

\$ 0,00

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA

\$ 0,00



# Plastinet



A sua revista digital de plastimodelismo

Ano I / N° 003  
Set-Dez/2005

Plastinet Traz detalhes do futuro caça da FAB



## Mirage 2000

KC-130 Hércules Reabastecedor



Passo a Passo

2 ½ Ton 6X6  
Cargo Truck



**Plastinet**  
Visita Museu de Aeronáutica do II COMAR



**Tutorial:**  
Fazendo suas próprias peças



**Plastinet**  
Voa no Esquadrão Gordo

**AIRVENTURE 2005**

Douglas Badder: Pernas de Lata  
Perfil: Nelson Ferreira



**Terra Brasilis**

**Eventos**



APPE realiza Expo Tacaruna



X Open de Campinas



De Plastimodelista para Plastimodelista

Setembro/Dezembro de 2005

Caros colegas plastimodelistas,

Estamos fechando o ano de 2005 com a a edição de número 003 da PLASTINET, “a sua revista digital de plastimodelismo”.

2006 está chegando e com ele, a grande festa dos 100 anos do primeiro vôo realizado pelo brasileiro Santos Dumont.

Passamos por muitas dificuldades, mas agora estamos melhor estruturados e certamente, a partir do nosso próximo número, estaremos com uma revista mais curta, porém com periodicidade menor, ou seja, os leitores terão a Plastinet a cada três meses, e não a cada quatro como até agora está sendo.

Nesta edição, trazemos muito material de alta valia para os plastimodelistas de plantão, como por exemplo o passo-a-passo de uma militar vira mais uma vez, ocupar uma lacuna muito reclamada por vocês. Hoje temos dificuldades, pois por incrível que pareça, não recebemos sequer um material para publicação, produzido pelos apaixonados por militar e autos. Saibam que nossas páginas estão abertas para esse tipo de material.

Na seção Terra Brasília, um profissional do modelismo mostra do que é capaz, confirmam.

O colega Antonio Paiva, de São Paulo, nos mostra que é possível fazer plastimodelismo sem gastar muito.

Aprenda com o colega Vlamir Bueno, do Rio de Janeiro, a confeccionar peças curvas sem dificuldades.

De Aracajú, vem a história do famoso piloto inglês, Douglas Bader, que mesmo sem pernas foi um dos mais respeitados na Segunda Guerra.

Pela primeira vez, a visão “plastimodelística” do que é a maior feira de aviação do mundo, AIRVENTURE (Oskosh), o colega plastimodelista, Roberto Lúcio de Natal/RN, nos conta tudo que viu e sentiu ao estar diante de tantos modelos 1:1.

Poucos conhecem, mas em Recife existe um museu de aeronáutica. A Plastinet com auxílio do amigo Alvarenga, esteve visitando o Museu de Aeronáutica do II COMAR.

A Plastinet mais uma vez participa de atividade com a FAB, desta vez voou em um C-130 do Esquadrão Gordo, na ocasião do Campeonato Sulamericano de Pára-quedismo Militar realizado em João Pessoa/PB.

Para quem curte aviação, duas aeronaves em detalhe, KC-130 e Mirage 2000, este último que brevemente estará nas cores da FAB.

Dois eventos estão cobertos, Expo Tacaruna em Recife e o 10º Open de Campinas.

Uma demonstração de que estamos tentando fazer algo mais abrangente, poderá ser visto em nosso próximo número, onde teremos detalhamento de um blindado e um automóvel, além das aeronaves, é claro.

Quem desejar ajudar a fazer a Plastinet, estamos de portas, quer dizer, de páginas abertas, encaminhem o material diretamente para o nosso site e publicaremos com prazer, afinal, sem a colaboração de vocês, nada disto estaria acontecendo.

Muito obrigado, boa leitura e divirtam-se.



## EXPEDIENTE

**Editor Chefe:** Erick Caldas

**Editores:**

Emídio Neto(RPJ 0002408/PB) e

Fábio Jorge(RPJ 0002421/PB)

**Diagramação:** Emídio Neto

**Revisão:** Zé Maria

**Colaboraram nesta Edição:**

-Myrta Simões(PB)

-Zé Maria(PB)

-Museu de Aeronáutica do II COMAR

-Aeroclube da Paraíba

-Rodrigo Santos(AL)

-ALIDE-Agência Linha de Defesa

-Sérgio Ricardo S. Cerqueira(SE)

-APPE

-Pedro Celestino(PE)

-Roberto Lúcio(RN)

-Vlamir Bueno(RJ)

-Antonio Paiva(SP)

-Brigadeiro do Ar Carlos Barbosa

## AGRADECIMENTOS

Principalmente e sempre agradecemos a Deus. Mais uma vez estamos podendo levar um pouco para os colegas do plastimodelismo.

A todos que direta ou indiretamente nos incentiva e ajuda a fazer a Plastinet.

Especialmente a cada um que colaborou com material para que esse número esteja disponível para nossos leitores.

A todos que nos enviaram críticas e sugestões, servindo para nós como um termômetro, nos guiando em busca da melhoria constante.

Aproveitamos para desejar a cada leitor, um Feliz Natal e um 2006 cheio de saúde, felicidade e, como não poderia deixar de ser, MUITO KIT MONTADO, é claro.

- 4 - Cartas
- 5 - Plastimodelismo Alternativo
- 6 - Tutorial: Fazendo suas próprias peças



- 9 - Perfil: Nelson Ferreira

- 11 - “Pernas de Lata”, determinação de aço



- 16 - Passo a passo: 2<sup>1/2</sup> Ton Cargo Truck



- 19 - Plastinet Galeria

- 25 - Terra Brasilis

- 27 - Plastinet visita Museu do II COMAR

- 32 - Eventos: APPE, 25 dias de puro plastimodelismo no Shopping Tacaruna em Recife



- 36 - Eventos: CPC realiza décima edição do Open

- 39 - Plastinet no Campeonato Sulamericano de Pára-queda Militar



- 42 - Plastinet voa em C-130 do Esquadrão Gordo



- 46 - AIRVENTURE 2005 - Oshkosh



- 53 - Detalhes: Mirage 2000



- 62 - Detalhes: KC-130

# Plastinet *Cartas*

Prezados Amigos,

Sou um plastimodelista apaixonado há mais de 25 anos e decidi formar um fórum para discutirmos assuntos relacionados ao hobby, bem como trocar informações, técnicas, e, se possível, atrair mais praticantes para o hobby. Gostaria de convidá-los a participar de nosso fórum com dicas, sugestões e obviamente, as portas estão abertas para divulgação de eventos de seu grupo ou qualquer outra ajuda que possamos oferecer. Sejam bem-vindos e espero contar com a participação de todos. Caso haja interesse de vossa parte, podemos criar um fórum especialmente para sua associação.

Aguardamos sua visita e seu contato.

[www.hobbymundi.com.br/forum](http://www.hobbymundi.com.br/forum)

Abraços

**Luis Lopes - São Paulo/SP**

*\*Caro Luis, para nós é um prazer participar do seu fórum, e esperamos que com esta divulgação, mais e mais participantes apareçam.*

Boa tarde, quero iniciar no plastimodelismo, precisamente em militar, e gostaria de saber qual a melhor escala de início?

Esta semana fiz um diorama(o 1º) na escala 1/72.

**Evandro - Jataí/GO.**

*\*Militaria se consagra na escala 1:35, mas hoje existem muitos modelos na escala 1:72 e pasmem, 1:144 que são bem razoáveis. Aconselhamos você começar com modelos menos complexos e mais baratos, ai sim você poderá explorar mais sem medo de errar.*

*MASSA!!! Que trabalho maravilhoso esse desenvolvido por vocês. Agradeço a galera do Grupo de Platimodelismo da Paraíba pela indicação. Não tenho dúvidas de que estou entrando em um grupo de qualidade.*

**Jeofton - João Pessoa/PB**

*\*Bem-vindo ao Plastimodelismo Jeofton.*

Antes de mais nada, gostaria de parabenizar a PLASTINET pelo maravilhoso trabalho. Como estou no Japão há 5 anos, senti muito a falta de algo relacionado com o modelismo.

Aqui, o que vem fazendo muito sucesso são modelos da escala 1/100 ~ 1/350. São miniaturas de aviões e tanques já pintados e prontos para montar. São baratos e próprios para apartamentos pequenos (como o meu).

Envio foto de alguns. Já que não domino a leitura do Japonês, vivo a incomodar alguns amigos japas a ler as revistas que adquiero aqui. As mesmas são ricas graficamente e muito explicativas. A Plastinet não está atrás, garanto!

Bem, gostaria de manter contato com os Plastiamigos no sentido de trocar material. Apesar de ter acesso a muita coisa aqui, terei a maior satisfação de retribuir, enviando algo que interesse daqui do Nipon (Japão). Sem mais, agradeço! Grande abraço e sucesso a vcs!

**Emerson Miura - Japão**  
[cybermestisso@yahoo.com](mailto:cybermestisso@yahoo.com)

*\*Caro Miura. É com prazer que vemos a Plastinet chegar ao outro lado do mundo(literalmente).*

*Realmente estava dentro de nossas expectativas que com o tempo e a facilidade de dissiminação que a grande rede nos oferece, tínhamos a certeza disso.*

*Hoje, para quem tem pouco espaço, esta linha hoje em moda na Terra do Sol Nascente certamente é a solução. cremos que brevemente, estes modelos ganharão o mundo e as pequenas estantes dos pequenos apartamentos.*

*As suas fotos estão publicadas na seção Galeria.*

*Esperamos que amigos apareçam para trocar experiências, informações e kits com você.*

*Por fim, agradecemos cada palavra sua e pedimos que se possível repasse a Plastinet aos seus amigos, japas ou não, pois cada um de vocês leitores é a nossa força de divulgação.*

Gostaria de me tornar Plastimodelista e receber informações sobre eventos e aperfeiçoamentos nesta arte.

Jair Dantas - Recife/PE

Caro Jair, você tem sorte, pois está num dos estados onde o plastimodelismo tem mais adeptos, recursos e qualidade.

Sugerimos você entrar em contato com os grupos daí, APPE [www.appekits.com.br](http://www.appekits.com.br) e Confraria do Kit [www.confrariadokit.oi.com.br](http://www.confrariadokit.oi.com.br).

Fora isso, existe em Recife, a Mania de Kit, uma das melhores lojas do Brasil.

[www.maniadokit.com.br](http://www.maniadokit.com.br),

# Plastimodelismo Alternativo

Utilizando restos de materiais, podemos fazer modelos que nos ajudem a passar o tempo.

Como às vezes a situação financeira fica meio apertada, o jeito para que ama modelismo é a alternativa, utilizando restos de madeira, lixas, colas e estiletes, podemos tornar o amor ao hobby viável. Podem ser usados vários tipos de madeira, por exemplo: Asas de caixa de tomate(pegas em final de feira) fuselagem de estrado de cama, leme e profundor em balsa, amortecedores de palitos de dente, rodas de cavilhas de móveis, etc.

Nas palavras de Marco Antonio Paiva, agente de turismo e assessor aeroportuário, 40 anos de idade, casado e com três filhos, residente em São Paulo, capital, conta como isso é possível.



Sou modelista desde os 9 anos de idade. Iniciei-me no hobby pela forma mais primária, planadores de balsa (aqueles da Casa Aerobrás). Fui evoluindo, passei pelo modelismo à elástico, cabo e finalmente o RC.

Há alguns anos atrás, aproximadamente 5 anos, por motivos que só a vida sabe explicar, fui obrigado a me desfazer de tudo o que eu tinha, a não ser uma caixa com sobras de balsa, afinal, quem é que se interessaria por um monte de retalhos de madeira, não é mesmo?



Pois bem, com o passar do tempo, me sentia angustiado por estar sem meu grande amor, o modelismo, e, mexendo em meu computador, olhando as plantas de aviões que possuo (como uma forma de matar um pouco as saudades), tive uma idéia;

Por que não fazer Plastimodelismo? Ledo engano!

Infelizmente, seria desumano para com minha família se eu dispensasse alguns reais a mais em modelos de plástico, que hoje em dia custam um absurdo, pelo menos para quem é assalariado.

Porém, eu necessitava fazer algo, daí é que, num dia de arrumação, mexendo na antiga e empoeirada caixa de retalhos, me veio o estalo de fazer modelos de madeira.

Fiz os primeiros modelos totalmente em balsa, mas faltava algo. A Escala.

Com o apoio de minha família, iniciei minha pesquisa para fazer os aviões em escala. Escolhi a 1/48 por ser mais fácil de trabalhar detalhes, como por exemplo, trens de pouso, amortecedores, escapamentos, etc., além de ser também uma escala bastante comercial.

Hoje, pela falta de retalhos de balsa, comecei a procurar materiais alternativos, e foi na feira que os encontrei. Caixas de tomate são excelentes para se fazer asas. Tocos de Pinus, para fazer fuselagens (que são esculpidas em peça única) e uso os retalhos de balsa, geralmente comprados no saldo da Casa Aerobrás, para fazer rodas, lemes e profundores.

E esta é minha vida como modelista.

Marco Paiva



# Tutorial: fazendo suas próprias peças

## Confecção de peças curvas, como canopies, com materiais e ferramentas que todo modelista tem.

O colega Vlamir Bueno, do Rio de Janeiro, nos presenteia com um material de extrema valia, nada menos que uma aula de como fazer suas próprias peças transparentes usando uma técnica simples, porém eficaz.

Que como nós, vocês possam curtir e dominar essa técnica, que certamente irá resolver grandes problemas de muitos plastimodelistas.

Fui plastimodelista na adolescência e montava aviação militar, até o dia que minha mãe (a maior "ÁS" de todos os tempos) foi limpar as prateleiras onde os modelos estavam expostos e "abateu" todos em uma única "surtida" (23 modelos).

Tenho 40 anos, sou designer e professor de desenho, faço maquetes, modelos e mock-ups para clientes (telefone, computador, brindes, edificações, etc.). Há 2 anos, um cliente que é plastimodelista, encomendou um modelo de aeronave. Depois disso, resolvi recomeçar a montar pra mim.

Monto em "scrath" tudo que ande, voe, navegue, rasteje, mas.....atire!!! Tenho poucos modelos, já que grande parte do que faço, acabo vendendo. O que mais gosto de construir são aeronaves ficcionais.

Como designer, construo modelos, maquetes e mock-ups, e alguns colegas modelistas, ao saberem disso, procuram-me para moldar peças novas para modificar seus kits ou, na maioria das vezes, substituir peças que foram quebradas. Como isso é um problema que, em algum momento, atingirá a maioria dos modelistas, resolvi descrever um método fácil e que utiliza materiais que todo modelista tem em suas caixas de bugigangas, ou que são fáceis de encontrar e baratos.

Esse método não é o "vacumform", como alguns o chamam, já que ele não utiliza sucção ou vácuo, e sim, a força das mãos (poderíamos então, chamá-lo de "forceform"???) . O "vacumform" é um método que requer uma série de ferramentas que não compensaria comprar para se moldar uma, ou mesmo, poucas peças (apesar de ser um método muito mais preciso) tal como mesa/caixa de vácuo, aspirador de ar, forno, molduras de metal, prendedores, etc. Aqui, mostrarei como copiar o "terror" dos plastimodelistas, o "canopy", peça feita de material transparente que, basta olharmos feio, e ele embaça, quebra, risca ou é tão espesso que não conseguimos enxergar os detalhes internos.

