que pegar, ver e rever para acreditar que não se tratava de um kit

Eventos



04 e 05 de dezembro de 2004, João Pessoa/PB

João Pessoa teve o privilégio de fechar o Circuito Nordeste de Plastimodelismo 2004. João Pessoa abre os braços para os colegas de outros estados e principalmente de outros grupos.

Realizado na quadra desportiva do Aeroclube da Paraíba, o evento se realizou nos dias 04 e 05 de dezembro de 2004. Computando a presença de mais de trinta modelistas expositores, e mais de uma dezena de não expositores, o evento fechou com chave de ouro o Circuito.

Com o apoio de várias entidades e empresas, a destacar, Aeroclube da Paraíba, Polícia Militar da Paraíba, Clube do Carro Antigo da Paraíba, Big TV, e Viação Transnacional, o evento pôde ser realizado nos padrões almejados pelos organizadores.

Foi muito recompensador poder ter nomes do nível de Marcão(RN), Nelson(PE), Vassalo(AL) e o surpreendente novato (como ele mesmo se intitula) Marcelo Mattos(PE). Com eles o nível do evento foi dos mais altos.



O Clube do Carro Antigo da Paraíba abrilhantou a festa



Além dos carros, tinha um Beech C-45 ao lado da exposição



Fechando o Circuito Nordestino de Plastimodelismo 2004, o evento em João Pessoa congregou modelistas de quatro estados do NE

A exposição de veículos militares da Segunda Guerra (caminhão M-34 e Jeep Willys) deu a chance para os aficionados em militar verem ao vivo tais lendas. Não menos importantes, estavam automóveis do Clube do Carro Antigo da Paraíba como: Thunderbird, Fuscas anos 60, Mustang, Rural, Maverick entre outros.

Ao lado da exposição, os

aficionados da aviação puderam fotografar detalhes de um C-45 que é monumento no Aeroclube da Paraíba.

Um dos detalhes mais marcantes do evento foi a não utilização do procedimento competitivo, o que trouxe um caráter de confraternização como há muito não se via nos eventos do nordeste. Sobrou tempo para o bate-papo, para a troca de informação, para a explicação



A pintura dos carros desta coluna era algo raramente visto, pois estavam simplesmente impecáveis



A oficina apresentada por Reginaldo(PB) estava rica em detalhes



Lula(AL) trouxe este pit stop de rally



Criativo e detalhado diorama apresentado por Nelson(PE)

das técnicas usadas etc. Porém, houve premiação especial, feita pelo grupo local GPPB, pela APPE(PE) e vários especiais escolhidos pelos

apoiadores do evento. Como não poderia deixar de ser, houve a homenagem a um modelista que teve ali o reconhecimento de sua

dedicação ao progresso, divulgação e dedicação ao plastimodelismo. O Luis Carlos(AL), mais intimamente conhecido como Lula, foi a agraciado, e



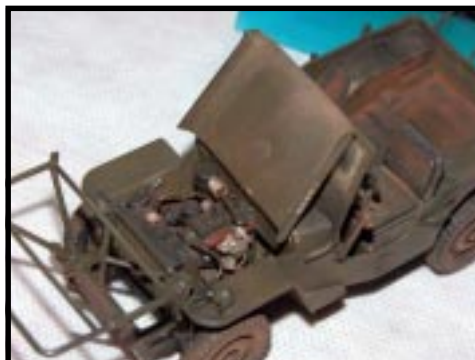
Nelson(PE, como sempre, trouxe um diorama com uma figura de mulher provocante. Nesta ocasião, uma “bela” fachada de um autêntico Saloon de faroente americano



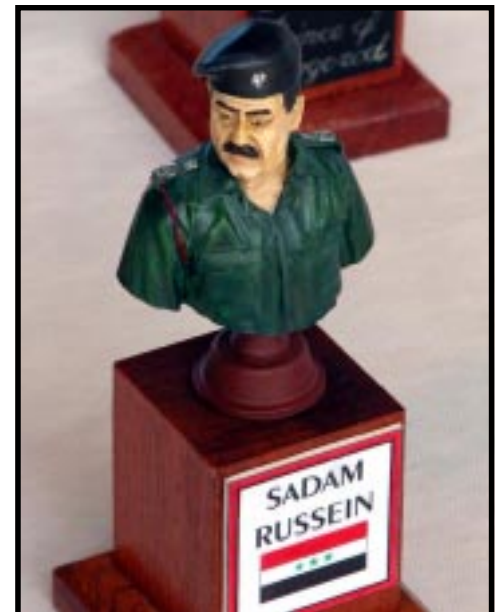
Os blindados estavam em alto nível



As motos super coloridas de competição não faltaram no evento



Excelente trabalho de detalhamento e envelhecimento neste Jeep 1:35



Este busto dispensa comentários



Sempre imponente, o Enterprise na escala 1:350 do pernambucano David foi um dos modelos que mais chamava a atenção dos visitantes

muito emocionado agradeceu aos colegas a honrosa premiação.