Essa técnica serve para confeccionar também pára-brisas ou demais vidros curvos, carroceria tipo "bolha", faróis, transparência dos sensores optrônicos de aviões ou mísseis, viseiras, etc. Utilizando poliestireno, pvc, pet ou outros plásticos (desde que sejam termoplásticos, ou seja, plásticos moldáveis a quente), pode-se fazer tanque de combustível, bomba, cubo de hélice, tampa de motor, caixa de roda, enfim, é possível construir um modelo inteiro, só tendo que se munir de toda a "paciência do mundo" para fazer todos os moldes, cortar, colar, por massa, lixar, cortar de novo, colar de novo, por massa de novo, lixar de novo, UFA!!!

Para fazer as armações de canopies sem tantos detalhes e curvas na escala 1:72, o melhor é usar folhas de decalques de cor sólida recortadas em tiras finas. Nas escalas 1:48 e 1:32, pode-se usar filme plástico tipo "contact", pois tem

boa espessura e podem ser pintados e colados facilmente. Para a escala 1:24 ou modelos maiores, como os de aeromodelos, deve-se usar poliestireno ou acetato mais espesso, usando o método descrito. Escolhi mostrar a confecção de 2 canopies que um colega encomendou. O original do kit quebrou em um acidente (a mãe pisou), o segundo canopy não sei a que ou a quem se destina.

Minha escolha deu-se por ser uma peça grande (fácil de fotografar), ter curvas complexas, e ter que detalhar sua armação (frames). - Canopy do Vought F4U CORSAIR, escala 1:32 Material: Retalhos de poliestireno (PS); cola para PS; - massa epóxi; lixas de unha; lixas d'água, grana 600 e 1200; folha de acetato de 0.3 mm de espessura; cola tipo "bonder"; vela e isqueiro; caneta, lapiseira, régua, tesoura, mini-furadeira manual, broca de 0.4 mm e estilete. Obs.: O modelista pode substituir qualquer material, conforme seu gosto e/ou conveniência.

O primeiro passo foi medir o canopy que meu amigo colou e mandou pelo correio, acreditando que na colagem ele tenha conseguido reproduzir a abertura correta, já que ele não mandou o cockpit para conferir o encaixe. Se não estiver correto, como o material que utilizarei é bastante flexível (acetato), ele não terá problemas para acertá-lo. Se não tiver a peça quebrada, mas tiver fotos e/ou desenhos do original, e usando o modelo (kit) como referência, não haverá maiores dificuldades em elaborar um molde e fazer uma peça muito boa. O passo seguinte foi fazer o molde. Recortei o poliestireno (PS) com os formatos do corte transversal dianteiro, transversal traseiro e longitudinal do canopy, colados com cola líquida. Colei sobre um suporte de PS, mas que pode ser feito de qualquer material com, no mínimo, 2 polegadas (5 cm) de altura, pois é preciso elevá-lo, como verão mais à frente. (FOTO 1)



Preenchi de massa epóxi e esperei curar(FOTO 2).



Agora é que vem o trabalho de “modelista”. Retirei o excesso de massa, primeiro com um estilete e depois com 2 lixas de unha, usando o lado mais grosso, depois acertando com o lado mais fino, e finalizando com lixas d’água, número 600, depois 1200, molhadas, para não correr o risco de arrancar pedaços da massa(FOTO 3).



Reparem que eu lixei até o momento em que aparecem as peças transversais e a longitudinal em plástico, que serviram de parâmetro para saber quando cheguei na medida. Para conferir se as curvaturas das laterais estavam iguais em ambos os lados, fiz um gabarito de plástico, mas que pode ser feito com pote de margarina, papel cartão, cartolina, ou qualquer material firme, fino e fácil de cortar(FOTO 4).



Cortei 4 tiras largas de acetato, duas para as transparências e duas para as armações. Esquentei-as na chama de uma vela, movimentando-as para aquecê-las por igual e não queimá-las(FOTO 5).



Quando senti que dava para esticá-las, forcei-as sobre o molde puxando bem para baixo e aguardando uns 30 segundos, até esfriarem(FOTO 6)

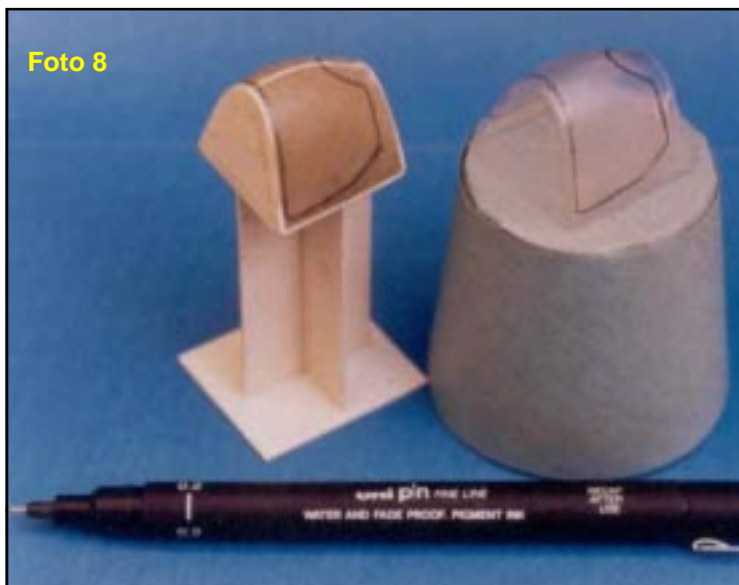


Viu pra que serve o suporte elevado? Com prática, pode-se controlar a espessura que desejamos exatamente nessa etapa. Para marcar o corte, usei uma caneta técnica

descartável, dessas vendidas em papelaria, espessura 0.2 mm, perfeita para isso, já que escrevem no acetato, mas já utilizei, na falta desta, a velha “BIC” escrita fina, apesar de dar mais trabalho para riscar esse material. Os cortes em PS do molde também mostraram o contorno exato de onde riscar. Para cortar, usei uma tesoura pequena, pouca coisa além do risco, e terminei com uma lixa de unha. Desenhei no molde o contorno da armação com uma lapiseira para poder corrigir, quando necessário, apagando com borracha(FOTO 7).



Lixei as 2 peças que seriam as armações para riscar mais facilmente, já que serão pintadas, não tem problema ficarem translúcidas ou foscas. Risquei com caneta(FOTO 8).



E os recortei(FOTO 9)



Lixei até acertar o contorno, colei com cola tipo bonder. O bom do acetato é que só fica esbranquiçado onde foi colado, não se “ramificando”. Fiz a reprodução dos rebites com uma mini-furadeira manual(FOTO 10)



Pronto, já posso mandar as peças que fiz, e meu amigo poderá terminar seu F4U CORSAIR com um canopy feito de forma artesanal (FOTO 11)

Obs.: Se durante a colagem pegar cola em algum lugar da transparência, não se desespere: é só lixar “sutilmente” com uma lixa d’água 1200 e/ou 2000 e depois polir com massa e um rebole de pano numa micro-retífica, ou se não tiver, esfregar vigorosamente um algodão com creme



dental, e sua peça estará salva. Para ficar com aspecto mais “vítreo” e uniforme, após pintar a armação, mergulhe a peça na “Santa” FUTURE. Se você tem algum modelo que não terminou ou nem começou por falta de alguma peça. Espero que essa matéria dê-lhe o ânimo necessário para se aventurar no mundo do “scrathbuilt”. Se não lhe der ânimo, é simples, PROCURE-ME. Forte abraço a todos. Vlamir Bueno bueno.design@bol.com.br

[bueno.design@bol.com.br](mailto:bueno.design@bol.com.br)

# Plastinet *Perfil*

## *Nelson Ferreira*

Atualmente aos 40 anos de idade, Nelson Ferreira é um dos plastimodelistas que podemos considerar “abnegados” pelo hobby que pratica.

Com a vantagem de ser profissionalmente um excelente maquetista, Nelson é um dos mais conhecidos e premiados plastimodelistas do nordeste.

Casado com Dona Cristiane, pai de dois filhos pequenos ainda, consegue harmonizar a família e o hobby, tendo em sua casa, todos devidamente protegidos em cubas de acrílico, muitos modelos, que já fazem parte da decoração do apartamento.

Vamos deixá-lo sintetizar sua história no plastimodelismo.

**Parabéns amigo Nelson.**

Batizaram-me como Nelson Alves Ferreira Neto, em homenagem ao meu avô, o Maestro Nelson Ferreira, famoso compositor e maestro de frevo pernambucano.

Sempre morei em Recife. Tive o meu primeiro contato com o plastimodelismo há exatos 33 anos atrás. Na ocasião, o meu pai, me presenteou com o que foi o meu primeiro modelo. Era um DC-10 da VARIG escala 1:144, e eu achei que ele tinha vindo quebrado (já que as peças vinham todas separadas), porém, meu pai me orientou na montagem.

Atualmente, minha coleção é composta de aproximadamente 500 modelos montados e cerca de mais 500 modelos na caixa. Esse número seria maior se não fossem os modelos que se perderam no tempo (faxineiras e poeira são nossos maiores inimigos).

Minha preferência são os automóveis, as figuras e ficção científica.

De todos os modelos que já montei, tenho alguns preferidos, como por exemplo, a Oficina do Plastimodelista e o diorama do Trocão, dentre tantos outros. Não sei se pela complexidade de elaboração do projeto, visto que são grandes dioramas, onde se mixam inúmeros elementos distintos.

Minha bancada, pasmem, é organizada. Na verdade uma prancheta de desenho improvisada. Minha oficina se resume em um quartinho de 2,3 X 3,5, e dentro tem duas grandes estantes de vidro, minha bancada, e muito, mas muito mais cacarecos por tudo quanto é lado. Talvez essa seja a parte que me torna um plastimodelista normal.



*Nelson Ferreira com seu Sea View totalmente Scratch. Este submarino era da série “Viagem ao Fundo do Mar”*

Meus materiais de trabalho são: quatro aerógrafos, tintas Tamiya, Model Master e agora, uma nova tinta que adquiri chamada Vallejo (considerada a melhor tinta da atualidade), essa última uso principalmente em figuras.

Um dos grandes prazeres da minha vida, é terminar um modelo e poder compartilhar com os colegas de hobby, o prazer de admirar mais um modelo concluído.

Ao longo dos anos participei da maioria dos eventos de plastimodelismo no Nordeste e no Brasil, tendo o meu trabalho reconhecido pela grande maioria dos lastimodelistas.

Tenho sorte na minha vida de , ter uma esposa que me entende e apóia no plastimodelismo, ter amigos, mas amigos verdadeiros, dos quais recebo as críticas e sempre acompanhadas das sugestões de como corrigir ou melhorar algo em um modelo meu. Sou realizado como plastimodelista.



*Legendário “Sub-voador” também da série “Viagem ao Fundo do Mar”*



Nelson Ferreira com o seu último trabalho de grande porte, nada menos que um diorama fantástico de um Trovão



FOTO 1

A diversidade de seus trabalhos é uma das características do Nelson Ferreira. De automóveis a ficção, passando por militar, aviação e náuticos, o homem monta de tudo.

- Foto 1= Caminhão de Resgate
- Foto 2 = Predador em close
- Foto 3 = Valliant 3
- Foto 4 = YM3 e R2D2



FOTO 2



FOTO 3



FOTO 4

# “PERNAS DE LATA”, DETERMINAÇÃO DE AÇO !

**AS SEIS DÉCADAS DO FIM DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, COMEMORADAS NO BRASIL E OUTROS PAÍSES, TRAZEM DE VOLTA A SAGA DO OBSTINADO PILOTO INGLÊS DE CAÇA QUE AJUDOU A DERROTAR A LUFTWAFFE APÓS TER SUPERADO CIRCUNSTÂNCIAS DE VIDA IGUALMENTE PODEROSAS, E CONTINUA A INSPIRAR EM MUITOS A DESCOBERTA DE NOVOS HORIZONTES.**

*Por Sérgio Ricardo Santana Cerqueira, de Aracaju-SE  
(Todas as Fotos fornecidas pelo autor)*

Adolf Galland, Werner Mölders e Martin Drewes, alemães; Saburo Sakai, do Japão; Teresio Martinoli, da Itália; Ivan Kozhedub, russo; “Sailor” Malan inglês e Robert Bong norte-americano. Apenas alguns das centenas de pilotos de caça que lutaram durante a II Grande Guerra; uns caíram sob o fogo das armas dos “caçadores” oponentes, em que pese a sua notável habilidade para o voo. Outros, não.

Mas QUASE TODOS – inclusive os não nominados acima – combatiam nos céus usando suas pernas naturais.

Menos aquele que tornou-se o quinto maior ás inglês, SEM NUNCA TER TIDO O SEU AVIÃO ABATIDO PELOS PROJÉTEIS INIMIGOS!

DOUGLAS Robert Steuart BADER nasceu a 10/02/1910 na capital inglesa, exibindo logo nos seus primeiros anos um forte espírito de independência e inconformismo para com as situações que não lhe agradavam, conseqüências, talvez, dos poucos mais de dois anos, a partir de alguns meses após o seu nascimento, em que ficou afastado da família por esta ter retornado à Índia com seu patriarca, o engenheiro Frederick R. Bader, de onde voltaram definitivamente em 1913, após o que este ingressou na I Guerra Mundial, conflito em que feriu-se com estilhaços de granada, cujas complicações o levaram a óbito em 1922.

No verão de 1918 ele é aprovado para o curso preparatório de cadetes da RAF, após ter passado o ano anterior enfrentando a oposição familiar à sua idéia.

Embora Bader fosse inteligente a ponto de, por seus resultados escolares, ter ganho uma bolsa de estudos para a Escola St. Edward, em Oxford, anos antes, ele não fazia o tipo de estudante obcecado



*Foto autografada de Douglas Bader (Coleção do Autor)*



*Gloster Gamecock, pilotado por Bader no Esquadrão 23*

por livros, o que fez com que na metade do curso de dois anos fosse o 18º dos 21 cadetes; além do mais, seus vôos, mesmo satisfatórios tecnicamente, deixavam a desejar quanto ao respeito a regulamentos – manifestação da sua inquietude – ambas as atitudes lhe valendo, pois, uma reprimenda do Comandante da Academia ( “A Força Aérea quer homens aqui, não garotos de escola” ).

Tal chamamento à realidade surtiu efeito e Douglas formou-se em Cramwell no ano de 1930 em segundo lugar, mesmo perdendo a espada de honra concedida ao primeiro colocado.

Já no posto de oficial-piloto, foi alocado ao Esquadrão 23, no aeródromo de Kenley, voando caças biplanos Gloster Gamecock. Pouco depois, a unidade foi reequipada com o Bristol Bulldog, que era mais rápido e pesado que o modelo anterior, além de tender à perda de altitude rapidamente durante manobras a baixa altura.



*Bristol Bulldog, também pilotado por Bader no Esquadrão 23*

Em 14 de dezembro do ano seguinte, uma segunda-feira, Bader e dois outros pilotos do seu Esquadrão voaram de Kenley até o aeródromo de Woodley, no bar do qual um jovem piloto sugeriu que Douglas desse uma demonstração de rasante, o que inicialmente recusou, alegando sua falta de experiência em acrobacia com o Bulldog. O assunto “esfriou”, mas assim que ele e seus companheiros preparavam-se para retornar à sua base, alguém o

desafiou a fazer o proposto. Em resposta, e no meio da agitação comumente formada nessas situações, Douglas Bader decolou pra voltar a Kenley. Voando baixo e rápido, ele começou uma rolagem demasiado lenta para o Bulldog, cuja asa esquerda atingiu o solo, fazendo-o tombar para aquele lado. Suas pernas foram esmagadas, a esquerda sob o assento, a direita embaixo dos pedais do leme. A assistência retirou-o dos restos da aeronave e levou-o para o Hospital Real de Berkshire, onde o doutor L. Joyce, um dos melhores cirurgiões de então, amputou sua perna direita acima do joelho em frangalhos. Quarenta e oito horas depois foi a vez da esquerda, cortada pouco mais de 15 centímetros abaixo do joelho correspondente, após o que seu estado de saúde piorou.

Mas Bader sobreviveu às mais sombrias expectativas.

Alguns meses depois foi transferido para o hospital da RAF em Uxbridge, onde conheceu os irmãos Dessouter, um dos quais, Marcel, era projetista de aeronaves até perder uma das pernas num acidente aéreo, abrindo então uma fábrica de pernas artificiais de alumínio. Bader foi o primeiro cliente a adquirir duas delas, que aprendeu a usar, recusando a andar de bengalas. E ganhando, por isso, o apelido de “Pernas de Lata”.

Mas a chama do vôo reacendeu-se dentro de si, conforme reabilitava-se.

Durante um fim de semana de junho de 1932, na companhia do Sub-Secretário Para o Ar, Sir Phillip Sasson, que morava perto do aeródromo de Lymphe, Douglas aproveitou o vôo num treinador Avro 504, providenciado pela autoridade, mostrando que suas habilidades estavam intactas, o que levou a RAF a empregá-lo em tarefas limitadas de vôo.

Todavia, em abril do ano seguinte foi afastado por invalidez, o que lhe deixou muito abatido.

Nos seis anos que se seguiram, ele trabalhou num escritório da companhia petrolífera que hoje é conhecida como Shell e casou-se em 1935 com Thelma, uma garçonete de um bar em Uxbridge, “Sem quem não teria atravessado aquele período”, segundo ele.



*Avro 504, aeronave que Bader voltou a voar, após perder as pernas*

Logo após a eclosão da II Guerra, Bader solicitou à Real Força Aérea retorno a serviços de vôo, no que foi auxiliado por um velho amigo de Esquadrão, G. Stephenson, funcionário do Ministério do Ar.

Douglas foi submetido a uma comissão de seleção chefiada pelo seu antigo comandante em Cramwell, cujo relatório final aconselhou "dar serviços de vôo categoria A1B e permitir-lhe acesso à Escola Central de Vôo em Upavon, como condição para a sua aceitação".

Em 27 de novembro daquele ano, Bader solou de novo nos controles de um Avro Tudor K-3242, quando a sua mania de quebrar regras levou-o a voar invertido com aeronave 180 metros circuito de vôo adentro.



*Avro Tudor, nele Bader voltou aos serviços de vôo da RAF*

Depois foi promovido para o bombardeiro diurno biposto e monomotor Fairey Battle e a seguir para o Miles Master, o último passo para um piloto daquela arma aérea antes dos Spitfires e Hurricanes.



*Fairey Battle, também pilotado por Bader*

Duas semanas após ter voado o Master, Bader estava no cockpit do Hurricane, do qual sentia fazer parte; executando, depois de um vôo de 20 minutos, um pouso suave.



*Miles Master, nele Bader voltou aos serviços de vôo da RAF*

Em fevereiro de 1940, juntou-se ao Esquadrão 19 em Duxford; em abril foi nomeado comandante-aviador no Esquadrão 222, no mesmo local, que estava tendo seus bombardeiros Blenheim substituídos por Spitfires.

Um dia, por descuido, decolou com o conjunto propulsor do seu Spitfire ajustado para baixa rotação, e colidiu com o solo. Bader saiu ileso, exceto por danos nas pernas e no ego. Envergonhado pela sua estupidez, voluntariamente admitiu seu erro para o Comandante do Grupo 12, Vice-Marechal do Ar Leigh-Mallory, que considerou ser aquele um erro menor e não cancelou a alocação de Douglas para aquela unidade na sua atual patente, nem a promoção para tenente-aviador.

Bader começou a treinar seus aviadores no seu próprio estilo de combate, e logo viu que as táticas padronizadas no Comando de Caça eram perda de tempo. Em seguida, vieram horas de prática em combate aéreo e patrulha a comboios. Mas nada ocorreu para a unidade até junho de 1940, quando ela foi enviada, junto com outras unidades da RAF, para dar cobertura à retirada franco-britânica de Dunquerque. Numa missão sobre o local, enquanto liderava sua ala contra alguns Me-110 que fugiam, Bader viu 4 Me-109 aproximando-se, e disparou naquele que cruzava à sua frente.

Era a primeira das suas vitórias!

Naquele mesmo mês, lhe foi passado o comando do Esquadrão 242, única unidade formada por pilotos canadenses àquele tempo na Real Força Aérea; ela havia passado maus momentos na França, seu moral estava baixo.

Quando Douglas chegou ao quartel-general do 242, no aeródromo de Coltishall, a maioria dos pilotos estava cética quanto ao seu comandante sem pernas, quem, eles pensavam, lhes lideraria a partir de sua mesa. Mas Bader rapidamente desfez esta idéia ao

executar, a bordo de um Hurricane, acrobacias sobre a base durante 30 minutos, impressionando profundamente os pilotos e rapidamente transformando, através da sua coragem e liderança, o 242 numa unidade aguerrida.



*Num Hurricane, Bader conquistou a confiança de seus subordinados*

Os seus pilotos, entretanto, desempenharam um pequeno papel nas primeiras fases da Batalha da Inglaterra, voando apenas em proteção a comboios e perseguindo bombardeiros de grande altitude, Dornier ocasionais, um dos quais Bader abateu em 11 de julho durante uma tempestade que o impediu de decolar acompanhado. Decorrido algum tempo, encontrou o Do-17, atacando-o e eliminando o seu artilheiro de ré, mas perdendo o contato por entre as nuvens, embora desse o abate como certo e voltasse à base. Poucos minutos após o seu pouso, chegou a informação de que um observador em terra vira a aeronave chocar-se com o mar.

No penúltimo dia de agosto daquele ano, a unidade interceptou 30 caças e bombardeiros alemães que atacavam o aeródromo de North Weald; Bader abateu um Me-110 e os seus pilotos outras 11 aeronaves.

Todavia, Douglas acreditava que o 242 poderia ter eliminado os 30 aviões, caso fosse acrescido de mais esquadrões, idéia de que compartilhava Leigh-Mallory, e recebeu o nome de "Grande Asa". Ao 242 juntaram-se os Esquadrões 19 e 310 (polonês), no aeródromo de Duxford.

Em 7 de setembro de 1940, Douglas Bader comandou esta formação em combate pela primeira

vez contra uma outra alemã na direção de Londres, mas eles chegaram tarde e só puderam posicionar-se abaixo dos alemães, restando ao 242 e ao 310 atacarem os bombardeiros como possível, enquanto os "Spits" do 19 tentavam conter os Me-109. "A Grande Asa" abateu 11 aeronaves e perdeu dois Hurricanes. Bader teve o cockpit crivado de balas e o aileron direito arrancado.

Depois de várias missões com três unidades, o 302, também polonês, com Hurricanes, e o 601, auxiliar, com Spitfires, foram adicionados à então "Esquadrilha de Duxford", somando 60 caças, 36 dos quais Hurricanes voando num nível mais baixo (6000 metros, se chamados a tempo), o restante sendo Spitfires, 1500m acima. A tática funcionou. Oito dias mais tarde, quando a formação auxiliou o Grupo 11 a romper um ataque em massa da Luftwaffe a Londres.

Quando a Batalha da Inglaterra acabou, Douglas Bader foi agraciado com a "Cruz de Distinção em Vôo" e a "Ordem de Distinção em Serviço", por valentia e liderança do mais alto grau e tornou-se Comandante dos caças em Duxford, aos quais foi creditado o abate de 152 aeronaves alemãs, contra a perda de 30 tripulações, havendo quem discutisse sua eficácia, mas não a competência de Bader.

Em março do ano seguinte, Bader, agora um Comandante de Esquadrilha, deixou o 242, assumindo a "Esquadrilha Tangmere". Com três unidades de Spitfire – os Esquadrões 616, 610 e 142 – mais uma unidade de caças Beaufighter, ela iniciou uma série de ataques contra alvos no norte da França e Países Baixos. Enquanto a comandava, Douglas introduziu a formação "Quatro Dedos", com dois pares de caças voando lado a lado, substituindo a anterior e estreita seção de três aviões, e tornando-se padrão na RAF e na então USAAF. Quando voltava de missões na França, costumava recuar a cobertura do seu cockpit, soltar a sua máscara de oxigênio, e, enquanto segurava o manche entre seus joelhos, acender seu cachimbo.



*Spitfire, último avião de Bader na Segunda Guerra*

Pela sua brilhante e inspiradora liderança da "Tangmere", Douglas recebeu uma barra na sua "Ordem de Distinção em Serviço".

A única vez em que saltou em vôo foi quando liderava sua unidade sobre a França, a 09/08/41, e teve seu Spitfire partido ao meio no choque com um Me 109, perto de Le Fouquet, tendo de abandoná-lo sem a perna esquerda, que ficou presa. Imediatamente levado a um hospital, de lá escapou, com a ajuda de uma enfermeira francesa, sendo logo recapturado.

O seu valor era até mesmo reconhecido entre seus inimigos, que antes de reencontrarem sua perna nos restos do seu avião, providenciaram-lhe outra, chegando ao extremo de acertarem um corredor protegido de vôo, para que a RAF lançasse uma outra perna, o que ocorreu em meio a um grande ataque levado a efeito por esta força à base do Esquadrão JG26. Não obstante, o famoso às alemão Adolf Galland, antes do fato, convidou Bader para ir onde estava estacionado, este chegando a acomodar-se na cabine de um Me-109.

Mas o irrequieto Douglas continuou a fugir, sendo, finalmente, trancafiado no castelo de Colditz, uma edificação com 700 cômodos usada no século xv como estação de caça para eleitores da região da Saxônia, mas que agora, como na II Guerra, servia como campo de alta segurança para prisioneiros, com suas paredes de vários metros de espessura, comandado pela Wehrmacht, até ser libertado, em 16 de abril de 1945, após uma batalha de dois dias.

De volta à liberdade, ele solicitou um vôo no Spitfire sobre Paris, no que não foi atendido.

Mas um vôo de ainda maior relevância o aguardava: após retornar à Inglaterra, foi promovido a Capitão de Grupo e nomeado Comandante da Escola de Líderes de Caça em Tangmere, logo depois LIDERANDO O "VÔO DA VITÓRIA" sobre Londres, com 300 aeronaves da Real Força Aérea, a 15 de setembro daquele ano, no final do qual assumiu o Comando do Setor Essex do 11º Grupo de Caça, em North Weald.

A RAF ofereceu-lhe o status oficial de "não abatido" para que ele continuasse na ativa, mas o período pós-guerra lhe parecia incomodamente calmo e após pensar por alguns meses numa proposta de trabalho no Departamento de Aviação da Shell, com a sua própria aeronave, ele deu baixa da RAF em fevereiro de 1946, logo depois freqüentemente viajando com sua esposa pela Europa, África e América, visitando muitos hospitais de veteranos.

Em 1954 um livro é lançado com sua história, logo transformado em filme de sucesso.

Quinze anos depois deixa a Shell e é um dos membros do Comitê de Aviação Civil inglês. Em 1972 fica viúvo e casa-se com Joan, também interessada na reabilitação de deficientes físicos. No ano seguinte, escreve sua autobiografia, para, três anos depois, ser

nomeado "CAVALEIRO DO IMPÉRIO BRITÂNICO" pela Rainha Elizabeth II, por "seus serviços aos amputados, muitos dos quais auxiliou e inspirou através do seu caráter e exemplo", adotando o título de "Sir".

Em agosto de 1982 sofre um ataque cardíaco após um torneio de golfe em Ayshire.

No dia 5 de setembro do mesmo ano, depois de servir como palestrante convidado no jantar em honra aos 90 anos do Marechal da RAF Sir Arthur "Bomber" Harris, Bader sofre outro ataque e falece aos 72 anos.

Mas o valor do seu exemplo e da sua dedicação em prol dos seus semelhantes em situação física igual à sua foi percebida pelos seus familiares e amigos, muitos dos quais voaram com ele, e acabaram por concretizá-los na "FUNDAÇÃO DOUGLAS BADER", pela sua viúva, cujo "CENTRO DOUGLAS BADER" foi inaugurado em 25/02/1993 pela patronese da Fundação, a já falecida Princesa Diana, como uma parte do "QUEEN MARY'S HOSPITAL", a oeste de Londres (o mesmo estabelecimento médico que assistiu Bader por cerca de 50 anos), que oferece uma variedade de serviços para amputados de todas as idades e condições sociais, desde a sua reabilitação, passando pelo aproveitamento do seu potencial esportivo, artístico e econômico, até a sua reintegração à sociedade.

Entretanto, uma iniciativa ainda mais espetacular e igualmente inspirada na determinação de Douglas Bader em ultrapassar limites pousou, literalmente, no Brasil, em fins de setembro de 2003.

Pilotando um Piper Dakota, a inglesa Polly Vacher, acompanhada de Jezdimir Knezevic, visitou os estados de Ceará, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo, numa empreitada denominada "Asas Ao Redor Do Mundo II", que iniciada em 6 de maio daquele ano na cidade inglesa de Birmingham pretendia algo inédito: cruzar a Terra pelos pólos, cruzando 30 países em todos os continentes, totalizando uma odisséia de 56 mil quilômetros, visando arrecadar 180000 libras esterlinas para a "Escola de Vôo para Deficientes Físicos", cujo objetivo de provar que esta parcela cada vez mais reconhecida da sociedade é capaz de voar, é atingido pela metade dos 10 alunos anuais, após seis semanas de aula teórica e 40 horas de vôo nos Estados Unidos e África do Sul.

Com combustível e pintura da aeronave fornecidos pela Shell, Vacher e Knezevic esperavam repetir o sucesso da viagem que haviam terminado exatos dois anos antes, quando receberam doações no valor de 185000 libras, que, como agora, foram depositados num fundo cujos rendimentos financiarão os cursos da Entidade.

Os doadores escrevem seu nome nas asas da aeronave, participando, assim, dos ideais de um ser humano que parece ter sido "o único de uma espécie única", o capitão Douglas "Tin Legs" Bader, às com 23 vitórias!

# Plastinet *Passo-a-Passo*



O nosso colega Pedro Celestino, de Recife, nos presenteia com o passo-a-passo da montagem de um kit do U.S. 2,5 Ton 6x6 Cargo truck, da Tamiya, na escala 1:35.

Esperamos que apreciem, em especial alguns macetes como a pintura das rodas e o sobreamento da carroceria.

Analizando o kit, posso dizer que o mesmo tem uma qualidade de injeção excelente, com poucas rebarbas e poucas marcas de injeção. O manual de instruções é claro e fácil de entender.

O chassis a cabine e o motor são muito bem detalhados. Várias tintas foram utilizadas na montagem. Foram as seguinte:

- XF-62 (Olive drab) - Para todo o chassis, carroceria, cabine e cubo das rodas.
- XF-49 (Khaki) - Para os bancos.
- XF-1 (Flat black) – Para os pneus, motor e alguns pequenos detalhes.
- RUST da Model máster – Para o escapamento do motor.
- Esmalte sintético vermelho e alumínio para detalhes e dry brush.