A loja Mania de kit de Recife, mais uma vez esteve presente com suas promoções especiais para eventos.

O melhor modelo do evento foi para um modelista que infelizmente estava acamado e não pode comparecer, mas seus modelos, que já estavam

embalados antes de acometer-se de grave enfermidade (graças a Deus devidamente curada) estavam expostos, e assim Pedro Celestino(PE), o grande e doce amigo Pêpa levou o prêmio.

Um dos marcos fortes do evento foi a reunião de feed-back (que para nós deve sempre existir ao findar de cada compromisso assumido) das atividades



Impressionante trabalho deste soldado correndo sob fogo inimigo



Mania de Kit, mais uma vez presente para felicidade dos clientes



A Marinha do Brasil esteve muito bem representada com estes dois modelos, A-4 Skyhawk biplace na 1:32(esq) e Avenger na 1:48(dir)



U-2 na 1:48, o imponente espião não faltou no evento



F-5 E do 1º Gav Ca na 1:32, super detalhado

do ano de 2004, foram avaliadas todas as perspectivas de visão do Circuito Nordeste de plastimoedlismo 2004. Desta reunião, resultou a primeira diretoria da FNP-Federação Nordeste de Plastimodelismo.

Assim nos despedimos de 2004 com a certeza que 2005 será um ano mais proveitoso para o plastimodelismo

nordestino.

A Plastinet parabeniza a FNP e a cada grupo organizador dos eventos 2004.

Nesta matéria, nosso agradecimento especial a Marcelo Matos, da Confraria do Kit, de Recife. A maioria das fotos que ilustram esta matéria são dele. Obrigado Marcelo.

BEST OF SHOW



Mesmo não presente por motivos de doença, Pêpa(PE) levou o Best of Show com este excelente trabalho, um meia-lagarta tombado dentro d'água.



Este superdetalhado F-15 na 1:32 de David(PE) chamou a atenção e levou o prêmio especial Polícia Militar da Paraíba



DETALHES do AT-29



Foto: Embraer

A FERA VOOU

Outubro de 2004 reservou para a Força Aérea Brasileira um marco. Após uma longa espera, os céus do nordeste receberam a mais nova vedete da Força Aérea Brasileira, e porque não dizer o mais novo elemento constituidor de sua espinha dorsal de defesa aérea.

O A-29 com seus 1.650 Shp de potência, possui uma pilotagem fácil, com computadores de última geração, comparados aos dos caças mais modernos do mundo, gerando um salto gigantesco para a indústria aeronáutica nacional e para os novos e veteranos pilotos de nossa força aérea.

Responsável pelo recebimento e operacionalidade do nosso A-29, ficou a cargo de nada mais nada menos que o tradicional e honrado 2º / 5º Gav, esquadrão Poker, situado na Base Aérea de Natal e sob o comando do Cel. Av. Lanes, renomado e reconhecido piloto de caça da Força Aérea Brasileira, recebendo a denominação de grupo Alfa, encarregado de gerar assim a doutrina de emprego da instrução neste novo vetor de defesa aérea.

O moderníssimo A-29 incorpora a mais alta tecnologia aeronáutica como, o CMFD (Color Multi-Função Display) em duas telas de 6x8 polegadas à frente do piloto, possibilitando seu gerenciamento pleno e não mais de forma analógica, mais sim digital. Ao centro, o já conhecido e eficiente HUD (Head-Up Display) centralizando as informações de navegação como também auxiliando o ataque ar-solo e ar-ar, permitindo ao piloto não necessitar

retirar os olhos do seu objetivo, o alvo, assim acompanhando todas as informações gerenciais do voo propriamente ditos.

Outra novidade desta fera está na combinação dos sistemas CCIP (Ponto de Impacto Continuamente Calculado) e o CCRP (Correção Contínua do Ponto de Lançamento) permitindo ao piloto maior segurança para o emprego, possibilitando o lançamento com precisão mesmo sem a visualização do alvo.



Nosso editor chefe, Erick Caldas no Cockpit do AT-29. Pouco depois ele teve a oportunidade de voar no simulador

O voo noturno no A-29 é cada vez mais seguro e preciso, pois esta máquina brasileira incorpora a tecnologia FLIR (Forward Looking Infrared) que combinada com o NGV (Night Vision Google) permitem o piloto visualizar o terreno mesmo em total escuridão e por último, o sistema "data link" permitindo uma ligação em rede entre as aeronaves inseridas na missão e entre aeronaves de senso-riamento remoto e controle de tráfego aéreo avançado (R-99).

Do ponto do treinamento, outra importante missão atribuída agora ao AT-29 é a possibilidade de gravar tudo o que ocorreu no voo,

para que posteriormente no debriefing, possa ser analisado e corrigido pelo instrutor e o aluno, somado a um complexo sistema de simulador que foi instalado na Base aérea de Natal lado a lado ao ninho do esquadrão Poker, sendo capaz de reproduzir todas as situações de uma missão real, em ambiente real com painéis que caracterizam visão de 170º x 60º, com cockpit completo em leituras reais nos próprios instrumentos, o que condiciona uma excelente adaptação ao novo piloto operacional no nosso A-29.

Exceto quando citado, todas as fotos da matéria de autoria da equipe Plastinet.

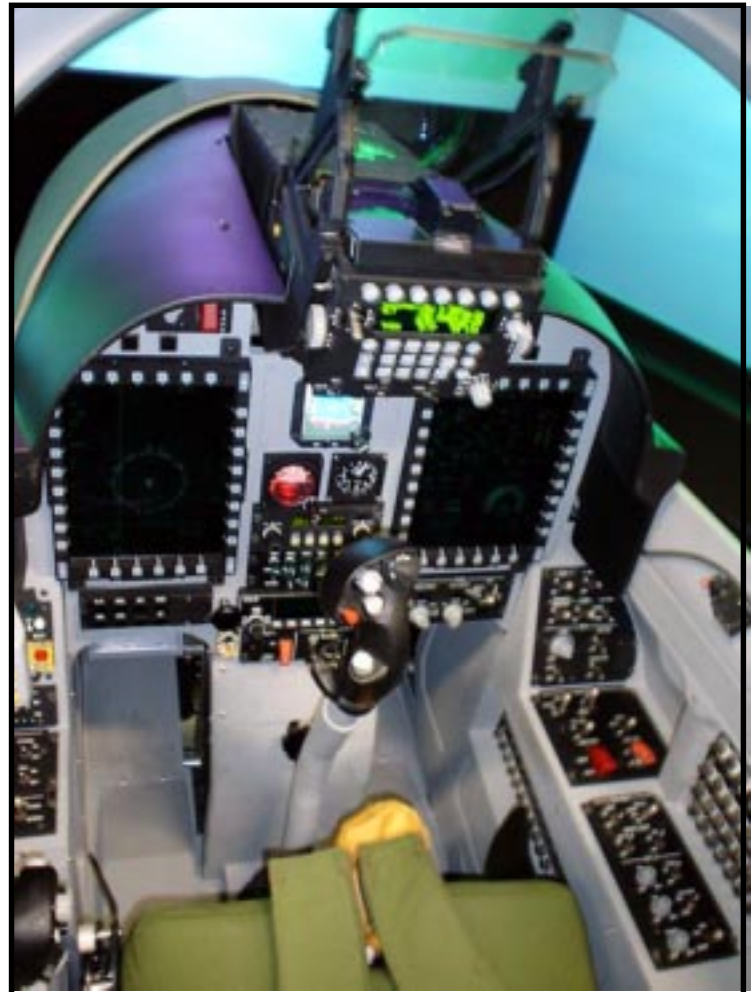
Toda esta modernidade proporciona à FAB uma posição de destaque no continente sul americano.

Com o convite e permissão do Comandante da Base Aérea de Natal, Cel. Av Slaves e do Comandante do Grupo Alfa e do 2º/5º Gav, esquadrão Poker, cel. Av Lanes, tivemos a oportunidade de realizar uma cobertura fotográfica desta belíssima aeronave da FAB e para a nossa grata surpresa a oportunidade de sermos o primeiro civil e plastimodelista a fazer um voo simulado no comando do A-29, uma experiência sem descrições, pois a minha única expressão ao terminar a missão foi, é realmente maravilhoso, gostaria de proporcionar a todo cidadão brasileiro esta oportunidade, possibilitando a todos o reconhecimento da tecnologia e da qualidade do piloto militar de nossa força aérea.