*Chassis montado já com suspensão e escape*



*Como sempre a arte da capa é show, bem próximo ao modelo final e uma atração, seguindo o padrão Tamiya.*

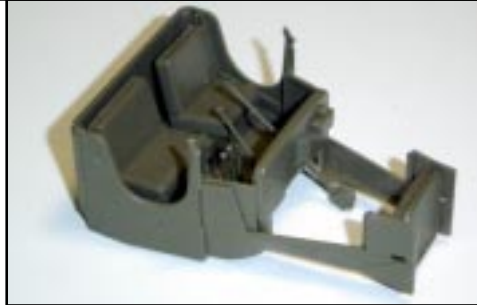
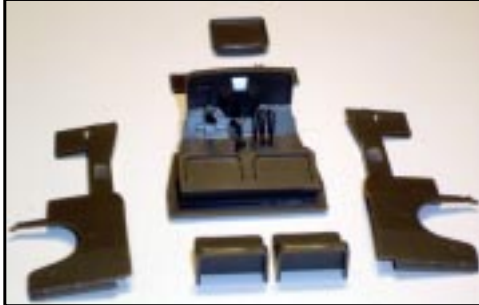
Para a pintura das rodas foi usada a seguinte técnica: Primeiro toda a roda e o pneu foram pintados de preto e depois, usando um instrumento de desenho com círculos de vários tamanhos foram pintadas as rodas.

Para a carroceria foi usada a seguinte técnica: Primeiro toda a carroceria foi pintada com o XF-62, logo após foram pintadas as partes refletivas usando esmalte sintético vermelho e depois de seco foi dada uma camada de tinta a óleo em toda a superfície e depois foi feita a limpeza com um pano. Essa técnica realça os detalhes e deixa a peça com algumas nuances de cores diferentes da cor original.

O motor foi totalmente pintado de preto e depois foi aplicada a técnica do pincel seco (Dry brush) usando esmalte sintético na cor alumínio. Esta técnica causa um efeito muito interessante de metal.

Para complementar o motor, foram aplicados alguns fios de cobre para simular o cabeamento das velas, distribuidor e bateria.

Após a pintura básica e a montagem final do kit foi dada uma camada de verniz brilhante para ajudar na aplicação dos decais. Após a secagem do verniz os decais foram aplicados com uma pequena quantidade de cola branca bem diluída, depois foi aplicada mais uma demão de verniz brilhante e depois de seco foi aplicada uma demão de verniz fosco. Essa técnica faz com que todo o filme dos decais fiquem invisíveis.

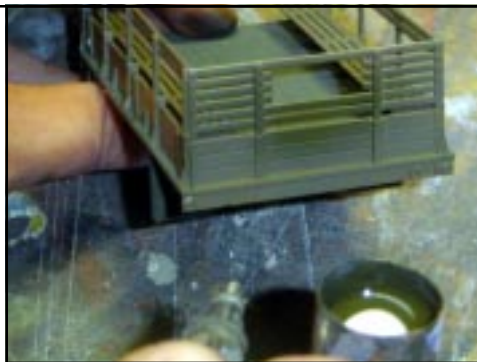


*Três momentos da montagem da cabine: desmontada, montada, e já pintada e decalcada. A paciência é essencial neste ponto*



*O motor todo pintado de preto e depois de trabalhado e montado no chassi*

*Base da carroceria montada no chassi*



*Carroceria completamente montada, em seguida sendo pintada e por fim, já com as lanternas pintadas*



*Aplicação com pincel da tinta a óleo para fazer o sombreado, o excesso sendo tirado com um paninho, e já sendo montada no chassi*



*Os pneus e rodas foram totalmente pintadas de preto e depois com o auxílio de uma régua de círculos, foram pintadas as rodas. A régua serviu de máscara. Essas régua são facilmente encontradas em lojas de desenho. Esta técnica é simples, porém extremamente eficaz*



*Na esquerda o modelo concluído sem decais. No centro e na direita o modelo já totalmente decalcado*

***Se você quer ver seu passo-a-passo aqui na Plastinet, envie-nos o material que publicaremos com o maior prazer.***

*Encaminhe texto e fotos pelo site [www.plastinet.com.br](http://www.plastinet.com.br) (acesse o link COLABORADORES) ou nos envie via e-mail [plastinet@gmail.com](mailto:plastinet@gmail.com)*

# Plastinet *Galeria*

Estamos iniciando nesta edição, mais uma seção dedicada especialmente aos nossos leitores. Um fato interessante é que esta novidade é resultado do acatamento de vários leitores que criticaram a sua falta e sugeriram a criação, logicamente como não poderia deixar de ser, afinal a Plastinet é feita por vocês.

Logo, mandem as fotos de seus modelos e teremos o prazer de publicar aqui na Galeria da Plastinet.



*SU-27 Flanker 1:32 (Alexandre Herculano, Recife/PE)*



*AT-26 Xavante 1:32 (Pedro Coelho, Mamanguape/PB)*



*Arado AR-240 1:72 (Jorge Miguel, Fortaleza/CE)*



*F-14 Tomcat 1:144 (Carnavalle, Florianópolis/SC)*



*F-86 Sabre 1:144 (Roberto Masukawa, SP/SP)*



*Bombardier Challenger 1:144 (Victor Machado, Fortaleza/CE)*



B-25 1:48 (Mário Rego, Recife/PE)



KI-43 Hayabusa 1:48 (Fagundes, Rio de Janeiro/RJ)



JU-87 Stuka Torpedeiro 1:48 (Mário "Luft", Recife/PE)



Lipisch 1:72 (Iran Maia, Rio de Janeiro/RJ)



SU-22 Frogfoot 1:72 (Iran Maia, Rio de Janeiro/RJ)



Goblin 1:48 (Bonfim, Curitiba/PR)



Avenger MB 1:48 (Rogério Terlizzi, Florianópolis/SC)



E-2 Hawkeye 1:144 (Emídio Neto, João Pessoa/PB)



F-4 Phantom 1:32 (David, Recife/PE)



Bandeirantes FAB 1:144 (Emídio Neto, João Pessoa/PB)



ME-109 1:24 (Bonfim, Curitiba/PR)



ME-262 1:48 (Ricardo Infingardi, Recife/PE)



ME-109 1:144 (Emerson Miura, Japão)



B-58 Hustler 1:48 (Johanes, João Pessoa/PB)



F-15 Eagle 1:32 (David, Recife/PE)



Fokker 100 TAM 1:144 (Victor Machado, Fortaleza/CE)



*Wolverine 1:8 (Jorge Miguel, Fortaleza/CE)*



*Demolidor 1:8 (Jorge Miguel, Fortaleza/CE)*



*Piloto Alemão 2ª Guerra 1:16 (Fábio Araújo, João Pessoa/PB)*



*Soldado Alemão 1:16 (Fábio Araújo, João Pessoa/PB)*



*M-60 Blazer 1:35 (Sérgio Melo, João Pessoa/PB)*



*Cascavel 1:35 (Marcelo Bertolin, BH/MG)*



*DF-21-Ballistic-Missile-Launcher 1:35 (Lula, Maceió/AL)*



*Faun-SLT-56-Tank-Transporter 1:35 (Lula, Maceió/AL)*



*Leopold 1:35 (Pepê, Curitiba/PR)*



*Karl Mozer 1:35 (Pedro Celestino, Recife/PE)*



*Diorama militaria 1:35 (Fernando Wanderley, Recife/PE)*



*Warrior 1:35 (Sérgio Melo, João Pessoa/PB)*



*DKW Belcar 1:24 (Rodolfo Costea, Florianópolis/SC)*



*Seven 1:16 (Luis Carlos, Maceió/AL)*



*VW Kombi 1:24 (Rodolfo Costea, Florianópolis/SC)*



*Super Tunning 1:24 (Marcelo Mattos, Recife/PE)*

***Se você quer ver seus kits na  
Galeria Plastinet, envie-nos as  
fotos que as publicaremos  
com o maior prazer.***

*Encaminhe as fotos pelo site [www.plastinet.com.br](http://www.plastinet.com.br) (acesse o link COLABORADORES)  
ou nos envie via e-mail [plastinet@gmail.com](mailto:plastinet@gmail.com)*



# Terra Brasilis

***Dando continuidade ao nosso processo de apoiar o que é feito no Brasil, por brasileiros, trazemos mais dois patricios que “estão fazendo” e fazendo bem feito. A Plastinet recomenda cada um.***

Rodolfo M. Costea é paulista, radicado em Florianópolis-SC, filho de emigrantes romênos. Nascido em 11/51, e plastimodelista já a alguns anos. Iniciou como todo mundo, com os aviões da Revell, depois foi para modelos de F1, e caiu por fim em autos da década de 40 até fins de 60.

No momento, desenvolve modelos por encomenda, especialmente de carros.



*DKW Vemag de competição escala 1:24*



*DKW Kandango 1:24. Cremos não haver nada similar no mercado*

O mesmo dispõe de uma série muito interessante da antiga DKW, e carros que rodaram no Brasil por muito tempo. Nada menos que o Vemag, o Belcar e o Kandango podem ser adquiridos facilmente, pois já dispõem de moldes, porém se você quer um carro que não existe kit, o Rodolfo faz, logicamente os preços variarão conforme a dificuldade de cada um.

*Além destes modelos na escala 1:24, outros modelos estão em fase de projeto, com previsão de produção. Serão sólidos e na escala 1:43. Entre eles: DKW, Rural, Sinca Chambord, Aero Willys Bola, Gordinni, VW 4 portas entre outros.*



*DKW Belcar 1:43, protótipo do que promete ser uma grande série*

*No momento dispõe de quadros e porta-chaves com seções de carros na escala 1:43.*



*Um original e bonito quadro porta-chaves*

Os interessados devem entrar em contato com o Rodolfo via e-mail [plastcostea@bol.com.br](mailto:plastcostea@bol.com.br) ou por telefone 48 3028-6556.

**CHALLENGER  
MODELISMO**

A Challenger Modelismo, de Florianópolis, anuncia para breve, o lançamento de um kit que temos certeza, será sucesso de mercado. Trata-se do ERJ-145 na escala 1:72.

Além da versão civil, serão lançadas as versões militares R-99A e R-99B, nas cores da Força Aérea Brasileira.

A Plastinet teve acesso ao protótipo do kit, e podemos afirmar que, a contar pelo nível do T-27 na escala 1:48, este modelo será de ótima qualidade.

Teremos o prazer de ter esse kit nas páginas da Plastinet.



***Se você quer divulgar  
GRATUITAMENTE seu produto,  
envie-nos os dados e o faremos  
com o maior prazer.***

*Encaminhe o material pelo site [www.plastinet.com.br](http://www.plastinet.com.br)  
(acesse o link COLABORADORES)  
ou nos envie via e-mail [revistaplastinet@yahoo.com.br](mailto:revistaplastinet@yahoo.com.br)*

# Plastinet

Visita Museu de Aeronáutica do II COMAR



O Museu conta a história da aviação civil e militar no Nordeste brasileiro, desde a década de 1920 até os nossos dias. Entre as peças em exposição estão vários modelos e dioramas em escala dos aviões que voaram e ainda voam nos céus do Nordeste.

Localizado nas instalações do II COMAR, em Recife, fica o Museu da Aeronáutica, pouco conhecido, mas com grandes peças expostas. A Plastinet teve a oportunidade de visitar o museu, na agradável companhia do nosso amigo José de Alvarenga, que pôde lembrar seus tempos de trabalho em museus de aeronáutica. Afinal ele trabalhou no extinto Museu de Aeronáutica do Parque do Ibirapuera em São Paulo, e também no Museu Aeroespacial no Rio de Janeiro.

Para nós, foi aberto o acervo fotográfico, e nos deparamos com raridades, as quais foram devidamente reproduzidas, sendo que algumas, trazemos para vocês leitores.

Outro ponto forte, foi poder ver a caderneta de vôo da primeira mulher aviadora do Brasil, Anésia Pinheiro machado.

Quanto às peças e equipamentos, bom estar bem assessorado. Desde o visor Norden até o rádio de emergência, o Alvarenga me explicava cada detalhe, isso porque o homem trabalhou com os mesmos.

Poder rever o diorama de Tarquínia inteiro, muito nos agradou, e a coleção de modelos, estava com



*Civil Dânglia, passa o acervo fotográfico às mãos de Alvarenga*



*Sala Eduardo Gomes, impecável em todos os aspectos*

algumas peças não identificadas pela responsável. Neste ponto pudemos ajudá-la. Esta coleção de modelos, tem como padrinho o nosso amigo plastimodelista Bonfim, que por muito tempo trabalhou em Recife, no PAMARF, como piloto de teste de Xavante. Foi dele a idéia da criação do acervo de modelos.

Nos chamou a atenção, as estruturas do prédio, ogininais da Segunda Guerra, quando toda a Base e o COMAR foram construídos pelos americanos. De

madeira e pinos e chapas de metal, está em perfeito estado.

O museu dispõe ainda de um acervo reserva.

Quem desejar visitar o museu, deve ligar agendando a visita com antecedência.

Localização: II Comando Aéreo Regional. Av. Armindo Moura, 500, Boa Viagem, Recife/PE. Fone: 81 3461-7000 / 3461-7194. Visitação: terças e quintas das 13:30 às 16:00 horas, sextas das 08:30 às 11:00 horas.

Finalizando, queremos agradecer ao II COMAR pela oportunidade que nos foi concedida.



*A estrutura da época da 2 Guerra, citada no texto*



*Parte da reserva do acervo do Museu*

## ***ALGUMAS PEÇAS DO MUSEU***



*O Museu de Aeronáutica do II COMAR, dispõe de uma coleção de modelos, todos, montados e doados por plastimodelistas, a maioria local. Os modelos são espetaculares e vão desde pequenas aeronaves até um imenso diorama de Tarquínia*





*Motor do T-25 universal*



*Aqui, duas vistas do famoso visor de bombardeiro NORDEN, que equipou a maioria dos bombardeiros americanos na Segunda Guerra Mundial*



*Turbina do Paris, seccionada mostrando seu interior*



*Gibson Girl, como era conhecido o rádio de emergência que ia no bote salva-vidas de aeronaves como SB-17 e Catalina*



*Manetes de controle dos motores do P-15 Neptune*



*Imensa hélice de um C-47*

# FOTOS DO ACERVO DO MUSEU



*Raríssima foto de um P-36 acidentado*



*O mesma aeronave acidentada, fotografada no lado inverso*



*Quatro P-36 em manutenção. Alguém se habilita a um diorama?*



*C-130 nas cores do 1/6 vôa sobre Recife*



*O pouquíssimo usado na FAB, B-18 Bolo. Notar a camuflagem*



*Dois P-40 E na linha de vôo, certamente em Natal*



*Outra foto do B-18. O mesmo está em piso não pavimentado*



*Interessante o nome desse B-25: "TÁ DIFÍCIL"*



*Formação de B-17 sobre a costa do Recife*



*Rara visão de um B-17 da FAB em vôo, notar o porão aberto*

## ANÉSIA PINHEIRO MACHADO

### PRIMEIRA AVIADORA BRASILEIRA E DECANA MUNDIAL DA AVIAÇÃO FEMININA

Nascida em 5 de junho de 1904, em Santo Antonio dos Carrapatos, município de Itapetininga, Estado de São Paulo, começou sua carreira aeronáutica no ano de 1922 quando conquistou seu primeiro brevê pelo Aeroclub de Brasil em abril daquele ano, após ter solado no dia 17 de março.

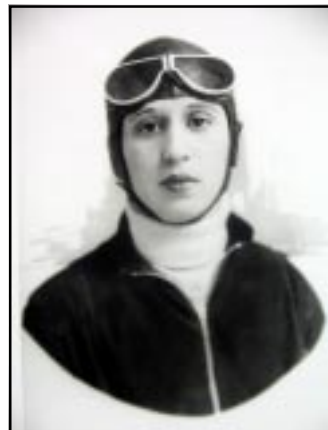
Em setembro do mesmo ano teve a primazia, como mulher, de realizar um reide São Paulo-Rio de Janeiro, tendo realizado inúmeros vôos por todo o Brasil, inclusive pelo Nordeste.

Durante a Segunda Grande Guerra, freqüentou cursos nos Estados Unidos para estar pronta para defender a soberania do Brasil.

Em 1951, realizou o vôo Nova York-Rio de Janeiro, via América Central (Equador, Peru, Chile, Argentina, Paraguai e Uruguai), percorrendo um total de 11.723 quilômetros, voados em seu pequeno avião HIAN NAVION, com motor de 260hp.

Por decisão internacional, seu empenho em dar o nome de Santos Dumont a uma das crateras da Lua foi concretizado em 1973.

Os títulos que conquistou nesta longa trajetória de Bandeirante do espaço, constituem, hoje, um valioso patrimônio moral, reconhecido mundialmente.



*A caderneta de vôo da aviadora encontra-se no Museu*

# Eventos



# APPE

01 e 02 de maio de 2004, Recife/PE



## 25 dias de puro Plastimodelismo no Shopping Tacaruna em Recife



Visão geral da Expo-Tacaruna. A grandiosidade do evento fez com que grande público sempre estivesse presente

De 04 a 28 de agosto de 2005, realizou-se em Recife a Expo-Tacaruna, umas das maiores exposições voltadas ao público já realizadas no Nordeste.

A APPE e o Shopping Tacaruna estão de parabéns pela realização, e não é de se deixar de observar, o profissionalismo e mais ainda, a visão de marketing do Tacaruna, que comprou o projeto na íntegra, dando ao evento todo o apoio necessário para

que o mesmo tenha sido de tamanha magnitude.

O resultado não poderia ser outro: SUCESSO TOTAL. Milhares e milhares de pessoas, adultos e crianças tiveram a oportunidade de conhecer o mundo do plastimodelismo.

O cuidado que a APPE teve em sempre ter uma pessoa para recepcionar e esclarecer dúvidas foi a chave para o retorno de muitos novos plastimodelistas no grupo.

Um dos pontos fortes foram as oficinas realizadas diariamente, onde o leigo pode ter seus primeiros passos assessorados por experientes modelistas, e os menos experientes puderam aprender novas técnicas.

Duas lojas de Recife, fartaram os ávidos por adquirir um primeiro modelo, tintas, colas, massas, ferramentas, sets de detalhamento, não faltou nada. De parabéns também a Kit House e a Mania de kit,

que lado-a-lado, cada uma conquistou o seu espaço junto aos clientes.

A organização era tanta, desde as placas de informações, passando pelos magníficos expositores, todos com iluminação própria e com grande área útil de exposição, o que possibilitou o impressionante número superior a 500 modelos expostos. A sinalização estava presente nos expositores, onde cada grupo era identificado com uma cor e desenho, tipo: aviação, Militar, etc.



*Duas lojas, lado-a-lado, davam a condição toda especial aos visitantes, que podiam sair já plastimodelistas*

A separação dos estandes por categoria e com indicação visual, demonstra a organização do evento. A qualidade dos estandes, estava certamente à altura da exposição.



Um dos pontos fortes era um estande com uma geral do que é e como se faz plastimodelismo. No estande tinha ferramentas, tintas, colas, acessórios, e um kit de um Phantom na escala 1:32, desmontado e o mesmo kit montado, mostrando as instruções e decalques separados. Sempre que alguém questionava, uma pessoa o levava ao estande e explicava mostrando cada elemento, rapidamente e de forma simples, o visitante entendia tudo.

A Plastinet, não poderia deixar de prestigiar tamanho evento, e se fez presente com dois de seus membros.

Componentes do GPPB-Grupo de Plastimodelismo da Paraíba, estiveram prestigiando a exposição, e como sempre, foram muito bem recebidos pelos colegas pernambucanos.

Só temos que parabenizar, mais uma vez, a APPE e o Shopping Tacaruna, por esta grandiosa realização.



Muitos autos e motos expostos



Militaria 1:72 e 1:35. Grande variedade



Área reservada às lojas e apoio



Estande explicando o Plastimodelismo



Excelente trabalho do Clube do Diorama



Dois A-4 da Marinha do Brasil



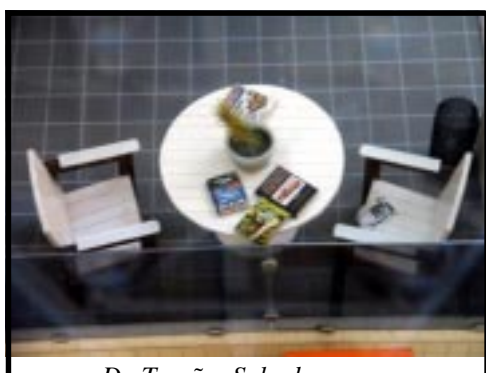
O já famoso "Troço" do Nelson(PE)



Belíssimo trabalho neste Baja



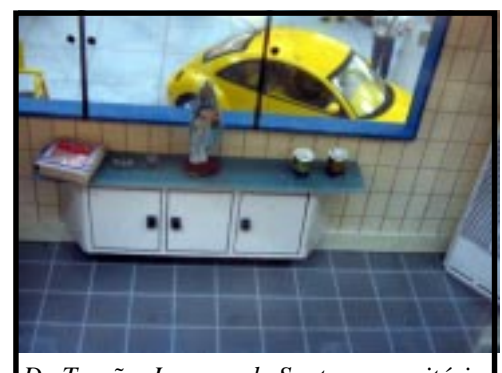
Vários submarinos foram expostos



Do Troço: Sala de espera



Do Troço: Vendedor na calçada



Do Troço: Imagem de Santa no escritório



*Lincoln, Alexandre, Emídio e Nelson  
GPPB prestigia Exposição da APPE*



*Fábio, Emídio e o Ilustre Alvarenga*



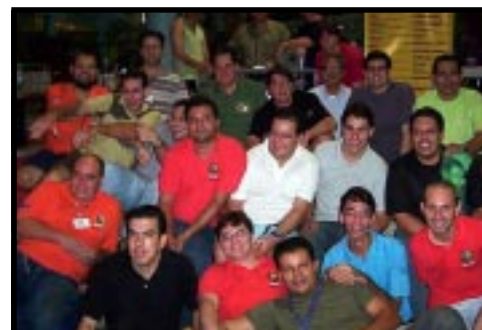
*Nelson, Emídio e Mario Luft*



*Happy hour diária animava a galera*



*Galera durante o evento, juntos: APPE,  
GPPB e Clube do Diorama*



*No final do evento, cansados mas felizes*

A Plastinet teve a honra de acompanhar uma das oficinas e tráz para seus leitores a sequência da mesma. Williams, da APPE, foi o “professor”.

O material utilizado foi: uma placa de gesso (um pedaço de placa de forro) para base, regua, esquadros, régua de curva francesa, extrator de tártaros, espátula, lápis grafite uma escova de dentes.

O processo começou com a definição do tipo de piso da base, depois é feito o desenho sobre a placa de gesso. Em seguida, usando as régua, risca-se o gesso com o extrator de tártaro. Deve-se ter cuidado e não tentar aprofundar de uma só passagem, mas sim fazer várias

passagens. Com a espátula, foi feito o corte para definir o rebalçamento da sarjeta da rua.

Como ficam muito grosseiros os riscos, usou-se uma escova de dentes para arredondar os cantos dos riscos, dando uma impressão de pedras com bordas arredondadas por desgaste.

Terminada, a base será pintada e acrescentada de detalhes (poste, fachadas etc) conforme gosto do modelista.

Williams aceita encomendas para qualquer tipo de base. Contatos: [willams\\_pedrosa@hotmail.com](mailto:willams_pedrosa@hotmail.com) e 81 8715-5386.



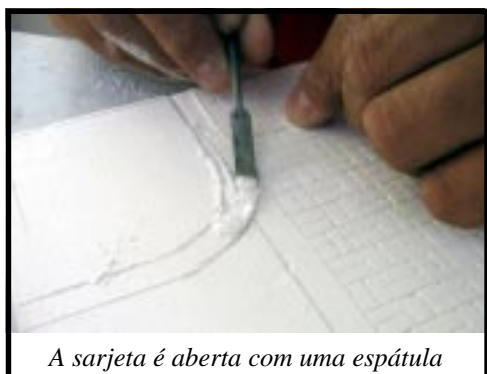
*Tudo inicia com o desenho no gesso*



*Com cuidado, começa-se a riscar o piso*



*Instrumentos simples são usados*



*A sarjeta é aberta com uma espátula*



*O acabamento com uma escova de dentes*



*Resultado final. Pronto para pintura*

## GPC realiza a décima edição do Open

Texto de Rodrigo Santos, Maceió/AL

Um grupo de plastimodelistas nordestino esteve presente no evento do GPC em Campinas, mas antes, passaram em São Paulo. Eram de Alagoas, Pernambuco e Ceará. O colega Rodrigo, nos conta um pouco da história.

Nos dias 20 e 21 de Agosto, realizou-se em Campinas/SP, o X Open de Plastimodelismo de Campinas. O GPC (Grupo de Plastimodelismo de Campinas), mais uma vez nos prestigiou com um bellissimo evento, da organização da mesas ao suporte dado aos expositores.



O grupo reunido no sagüão do hotel, AL, PE e CE unidos

A festa começou no sábado, 11 nordestinos dos mais arretados perturbando em SP. Figuras carimbadas como o mestre Lili Carabina (PE) com suas intermináveis e agradabilíssimas brincadeiras e o GRANDE Pepa (PE) em suas curvas recém adquiridas.

Visitamos a Horiginal, batemos um papo muito legal e instrutivo com Marcelo Guerra e pudemos ver alguns de seus novos trabalhos, onde Guerra nos mostrou boa parte de suas técnicas e o que usa pra conseguir nível tão elevado em seus modelos.

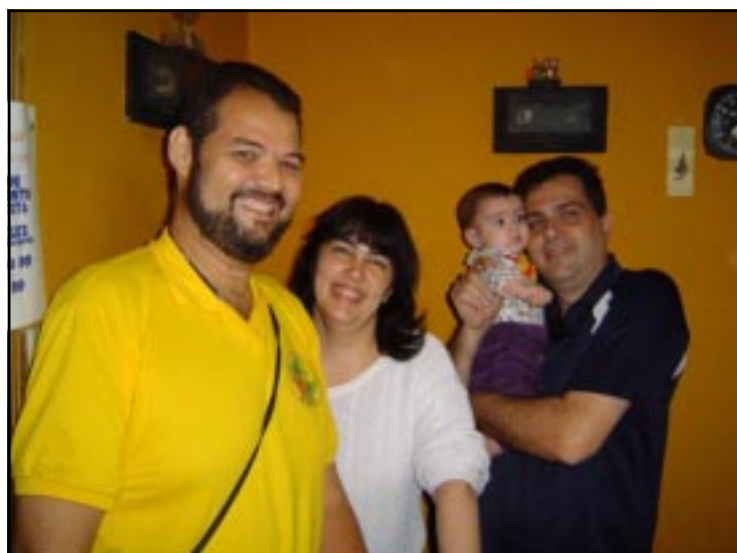
Depois de gastar um pouco e ter que esperar Giovane (PE) por um bom tempo na porta da loja,



Junto com os paulistanos, a farra foi garantida

enquanto ele se deleitava no estoque, partimos pra Model World onde o seu proprietário Ricardo Matúia nos esperava. Passamos uma tarde das mais agradáveis com a turma que costuma visitar a loja aos sábados e a caravana nordestina em peso.

No domingo partimos cedo para Campinas, e fiquei maravilhosamente surpreso com a estrutura que nos esperava. Mesas pra inscrições e pré-inscrições em separado, pessoal de apoio orientando os expositores, lojas pra todo gosto, lanchonete com salgados, refrigerantes e o tão aguardado churrasquinho de gato com uma latinha de cerveja.



Pêpa, Renata, Ricardo Mattua e a nova herdeira da Model World

Pude conhecer amigos que fiz através do Fórum Web Kits, que já trocava idéias por um bom tempo, mas que não tinha tido oportunidade de conhecer pessoalmente. Edison, Tony Plast, Drago, Chiclete, Hard Groove e tantos outros. Bati um papo estupendo com o Mestre Luiz Aranha, que me deu ótimas dicas e o maior prêmio que poderia receber: Elogiou meus trabalhos.

O nível dos kits expostos era muito bom. Em veículos esse nível era ainda mais elevado, como uma

mesa de uns 30m de comprimento repleta de kits. Carros, carros e mais carros. Carro pra todo gosto: competição, passeio, tuning, conversíveis, tudo que se possa imaginar.

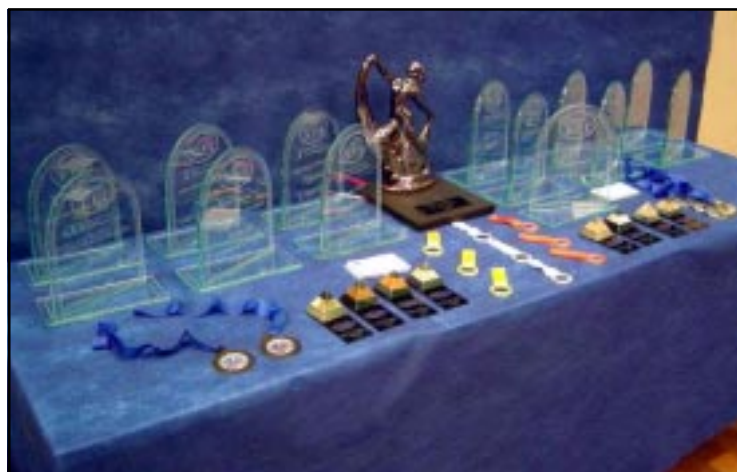
Foi mais um dia grandioso, com muito bate papo, cerveja gelada e kits fantásticos. No final ficou a certeza que voltaremos mais vezes pra prestigiar o evento.

Abraço forte e nos vemos na próxima.