Hoje dormimos com a tranqüilidade que nossos céus e a nossa amazônia está mais segura. Nossos parabéns à FAB à Embraer e aos nossos pilotos do Grupo Alfa.



Erick nos comandos do AT-29 no simulador



Painel do simulador do AT-29



Foto: Embraer

Bonita foto do fabricante. A camuflagem e as curvas do AT-29 combinam em uma harmônica aeronave

DETALHES DO AT-29

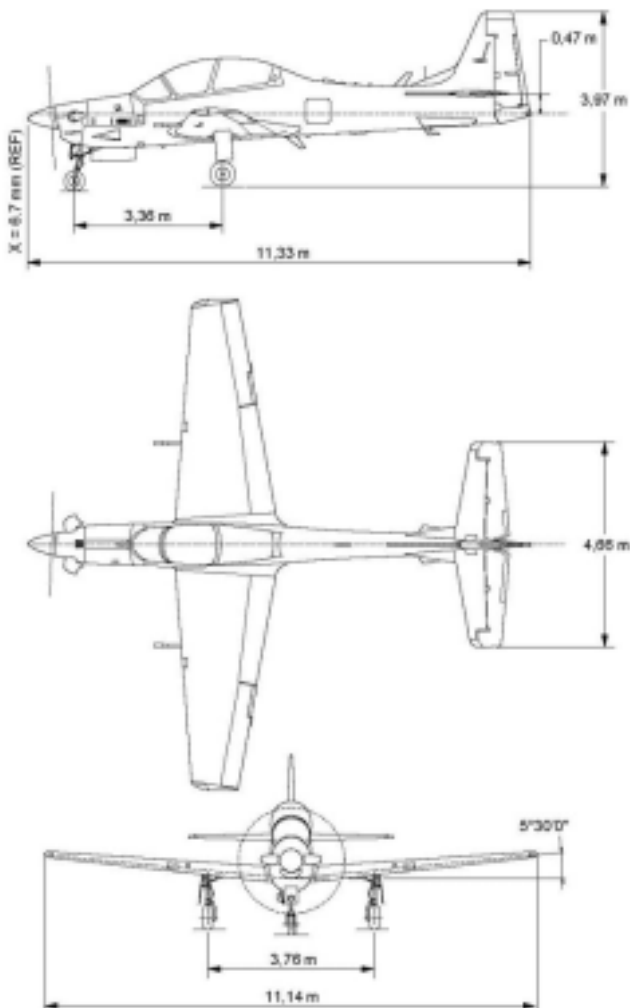
Caríssimos leitores. É com prazer que apresentamos este trabalho de detalhamento do AT-29. Cremos ser até o momento, o melhor e mais completo material voltado para plastimodelistas já produzido e divulgado no Brasil.

Nós que fazemos a Plastinet, nos orgulhamos de poder contribuir para que cada um de vocês possa, com referência neste material, concluir o seu modelo com o máximo de perfeição possível alcançável.

Este trabalho só se tornou possível porque tivemos o apoio de muitas pessoas. Sem estas não estaríamos tendo a condição de fornecer para os senhores, um material de um certo ponto até inédito, para a maioria.

Esperamos manter este padrão de qualidade e a cada edição podermos trazer mais e melhor para vocês, que são a razão da nossa existência.