Rodrigo Santos - Maceió/AL



*O número de modelos, modelistas e visitantes foi alto*



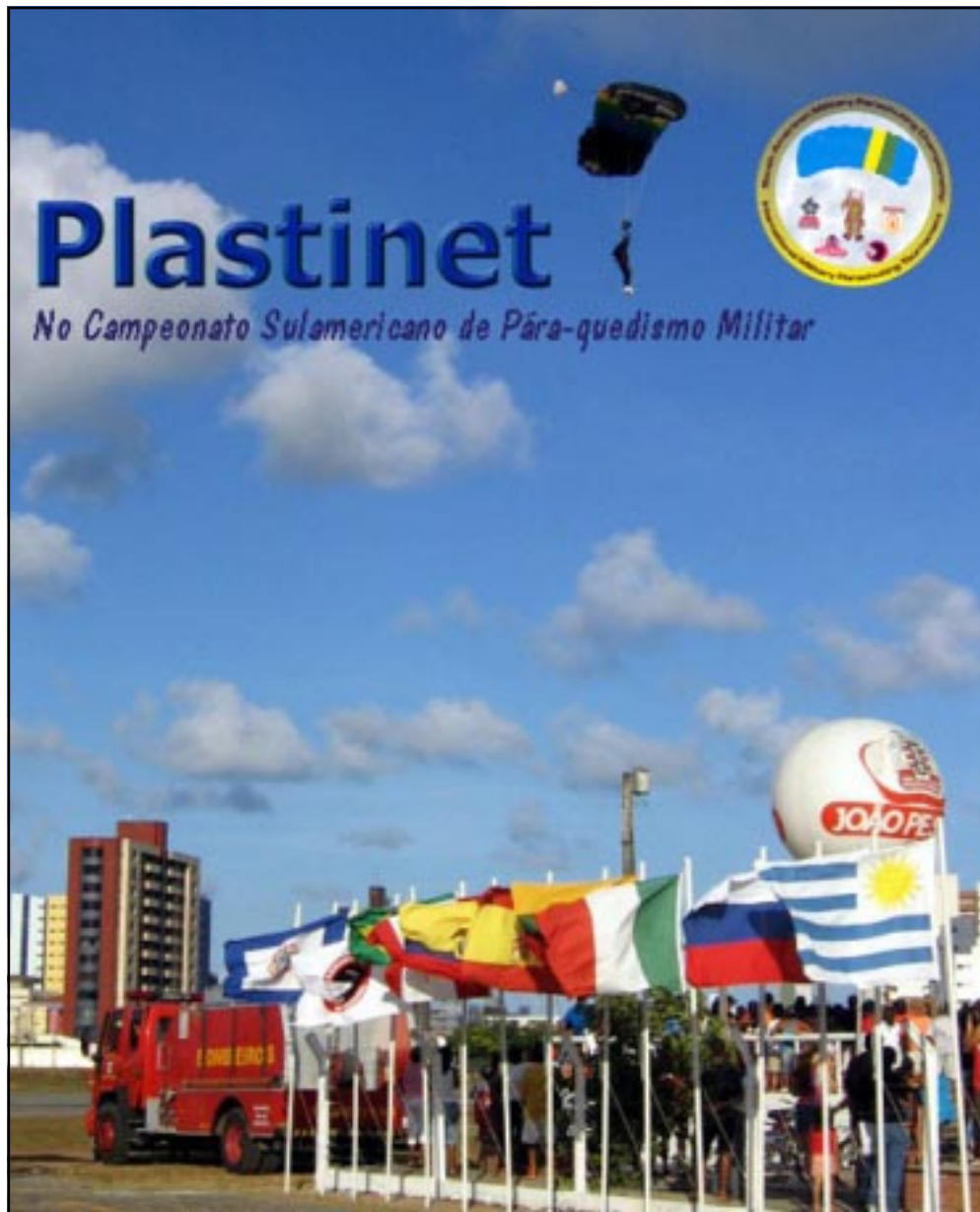
*Um dos pontos fortes: os belíssimos troféus e medalhas do evento*

## ALGUNS MODELOS EXPOSTOS NO EVENTO



# ALGUNS MODELOS EXPOSTOS NO EVENTO





*Mesa diretora expõe regras da competição*



*Atletas assistem às explicações*



*Brig. do Ar Carlos Barbosa, acerta detalhes das levas com tripulantes de um C-95*

Entre os dias 21 e 31 de outubro, realizou-se em João Pessoa, Paraíba, o Campeonato sul-americano de pára-queda militar e o Torneio internacional de pára-queda militar.

Participaram da atividade as forças armadas dos seguintes países: Brasil, Uruguai, Equador, Chile, Rússia, Itália, Espanha, Lituânia e Canadá.

Foram realizadas competições nas categorias: Precisão, Formação em queda livre e Estilo.

As instalações do Aeroclube da Paraíba foram utilizadas para suprir às necessidades estruturais para a realização da competição, inclusive instalado um rancho, onde os atletas faziam as refeições. Todo o staff está de parabéns, pois não pudemos ver

nenhuma falha.

Após a recepção das delegações, foi realizada]o um coquetel de abertura do evento. No dia seguinte, em um hotel, foi realizada houve uma explanação das regras do evento. Em seguida o sorteio foi feito para definir a seqüência dos saltos. E começou a competição.

Ao fim da cada dia de competição, um grupo de atletas fazia uma roda de samba e pagode no bar 14 Bis, do Aeroclube. Com muita animação e alegria, cada dia era festejado em harmonia e camaradagem.

Havia uma previsão de três C-95 Bandeirante, dois C-115 Búfalo e um C-130 Hercules, porém, devido à grave situação na Amazônia, todos os Búfalos estavam empenhados no



*Equipe Russa se equipa antes de embarcar para mais um salto da competição*

transporte de alimentos para os ribeirinhos, que estavam em plena seca. Logo os Búfalos não apareceram.

Algumas equipes apresentavam uma padronização de vestimenta e equipamentos, sendo que o padrão dos pára-quadistas da equipe do Canadá um dos mais bonitos, traziam a bandeira daquele país.

No Brasil, destaque para a equipe do Exército Brasileiro, "Os Cometas".

O nível dos atletas estava altíssimo, o que dava aos árbitros um trabalho redobrado. Nesse ponto, impressionava o equipamento de filmagem, que do solo filmava os saltos, sendo tudo transmitido ao vivo para uma grande televisão, onde em frente os árbitros ficavam, observando cada detalhe.

Uma surpresa para mim(Emídio), estava ao redor do helicóptero de salvamento, que dava apoio à atividade, fazendo muitas fotos, pois nunca tinha visto um Esquila naquela configuração (apenas com o assento do 1P(piloto), mas equipado com maca e muitos equipamentos médicos, e ainda um guincho. De repente fui abordado pelo comandante alegando que eu não poderia estar fotografando. Quando me virei...sorri. Era o Tenente Danilo, do esquadrão Poty, com quem voei em uma missão. Ele sorriu e me perguntou "você não cansa de fotografar meu helicóptero"? respondi; "não, principalmente quando encontrá-lo com configuração diferente". Sorrímos, terminei as fotos e fomos bater papo sobre a Plastinet. Gente muito fina. Danilo, um forte abraço para você e sua simpática tripulação.



Tenente Danilo e Emídio, agradável reencontro

Falando em surpresa, estava eu indo para o Gordo 66, quando me deparo com uma cena incomum: um pára-quadista civil, no maior papo com o comandante do C-130. Pareciam amigos de muito tempo, me aproximei, pois conhecia o civil, e entendi tudo. Ele, o civil, era o Mendonça. Hoje morando em Natal e com quem já tive a oportunidade de saltar, quando militar. Foi piloto e instrutor de C-130, exatamente no esquadrão Gordo. Logicamente, o Coronel Guilherme(piloto do Gordo 66) o conhecia e muito. Em 20/02/1987, o então Ten.Cel. Mendonça, foi buscar na fábrica da Lockheed, na Georgia(EUA) este C-130H 2466.



Cel. Mendonça(da reserva) e atualmente pára-quadista desportivo e o seu amigo Cel Guilherme, comandante do Gordo 66

De parabéns o responsável geral pelo evento, General Arquias, bem como o responsável local, Brigadeiro do Ar Carlos Barbosa. Organização perfeita, iteração com os civis, possibilitando vários saltos duplos com custo zero para o passageiro e, outro ponto forte foi possibilitar que civis também fizessem vôos. Melhor ainda para vários pára-quadistas civis, não só os da Paraíba, mas também os que vieram de Pernambuco, Rio Grande do Norte e até do Ceará. Todos estes tiveram a oportunidade de efetuar saltos de grande altitude, melhorando a condição e o nível técnico, e com baixo custo.

No encerramento, todos em traje formal, cerimônia militar e muita alegria dos atletas melhores colocados, destacando a presença de autoridades civis do Estado da Paraíba, e dos militares também.

Nos alegra também, vemos uma competição com milhares de saltos, e apenas um incidente: um pára-quadista reserva, comandado por um atleta da Marinha do Brasil, porém, nenhum machucado em nenhum atleta, demonstrando o alto nível técnico e de segurança.

# RESULTADOS

O Resultado final do Torneio Internacional por

time(pais) foi: 1º Itália, 2º Espanha e 3º Brasil. Já no individual, o resultado final foi: 1º Vertiprakhov Sergey(Russia), 2º José Lago(Espanha) e 3º Giorgio Squadrone(Itália).



*Momento de glória. Atletas posam para foto com suas merecidas medalhas*



*General Arquias na solenidade final*

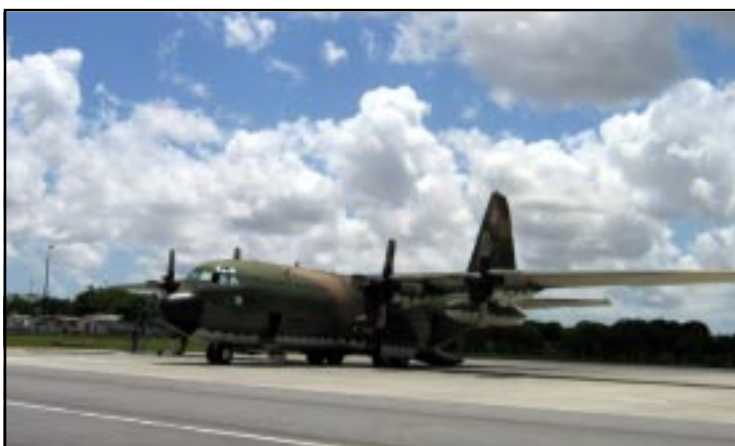
## Aeronaves que voaram na atividade



*Esquilo do esquadrão Poty, em configuração de resgate*



*Dois C-95 A Bandeirante, do Segundo ETA*



*C-130 Hercules 58, do esquadrão Cascavel*



*C-130 Hercules 66, do esquadrão Gordo*

# Plastinet

*Voa em C-130 do Esquadrão Gordo*



Manhã de 22 de outubro, eu e o nosso revisor, o Zé Maria, nos dirigimos até o Aeroclube da Paraíba. Lá orientados pela organização, fomos até o hotel onde seria feita a reunião entre a organização do evento e os participantes, atletas e árbitros. Logo que chegamos recebemos as credenciais de imprensa e participamos da reunião, que diga-se de passagem, muito organizada, sendo conduzida em três línguas: português, espanhol e inglês (esta com um tradutor). Após a reunião, ficamos agendados em um voo no dia seguinte, no C-130 58 do Esquadrão Cascavel, documentando o lançamento de militares e civis simultaneamente.

Não precisa dizer que quase não dormimos. Logo cedo no dia 23, domingo, eu e o Zé chegamos ao Aeroclube, de onde saíram os ônibus. Para nosso azar, estes já tinham seguido, mas tivemos a sorte de uma carona numa van, com duas equipes do Ceará, a Asa Sul e Os Carniças. Entre eles o Coronel Teófilo, presidente da Federação Brasileira de Pára-quedismo. O papo superdescontraído, afinal eu já havia saltado em Fortaleza e conhecia parte da galera de lá.

Chegamos ao aeroporto, e rapidamente fomos para a área de concentração, onde vários pára-quedistas se equipavam e faziam as últimas verificações.

Notamos que o imponente C-130 estava com um dos motores abertos (a carenagem) com uma escada e um mecânico verificando algo. Nos aproximamos e nos identificamos. Fomos gentilmente recebidos pelos comandantes do C-130, coronéis Élon Passos e Guedes, que depois de um excelente bate-papo, descobrimos que os mesmos são plastimodelistas em recesso. Demos um gás e sugerimos um contato com a turma do Rio. Mais interessante, ao conversarmos sobre o sonho de voar Hercules, e eu, de voar C-47, eles revelaram que voaram muito C-47.

O papo rendeu, pois o 58 sangrava muito, um vazamento de fluido hidráulico ensopava o piso da pista de estacionamento.

Após várias tentativas, e vários testes com motor ligado, foi dado o veredicto, NÃO HAVIA CONDIÇÕES DE VÔO.... quase caímos de costas. Para mim era a segunda vez que perdia um voo de C-130. A primeira vez na CRUZEX, cheguei na hora certa em Recife, mas haviam antecipado o voo e apenas dois jornalistas holandeses, que já estavam lá fizeram o voo, sobramos eu e o colega Erick e mais dois ingleses.

O consolo talvez, foi a carona de volta com toda a tripulação, onde pudemos papear mais ainda.

Aproveitamos para fotografar o bichão, e por assim ser, acabamos fazendo outros amigos, os suboficiais Assis e Amauri. Trocamos cartões e números de telefone. No dia seguinte liguei para um dos SO e fiquei sabendo do pior: o C-130 estaria voltando para o Rio, em trimotor, para reparos.

Dias se passaram e em mais um telefonema soubemos que um C-130 do Gordo estaria “subindo”.

No sábado 29 de outubro, me dirijo mais uma vez ao Aeroclube, e lá, com a excepcional colaboração do nosso amigo Brigadeiro do Ar Carlos Barbosa, somos encaixados em um vôo do C-130. O Zé Maria, em pânico, com compromissos de trabalho, não pode ir. Lamento amigo Zé.



*Nosso revisor Zé Maria, junto ao Cascavel 58*

Pego um dos ônibus, na companhia de muitos pára-quedistas e nos dirigimos ao aeroporto Castro Pinto.

Quando me deparo com o Gordo 66, com aquela pintura única, todo verde escuro (e bota escuro nisso) meus olhos brilharam. Não conhecia a pintura, e os detalhes de cada estêncil. Não precisa dizer que fotografei tudo.



*O bellissimo Gordo 66 totalmente pintado em verde escuro*

Retorno a área de concentração dos pára-quedistas, militares de um lado, civis do outro.



*Pára-quedistas se preparam para embarcar para mais um salto*

O responsável pelos civis, o presidente de Federação Paraibana de Pára-quedismo, Rômulo,



*Rômulo, presidente da Federação Paraibana de Pára-quedismo*

organiza todos e em “procissão” todos seguem para o C-130. Embarcam primeiro os de carona, depois os civis e por fim os militares, sendo que os primeiros a saírem, foram os últimos a embarcarem.



*Pára-qedistas “marcham” para embarcar no Hercules*

Todos acomodados(desconfortavelmente), afinal o C-130 estava em configuração de transporte de tropas). Motores acionados, rampa fechada. Pontualmente às 11:45 o táxi é iniciado. Uma sensação ruim, não se vê nada para fora, apenas as pessoas que ficam ao lado das poucas e pequenas janelas. Eu estava no miolo, pois precisava documentar as saídas.

Iniciamos a corrida em um grande solavanco quando os freios foram liberados. O C-130 tem uma impressionante razão de potência/peso. Rapidamente alcançamos ao céu e em uma razão de 1000 pés por minuto, atingimos os 12 mil em pouco tempo. Já sobre a área, a rampa é aberta. Que lindo visual! Lembrei-me dos meus tempos de pára-queda, aquele imenso abismo me convidando a uma queda-livre longa. Voltei rapidamente a mim, e comecei a fotografar.



*Uma perfeita curva do Hercules, isso 12.000 pés de altitude*

Neste momento, abaixo de nós, um C-95 fazia lançamento. Orbitamos por muito tempo e assim ganhamos mais 1000 pés de altura, agora eram 13 mil. A rampa foi fechada, pois para quem estava próximo do “abismo”, mesmo equipados, o frio era cortante.