DIMENSÕES DA AERONAVE



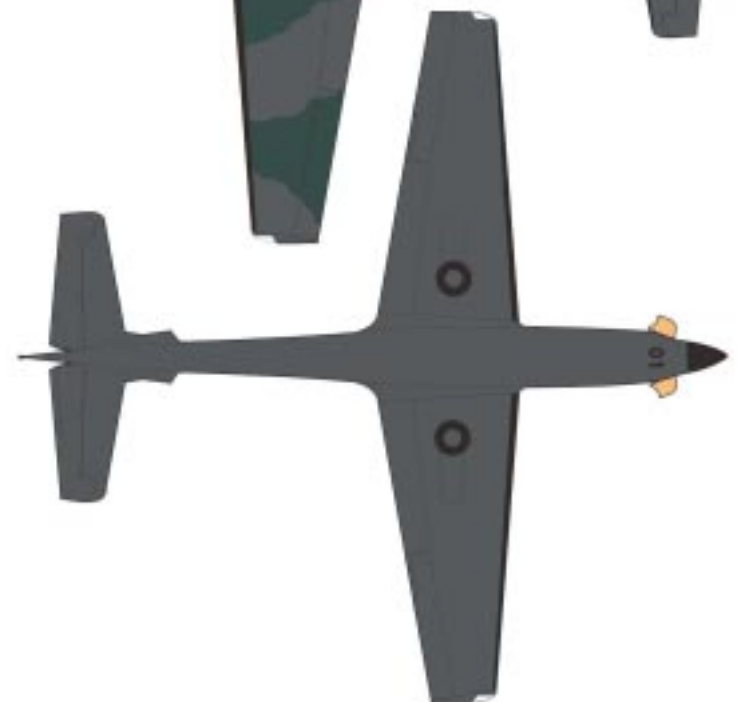
ESQUEMA DE CAMUFLAGEM



CINZA FS 36176



VERDE FS 34092



DETALHES "COCKPIT"



Painel dianteiro



Painel traseiro



Console lateral direito dianteiro



Console lateral direito traseiro

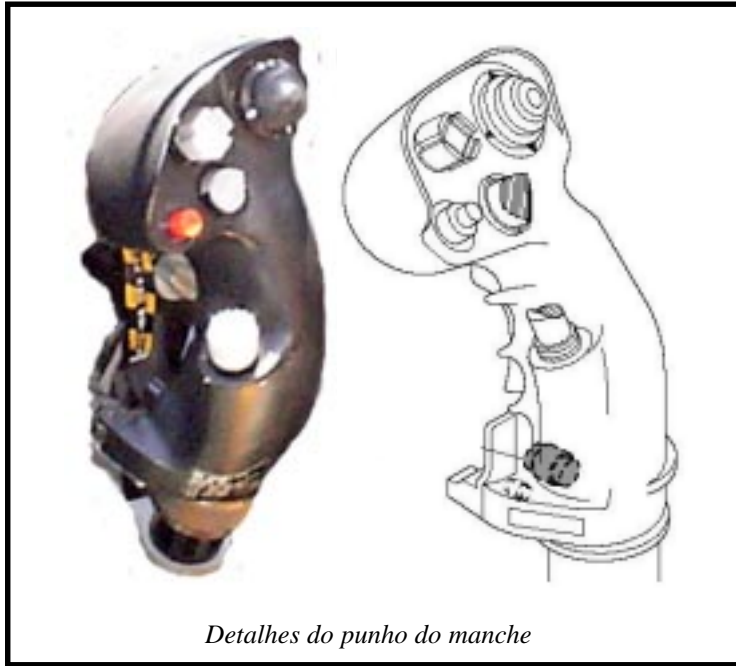


Detalhes internos do canopy (lateral direita dianteira)



AT-29 A (monoplace) posição onde seria o assento traseiro

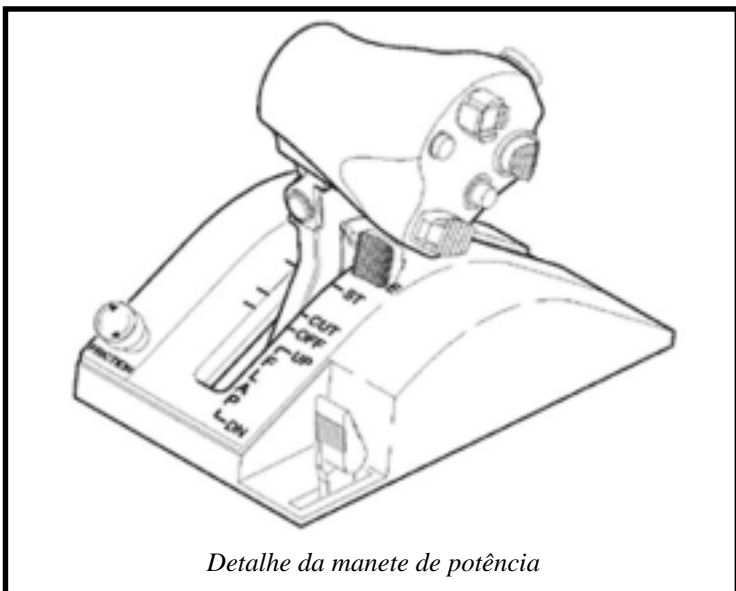
DETALHES "COCKPIT"



Detalhes do punho do manche



Console lateral esquerdo dianteiro (notar pedal)



Detalhe da manete de potência



*Nestas duas fotos, detalhes do assento ejetável do AT-29
Notar que os cintos ficam por cima da parte superior do assento*



DETALHES "CANOPY"



Parte dianteira do canopy. Notar o HUD



Parte traseira do canopy. Notar alças de apoio e de abertura



Detalhes internos do canopy



Nesta foto é visível a abaulamento do canopy. Notar dobradiça



Detalhes internos do canopy



Detalhe da dobradiça do canopy



Detalhe da alça de apoio

DETALHES "TUBO PITOT"



DETALHES "BAGAGEIRO"



DETALHES "TURBINA"



DETALHES "HÉLICE E ESCAPE"



DETALHES "ANTENAS"



Várias antenas são visíveis nesta foto



Várias antenas são visíveis nesta foto



Antena da deriva (lado direito)



Antena da deriva (lado esquerdo)



Detalhe da antena do dorso



Antenas em baixo da fuselagem traseira



Detalhe da antena abaixo da fuselagem

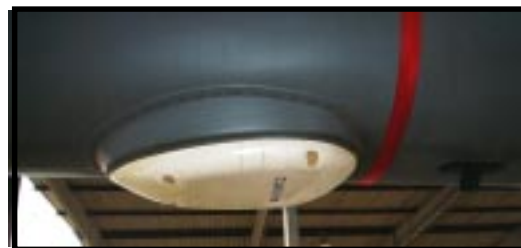
DETALHES "ANTENAS"



Detalhe da antena por trás da entrada de ar do ar-condicionado



Detalhe das antenas sob a fuselagem traseira



Neste conjunto de sete fotos, podem ser vistas várias antenas que ficam na parte final da fuselagem, por baixo. As fotos foram feitas em ângulos diversos para facilitar o detalhamento



DETALHES "ARMAMENTO"



No pilone central, o lançador de foguetes carregado



No pilone central, o lançador de foguetes vazio



Nesta foto, um lança foguetes no pilone sob a asa



Detalhe do pilone central sob a fuselagem (visto por trás)



Detalhe do pilone central sob a fuselagem (visto pela esquerda)



Detalhe do pilone central sob a fuselagem (visto pela direita)



Metralhadora. Notar que o cano alinha acima do bordo de ataque



Detalhe da chapa sob a metralhadora (coberta com protetor vermelho)

DETALHES "ARMAMENTO"



Vários armamentos: Bomba, tanque subalar, metralhadora e lança foguetes no pilone central

DETALHES "ESTABILIZADOR"



Nestas duas fotos, detalhes do encaixe do profundor



Detalhe da ponta do profundor



Detalhe do acionador do compensador do profundor

DETALHES "BEQUILHA"



DETALHES "FLAP"



Notar o acionador do compensador do aileron



Bem visível o espaço entre o flap e a asa



Detalhes do flap (por baixo)



Detalhes do flap (por cima)



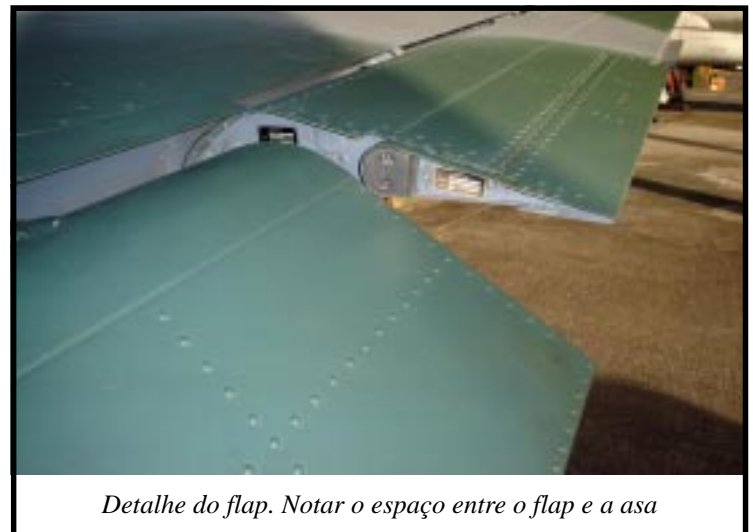
Detalhes do flap



Detalhes do flap



Nesta foto, pode ser visto também o tubo pitot



Detalhe do flap. Notar o espaço entre o flap e a asa

DETALHES "LEME"