*No altímetro, 13.000 pés*

C-95 fora da área de lançamento. Rampa aberta, o Chefe de salto (LO-Load Organizer) faz os ajustes de rota. C-130 aproado e exatamente sobre o Ponto de Salto(PS). LUZ VERDE, liberado lançamento, Os primeiros militares saem para seus saltos valendo pontos, mais um turno, saem outros times militares.

Em seguida os civis, inicialmente os grupos maiores, depois os menores, por fim, os saltos duplos (tandem). Os rostos de apreensão e felicidade dos passageiros dos saltos duplos era contagiante.



*Último salto duplo sai da aeronave com dois câmeras (de frente)*

Por fim, um salto do LO, que sai girando velozmente. O frio estava incomodando. Concluídos os lançamentos, rampa fechada, o C-130 começa a perder altura. Faço algumas fotos dos motores em funcionamento e logicamente aceito o convite para ir a cabine de pilotagem, de onde só sai após o pouso.

Na ampla e envidraçada cabine, pude desfrutar de um visual fantástico. Inicialmente sobre o mar e



*Dentro da cabine do C-130, tripulação em plena atividade*

ainda alto, mas que nas mãos do Coronel Guilherme e do Major Dias, rapidamente perdia altitude. Comecei a notar que estávamos sempre sobre o mar, e o nosso destino, o aeroporto, fica bem avançado dentro do continente e, já bem baixo, o C-130 aproou para a praia e sempre perdendo altitude. Como eu já havia feito muitos vôos na nossa área, desconfiei, de algo e questionei ao comandante se faríamos um rasante sobre a área do Aeroclube, ele me confirmou. Nunca imaginaria estar na cabine de um C-130, voando tão

baixo e sobre a área que eu conhecia como a palma da mão.

O rasante iniciou-se aoproado ao hotel Tambaú. Curva de grande inclinação para a direita, perdendo altura,



*Iniciando o rasante, curva para a direita ainda sobre o mar*

curva de grande inclinação para a esquerda, aoproado agora para o centro da área de atividade do Aero clube. Ainda perdendo altura, nivelamos muito baixo e



Foto: Gilson Rolim

*O Gordo 66 no rasante visto do solo*

passamos feito um raio sobre centenas de pessoas que olhavam para cima atônitos. Saída do raso com curva leve à direita, ascendente.

Com uma curva à esquerda aparamos o Aeroporto,



*Cúmulo do rasante. Vemos claramente o ginásio do Aero clube*

aproximando-se, a torre informa que um TAM está para decolar. Orbitamos pela esquerda e aparamos a final. O chão chega rápido, e mal cruzamos a cabeceira, o C-130 toca o solo, tão docemente que mal sentimos.

Impressionante a perícia dos pilotos, por no chão um monstro daquele tamanho com a doçura de um teço-teco. O reverso é muito forte e preciso me segurar firmemente. Taxiamos e estacionamos, exatamente uma hora e meia após o início do táxi para decolagem, 13:15



*Curva para pegar a final*



*Na final, já bem próximo da cabeceira*



*Momento mágico, prestes a tocar a pista do Castro Pinto*

horas. O calor é insuportável nesse momento dentro do Hercules. aguardo os procedimentos finais e converso com os comandantes, logicamente agradecendo por tudo.

Saio da aeronave pela porta dianteira, que fica na esquerda, bem na frente, dirijo-me para a área de saída, mas não esquecendo de fazer a volta e por alguns instantes admirar aquele que para mim, é um dos mais lindos aviões do mundo, e que agora faz parte da lista dos que já voei.

Muito obrigado ao Brigadeiro do Ar Carlos Barbosa, aos comandantes dos C-130 ao Rômulo e a todos que nos ajudaram a realizar este vôo.

# AIRVENTURE 2005

# OSHKOSH



Por Roberto Lúcio Leandro Vieira

*Qual o apaixonado por aviação que nunca ouviu falar em Oshkosh? E quem nunca quis ir a que é considerada “A maior celebração de aviação do mundo”? Mas Oshkosh é a cidade onde se realiza o evento, que se chama AIRVENTURE.*

*Pois bem, esse sonho comum a muitos de nós, foi realizado por um dos grandes nomes do plastimodelismo nordestino, o nosso amigo Roberto Lúcio, paraibano mas residente em Natal/RN.*

*Um dos pontos importantes que o “Bob Lúcio” revela, é a riqueza de detalhes que o plastimodelista encontra disponível no evento.*

*Deixamos que ele, com suas palavras conte a história para nós. Todas as fotos fornecidas pelo autor.*



Roberto e sua esposa Maria, na entrada do Airventure 2005

## INTRODUÇÃO

Desde muitos anos atrás que acompanho com curiosidade as reportagens sobre o mais famoso dos eventos de aviação, a exemplo de tantos outros entusiastas.

Visitar Oshkosh é um desejo de muita gente que gosta de aviação, ao redor desse mundo. Comigo não foi diferente, pois tenho 47 anos, e desde criança alimento essa paixão pela aviação, pelo plastimodelismo e pelo aeromodelismo. Muitos já me perguntaram por que não segui a carreira de aviador. Sempre respondo que certamente eu não seria um entusiasta como sou, se fosse profissional da aviação.

O objetivo desse resumo é registrar para mim mesmo e para os colegas do hobby, minhas percepções e memórias sobre minha primeira viagem para Oshkosh.

## SOBRE A AIRVENTURE

A Airventure é o evento da EAA-Experimental Aircraft Association, cuja primeira edição ocorreu em 1953, tendo iniciado em Milwaukee-WI e sendo transferido para Oshkosh-WI em 1969. Ao longo desses anos tornou-se a referência mundial para aviação experimental, e com forte atenção para Vintage Aircrafts e Warbirds.

## SOBRE A EDIÇÃO 2005

Período do evento: de 25 a 31.08.05.  
Número de visitantes: aproximadamente 700.000  
Número de shows: 2.927  
Número de aeronaves que visitaram o evento: mais de 10.000  
Número de aeronaves expostas:  
-Homebuilts: 1.267

- Vintage: 924
- Warbirds: 386
- Ultraleves: 196
- Anfíbios / botes voadores: 130
- Asas rotativas: 24
- Número de expositores: 798
- Números de visitantes estrangeiros de 65 nações: 1.813 (registrados na tenda dos estrangeiros)
- Resumo dos países com maiores números de participantes: Canadá: 424; Austrália: 290; Alemanha: 170; Brasil: 148; África do Sul: 121.



*Airventure 2005, vôou de formação com dois P-51, um F-4 e um F-16*

### A VIAGEM

Eu e Maria, minha esposa, viajamos no dia 27.07 – terça-feira, com vôo internacional da United Airlines saindo de São Paulo às 21:30 h, e chegando em Chicago-IL às 05:30 h (10 horas de viagem) do dia seguinte. Tomamos um ônibus da Greyhound para Oshkosh, com paradas em várias cidades durante o percurso, inclusive em Milwaukee, chegando diretamente no local do evento às 17:00 h. Planejamos assim, visando um maior contato com o dia a dia das pessoas. Durante o evento encontramos com outros brasileiros que viajavam sozinhos, assim como com a turma da Candiota.

Após Oshkosh, visitei os museus de Washington, DC. Mas esse é tema para outro pequeno relatório.



*Ford Trimotor, no qual o autor voou*

### O EVENTO

Logo ao descer do ônibus em Wittman Field, uma surpresa: um vôo em formação de 4 aeronaves: um P-38, um P-51, um T-6 e um Spitfire. Meu coração disparou e falei comigo: cheguei mesmo em Osh.

A Airventure tem uma abrangência muito grande, de forma que é recomendado ao visitante um mínimo de planejamento, considerando suas necessidades e desejos, pois caso contrário, há o risco de se perder muito tempo vendo coisas interessantes, mas que poderiam não ser o foco principal da visita.

Depois de muito bater perna vendo muita gente, coisas para se gastar grana e curiosidades aeronáuticas, passei a me dedicar à apreciação das velhas águias.

Vi de pertinho: Corsair, Helcat, Wildcat, Avenger, Bearcat, Skyraider, P-47, P-38, P-40, P-51 (muitos!), T-6 (mais ainda!), T-34, T-28, Spitfire, B-17, B-24, B-25, Ju-52, C-47, S-16, Beech (AT-11 e similares), Harpoon, os pequeninos (L-4, Bird Dog, Aeronca, Stinson, etc), uma infinidade de biplanos civis e militares, incluindo PT-17. Na área de jatos: T-37, F-86, F-94, F-4, dentre outros. Na área dos clássicos civis, vários trimotores, mais inúmeras jóias raras da “Belle Époque”. Militares atuais: Harrier, A-10, F-18, F-14, F-5, C-130. Devo ter esquecido de citar outros importantes, pois nas arrumações da bagagem para o retorno, acabei perdendo minhas anotações. Estou me baseando mais pelas fotos e pela memória.



*Poucos terão a chance de ver isso ao vivo*

Há também um acampamento do exército, com várias barracas e veículos, além do pessoal vestido “à caráter” com armas e tudo.

Há passeios de avião para os visitantes, inclusive de B-17 (fiz um passeio de Ford Trimotor), assim como acesso ao interior de aeronaves, como os B-24, JU-52, B-17 que aproveitei! Mas é tudo pago !



*P-40 decola para mais uma apresentação*

Uma característica desse evento é o fato dos visitantes poderem circular entre os aviões. Mesmo com as recomendações de não tocar, é possível ver tudo de pertinho. Tirei inclusive uma pequena soneca (na grama) na sombra da asa de um T-28.

A maioria dos aviões, aqui citados, vi voando, e alguns presenciei de pertinho a partida do motor e o táxi para a pista. É realmente muito legal ouvir o ronco dos velhos motores nessas condições operacionais.

Os shows aéreos são realmente uma atração à parte. Tem show para todo gosto. De simples vôos rasantes de aeronaves famosas, passando pelas acrobacias radicais dos grandes nomes dessa área, as impressionantes manobras dos Harriers, e culminando com as simulações de bombardeio da segunda guerra, o que é realmente de arrepiar.

O museu da EAA é uma atração também imperdível, com muita coisa para ver, fotografar, comprar e curtir.



*Roberto não esconde a felicidade dentro de um B-24*

## A ORGANIZAÇÃO

A organização do evento chamou muito nossa atenção. Nunca vi tanta gente reunida, sem se verificar confusões, atritos ou reclamações. Há banheiros, bebedouros e pontos para higiene das mãos à vontade. Há também inúmeros aglomerados de barracas e pontos para lanches e refeições, sem falar em facilidades diversas de acesso à Internet, telefones, filmes, aluguel de câmaras digitais, processamento de arquivos eletrônicos, etc.

Depois analisei que, um dos motivos dessa ordem é o fato de ser terminantemente proibido a venda e uso de bebidas alcoólicas, o que certamente é uma pena, pois nos meus planos, eu deveria ficar o dia inteiro apreciando as "avis raras", e lentamente "biritando" umas latinhas com petiscos diversos. Confesso que fiquei decepcionado, pois para tomar uma geladinha tinha duas opções: sair do local do evento e ainda assim andar bastante, pegar um ônibus, ou deixar para a noite, que foi minha opção. A grande maioria do pessoal que trabalha no evento é de voluntários, sendo que a maioria desses é de homens e mulheres da terceira idade. Há muita boa vontade, gentileza e cordialidade.



*O Fantástico trimotor alemão JU-52 passa em vôo rasante*

## HOSPEDAGEM

Há várias opções de hospedagem em Oshkosh e cidades vizinhas. Mas os mais procurados e mais característicos são os alojamentos da Universidade de Wisconsin, em Oshkosh e Ripon. Em Oshkosh são inúmeros prédios com alojamentos para estudantes, com banheiros coletivos em cada andar. Os quartos não têm nenhum luxo, mas têm o mínimo de conforto.

O clima de camaradagem com gente de todos os estados do país, além de estrangeiros de várias origens, é um ponto alto. Há ônibus à vontade a cada meia hora levando e trazendo o pessoal do/para o

evento. Tem um café da manhã muito bom (não incluso) também na Universidade.

### A CIDADE

A pequena Oshkosh é uma cidade bem organizada, de alto poder aquisitivo da população, numa região de grande atividade agrícola. Possui poucos shoppings e tem um Wal-Mart. No centro da cidade tem vários bares e restaurantes bons, com muito movimento à noite. Muitos dos estabelecimentos saúdam os participantes da Airventure.

### PARA PLASTIMODELISTA

Com base nos aviões presentes no evento, conforme já citado, pode-se avaliar a importância, prazer e utilidade para os plastimodelistas. Para tirar fotos das partes internas dos aviões, principalmente dos antigos, precisa-se falar com os proprietários. Partes externas, pode-se olhar e fotografar à vontade, sem tocar. Na verdade, alguns proprietários ou seus representantes gostam de ver tanto interesse assim em detalhes de suas aeronaves.

Convém ressaltar que o evento não tem nada de plastimodelismo. Nenhum stand ou exposição de clube, fabricante ou loja. O que tem muito é Die-Cast

de aviões em todas as escalas. Há uma feirinha tipo Mercado de Pulgas que tem barracas só desses modelos de metal, que são muito procurados como souvenirs, além de barracas de tudo que se possa imaginar de aviação: de pins e bottons até motores inteiros (tipo sucatas), passando por sebos de livros e revistas, ferramentas e acessórios para aviação experimental. Conforme contatos que tive com colegas do IPMS Wittman, os plastimodelistas se concentram na visita ao evento, evitando programar reuniões. Disseram também que os preços dos stands ou barracas são impraticáveis para o hobby, fazendo com que os interessados concentrem as atenções para os grandes eventos exclusivos de modelismo.

Importante ressaltar também que a cidade de Oshkosh não tem nenhuma loja especializada em plastimodelismo. Tem sim uma loja da rede Hobby Town, que vende um pouco de tudo. Andei por lá e vi muitos kits dos fabricantes tradicionais, mas nada de acessórios ou kits mais difíceis de encontrar. Nesta loja eu comprei apenas cinco kits, mais um rádio Futaba e um motor de aeromodelo. Estava uma festa para quem gosta de carros (Monogram, Revell, Lindenberg, Tamiya, etc).

## OSHKOSH É UM LOCAL ESPECIAL PARA AQUELES PLASTIMODELISTAS QUE VIVEM EM BUSCA DE DETALHES PARA MELHOR TRABALHAREM SEUS KITS



Em cima: Detalhes da B-17 Thunder Bird

Em Baixo: Detalhes do B-24 Diamond LIL



## Abaixo: Detalhes da JU-52

**RECOMENDAÇÕES**

Para quem deseja ou se prepara pra visitar Oshkosh pela primeira vez, sem pacote de turismo, recomendo que planeje o máximo possível sua viagem, de forma a otimizar o tempo durante sua estada. A hospedagem em geral, independente de ser em hotel, alojamento, camping ou bed&breakfast, deve ser providenciada com muita antecedência. Se for usar milhagens, procure marcar suas passagens com no mínimo seis ou sete meses de antecedência.

Se quiserem comprar itens do hobby e não quiser procurar em outras cidades, sugiro comprar pelo correio ou Internet, e solicitar a entrega no seu local de hospedagem, o que já é uma prática comum.

Só recomendo levarem as esposas caso as digníssimas gostem desse tipo de festa: muito avião, muitíssimo sol, cansaço nos pés e pernas, etc.

Se for participar por mais de quatro dias, analise se vale a pena filiar-se a EAA, e gozar dos

descontos especiais para as entradas. No meu caso optei pela filiação, pois tem um desconto especial para a esposa.