Detalhe do leme de direção



Vários detalhes no leme: antena, luz de formação, compensador



Posicionamento da matrícula, abaixo da antena do leme



Detalhe do filete do leme



Detalhes do acionador do compensador do leme



Detalhes do acionador do compensador do leme

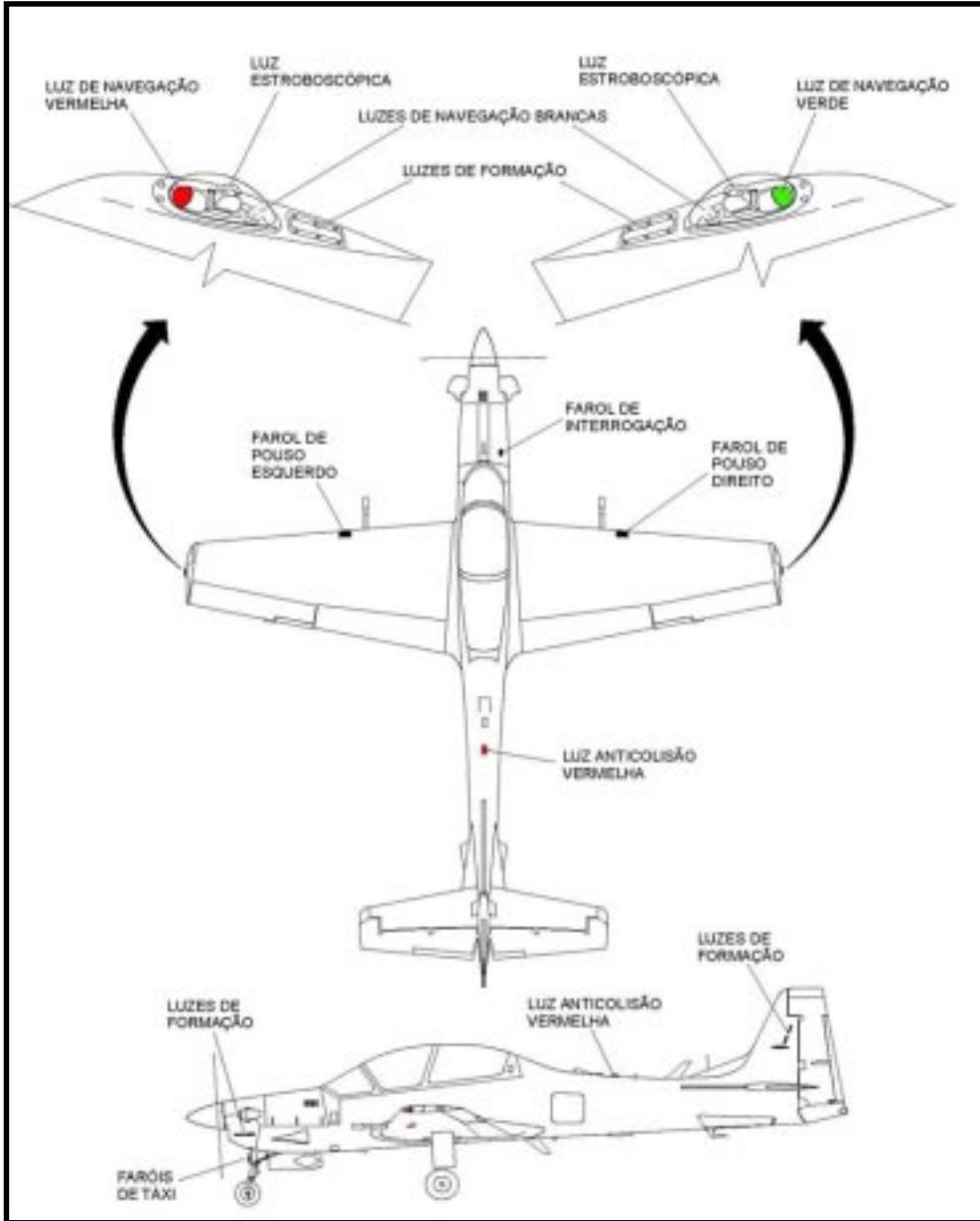


Detalhes do sistema de encaixe do leme



Detalhes do sistema de encaixe do leme

DETALHES "LUZES E FARÓIS"



Lâmpadas anticolisão no dorso



Faróis de taxi na bequilha



Farol de interrogação



Luz de formação, abaixo do escape



Farol de pouso, um em cada asa



Detalhe das luzes na ponta da asa direita

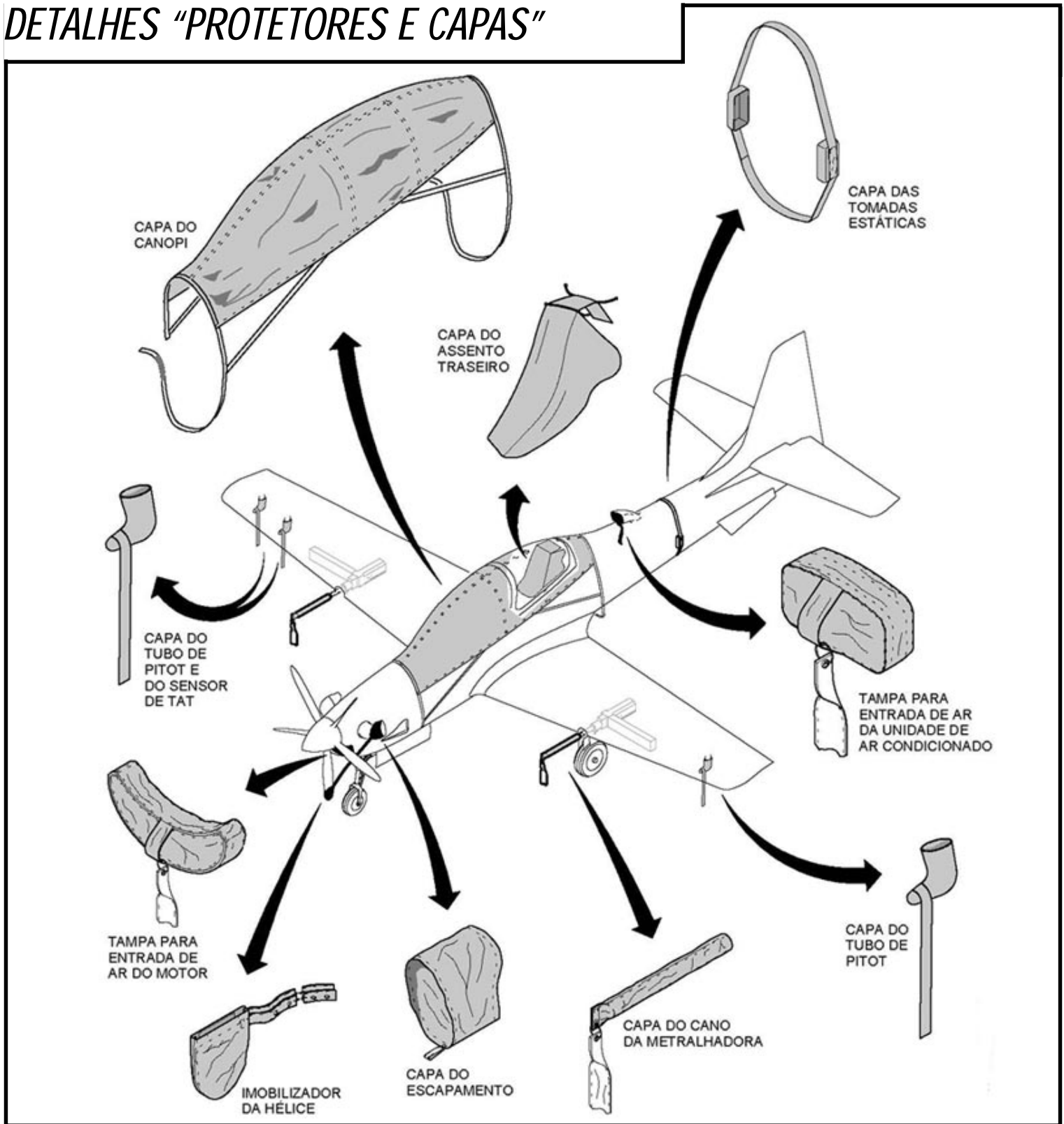


Detalhe das luzes na ponta da asa esquerda



Notar a luz de formação na ponta da asa

DETALHES "PROTETORES E CAPAS"



DETALHES "PEDAL DE SUBIDA"



DETALHES "TREM DE POUZO"



DETALHES "PORÃO DO TREM DE POUSO"