O resto, é só curtir essa festa maravilhosa da aviação mundial !

**SITES RECOMENDADOS  
PARA O PLANEJAMENTO**

[www.airventure.org](http://www.airventure.org)

[www.eaa.org](http://www.eaa.org)

[www.hobbytown.com](http://www.hobbytown.com) – loja de modelismo

[www.greyhound.com](http://www.greyhound.com) – transporte rodoviário

<http://www.ipms-stlouis.org> – ipms local

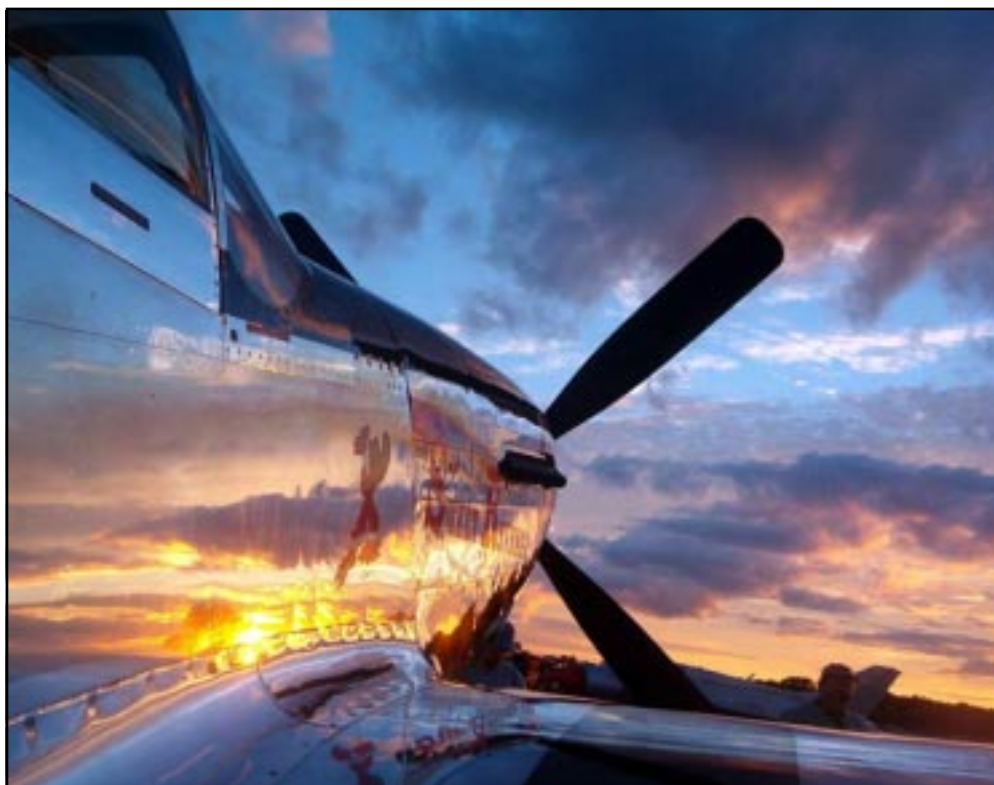
<http://www.ci.oshkosh.wi.us/default.htm> - Oshkosh

<http://www.candiota.com.br/>

<http://www.mio.uwosh.edu/ea/> - alojamentos

**CONTATO**

Roberto Lúcio - [boblucio@gmail.com](mailto:boblucio@gmail.com)



*A foto ao lado dispensa comentários. Um por do sol refletido no reluzente P-51, coisa de deixar qualquer um com água na boca.*

*Nós da Plastinet só temos a agradecer ao colega plastimodelista Roberto Lúcio, por este maravilhoso e rico material.*

*Nas páginas seguintes um pouco das aeronaves que poderiam ser vistas. Em algumas podia-se entrar e em outras até voar.*

*Esperamos que nossos leitores tenham gostado e que se inspirem para enviarem material para nós.*



B-17



B-24



B-17



B-25



B-25



Ventura



Wildcat



Spitfire



P-40



P-38



P-47



P-47



Avenger



Corsair



Corsair



*Vestidos a rigor, pilotos descansavam*



*T-6*



*T-6*



*Widgeon*



*C-47*



*Bird Dogs*



*F-86*



*Skyraider*



*Albatros*



*F-15*



*A-10*



*C-130*



*Black Hawk*



*Harrier fez um show especial*



*O atualíssimo SpaceShip One*

# DETALHES do **Mirage 2000**



A Plastinet traz para seus leitores detalhes do que será o próximo caça da FAB, o Mirage 2000.

Após muita protelação no programa FX, que seria o programa de aquisição de um caça atual para a Força Aérea Brasileira em substituição aos Mirage III que só voarão até 31 de dezembro de 2005, o governo brasileiro optou por cancelar o projeto e comprar da França, Mirages 2000 usados, porém ainda em condições de uso. Serão dez da versão monoplace "C" e dois da versão biplace "B". Inicialmente serão entregues quatro no ano vindouro, provavelmente no segundo semestre. Isso nos preocupa, pois certamente ficará uma lacuna na defesa aérea, fale-se no deslocamento de aeronaves F-5EM para ocupar o espaço deixado pela falta de interceptadores. Vejamos no que vai dar isso.

Na operação CRUZEX, tivemos a oportunidade

de estar bem perto dos Mirage 2000 franceses. A princípio parecem muito com o Mirage III, mas quando estão lado-a-lado as diferenças são bem visíveis.

Existem muitos kits no mercado que favorecem a um resultado muito bom de um Mirage com as cores brasileiras, cores essas que ainda pairam a dúvida. Podem adotar a camuflagem original francesa, podem perpetuar a camuflagem usada hoje nos Mirage III, ou podemos ter uma surpresa, afinal a camuflagem em cinza e verde vem ocupando espaço na FAB, F-5, AT-29, C-130, Caravan, AMX, T-25.

Bem, em outras publicações certamente já foi visto e lido muito sobre especificações e performance, mas aqui estaremos trazendo fotos com detalhes para vocês poderem montar o mais novo caça da FAB. Esperamos que gostem. (Todas as fotos da Equipe Plastinet, exceto quando citado).



Foto: Marcel Grand

*Quando será que veremos um rasante desse com as cores da FAB?*

# DETALHES EXTERNOS



Foto: Luiz Padilha

*Mirage 2000 C, versão monoposto do novo caça da FAB*



Foto: Luiz Padilha

*Mirage 2000 B, versão de treinamento do novo caça da FAB*



Foto: Marcel Grand

*Visão superior do Mirage 2000 C. Existe uma possibilidade da pintura da FAB ser esta*



Foto: Luiz Padilha

*Visão inferior do Mirage 2000 C. Notar o formato dos tanques e os freios aerodinâmicos acionados*



Foto: Marcel Grand

*Esta foto mostra o exato momento do pouso todos os freios aerodinâmicos acionados*



*Curiosa posição do bagageiro do Mirage 2000 C*

# BEQUILHA



*Aqui várias vistas da bequilha.  
Notar os faróis de taxi que são bem  
retangulares.  
Ao contrário do Mirage III que possui  
apenas uma roda na bequilha, o 2000  
possui duas.*

# LUZES



*Na foto da esquerda, a luz de ponta de  
asa vista mais por cima. Na foto da  
direita, a mesma luz vista mais por  
baixo.  
Você encontrará as luzes de navegação  
ao longo das fotos desta matéria.*



# TREM DE POUSO



*Certamente nesta página o leitor encontrará material suficiente para detalhar o trem de pouso do seu modelo.  
Notar na banda de rodagem os sulcos que raramente veem nos kits, taí uma dica de detalhamento.*



# ANTENAS/SENSORES



*Notar antenas embaixo da aeronave*



*Antena em forma de canard bem em cima na deriva*



*Antena com sensores na ponta da asa. Visão mais por cima*



*Antena com sensores na ponta da asa. Visão mais por baixo*



*Dispositivo localizado no bordo de fuga da raiz da asa*



Foto: Luiz Padilha

*Dispositivo localizado no bordo de fuga da raiz da asa*

# ANTENAS/SENSORES



*Notar antena no dorso. Bem visível o canard*



*Tubo pitot na frente da aeronave*

# PROBE DE REABASTECIMENTO



# ARMAMENTO



*Canhão: Numa visão em 4/4*



*Canhão: Numa visão lateral*



*Canhão: Numa visão quase de frente*



*Missil sob a asa direita*



*Pilone vazio sob a asa esquerda*



*Detalhe da ponta do pilone*

# TANQUE EXTERNO



*Posição do tanque na aeronave*



*Notar aletas no final do tanque*



*Detalhe do local de reabastecimento*



*Aqui fica visível como é mais larga a frente*



*Detalhe da área sobre o tanque à frente*

# PAINEL E COCKPIT



Foto: Luiz Padilha

*Bem visível o console da direita. Notar o assento*

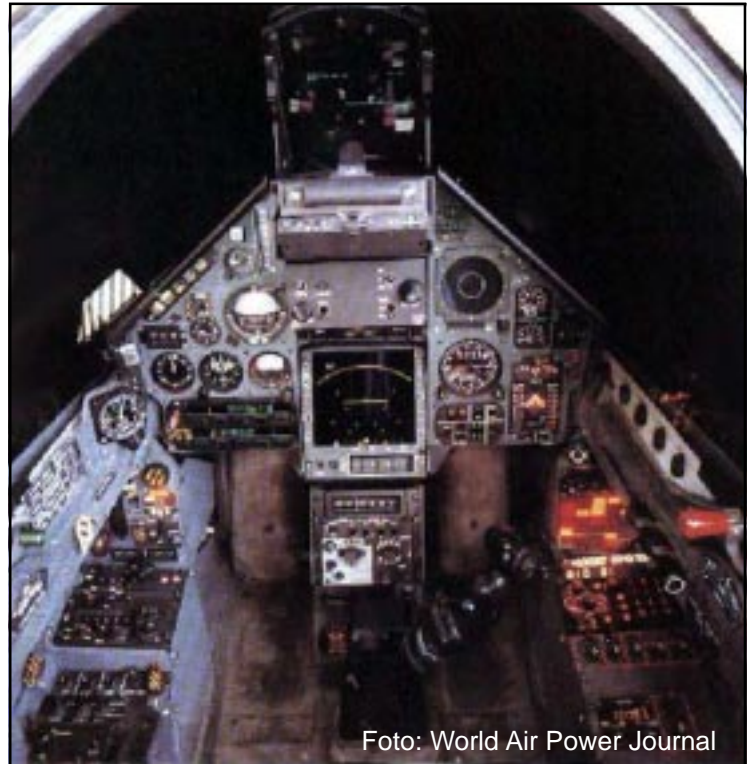


Foto: World Air Power Journal

*Visão panorâmica do cockpit do Mirage 2000C*



Foto: Luiz Padilha

*Mais uma do painel do Mirage 2000C*



Foto: Luiz Padilha

*Console da esquerda*



Foto: Luiz Padilha

*Vários detalhes podem ser notados nesta foto*



Foto: Luiz Padilha

*Parte superior do assento e outros detalhes*

# TURBINA



*Se você quer divulgar  
GRATUITAMENTE seu produto,  
envie-nos os dados e o faremos  
com o maior prazer.*

*Encaminhe o material pelo site [www.plastinet.com.br](http://www.plastinet.com.br) (acesse o link COLABORADORES)  
ou nos envie via e-mail [plastinet@yahoo.com.br](mailto:plastinet@yahoo.com.br)*

# DETALHES do KC-130 Hércules



Falar do C-130 é fácil. Um dos aviões militares mais utilizados e conhecidos do mundo, com forma reconhecida facilmente, sua fuselagem larga, seus quatro motores, sua cauda levantada. Inúmeras são as nações que operam o C-130, uma delas o Brasil.

Inicialmente o Brasil comprou vários C-130E, e posteriormente C-130H.

Os C-130H distinguem-se dos C-130E basicamente por disporem de motores mais potentes, além de diferenças na estrutura das asas. Os KC 130 da FAB são da versão H.

Em 19 de janeiro de 1976 foram recebidos dois KC-130H equipados para reabastecimento em voo e foram adquiridos para atender às necessidades de REVO, visto que neste mesmo período entrava em operação os F-5 recém adquiridos, e que dispunham da capacidade de serem reabastecidos em voo.



Foto: Via Nilton Passos

KC-130 2461, onde vários detalhes podem ser vistos



Foto: Revista Manchete

*KC-130 2462 em missão de REVO de dois F-5E*

A aquisição dos reabastecedores foi um marco para a FAB, pois a mesma passava a ter uma maior capacidade, sendo que, agora, seus caças F-5 não tinham praticamente limite de distâncias para deslocamento dentro do nosso território.

Na FAB os dois KC-130H receberam as matrículas 2461 e 2462. Hoje estas aeronaves estão 100% operacionais e ostentam o padrão de pintura camuflado.

As aeronaves estão lotadas no 1º/1º GT (Grupo de Transporte), mais conhecido como "Esquadrão Gordo". Curiosamente, o C-130 é chamado pelos seis pilotos de "O Gordo".

Nas páginas a seguir, detalhes para que você modelista, possa fazer o seu KC-130 com o máximo de fidelidade. São fotos do 2461 e do 2462. Alguns detalhes que são comuns a todas as versões, podem ser fotos de aeronaves que não os KC, mas que são idênticos. Todas as fotos desta matéria são da equipe Plastinet e de Pedro Celestino, de Recife, exceto quando citado.

# BEQUILHA



# TREM DE POUSO



Foto: Luiz Padilha

*Sem a tampa. Notar amortecedores*



*Com a tampa. Notar faról e barra vertical*



*De frente. Notar porção em vermelho*

# HÉLICE MOTOR E ESCAPE



*Neste grupo de fotos podem ser vistos vários níveis de sujeira provocada pelos gases do escape*



# OUTROS DETALHES



Vários detalhes podem ser notados nestas duas fotos: Antena em cima da cabine, cilindro de oxigênio etc



Tubos pitot



Limpador de pára-brisa



Motores em pleno vôo



Interessante carga adicional neste KC



Detalhe de um dispositivo na ponta da asa

# RAMPA



Rampa fechada. Visão interna

# INTERIOR DO PORÃO DE CARGA



# PORTAS LATERAIS



# Auxiliar Power Unit



Com acesso fechado



Foto: Via Nilton Passos

Com acesso aberto



Foto: Luiz Padilha

Em detalhe

# REABASTECEDOR



# PORTA E ACESSO À CABINE



# CABINE DE PILOTAGEM



*Painel principal e console das manetes dos motores*



*Console de manetes*



*Posição do navegador*



*Painel superior, parte de trás*



*Painel superior, parte da frente*



*Painel entre os assentos dos pilotos*



Foto: Luiz Padilha

*Visão para a lateral esquerda da cabine*



*Visão para a lateral direita da cabine*



*Caixa de ferramentas e lixeira*



*Base dos assentos*



*Acesso à escotilha superior*



*Cama na traseira da cabine*

# LUZES E FARÓIS



*Luz na ponta do estabilizador*



*Luz na ponta do estabilizador*



*Luzes no reabastecedor*



*Faról de taxi sob a asa*



*Luz verde na asa direita*



*Luz vermelha na asa esquerda*



*Duas luzes na ponta da cauda*



*Luz vermelha sobre a fuselagem*



*Luz vermelha em baixo. Atrás da bequilha*



*Faról de pouso. Notar a grade*

***Não perca os próximos números da Plastinet, a sua revista digital de plastimodelismo.***