

RICO TRABALHO NA PRESERVAÇÃO HISTÓRICA DO AEROCLUBE DE SOROCABA - “O AEROBU”

Trabalho realizado por **Telmo Pereira Cardoso, engenheiro e piloto** que, no saudoso período dos importantes e progressivos tempos de crescimento e valoração da entidade, **foi presidente do Aeroclube de Sorocaba**.

Para recuperar raras informações e importantes imagens históricas, o **Telmo** realizou intensas buscas de artigos e fotos, em detalhada “garimpagem” de dados.

Em seguida, consultando pessoas físicas e jurídicas, conseguiu patrocínios que permitiram a realização das necessárias diagramações, impressões, divulgações e distribuições, **reproduzindo o histórico “O Aerobu”**.

O importante êxito na missão compensou sua dedicação. Segue demonstrativo de parte dos trabalhos do Telmo.

O AEROBU - PIONEIRA AEROMÍDIA DO AEROCLUBE DE SOROCABA

Quando Internet e redes sociais **ainda não existiam**, nem mesmo eram sonhadas, criar e manter eficiente veículo de comunicação era aventura difícilíssima, importante e ousada.

Conscientes da necessidade e importância da comunicação escrita, ousados antigos diretores do Aeroclube de Sorocaba, que ainda não conseguimos identificar em nomes e datas, pioneiramente haviam criado um periódico tabloide, especialmente voltado à escola de formação de pilotos civis e aos pilotos nela credenciados, dirigido à associados, Sorocaba e região.

Batizaram essa mídia com o título **“O Aerobu”**.

Certamente envolvidos pelas grandes dificuldades inerentes, as edições pioneiras foram raras e finalmente descontinuadas, **por longo tempo permanecendo em saudosas lembranças**.

Em 1975, aproximadamente, integrando nova e dinâmica diretoria eleita para dirigir o Aeroclube de Sorocaba, **Vicente Francisco Flório Andrade**, então recém credenciado como piloto civil de aviões, auxiliado por **Ceverino Correia da Silva**, antigo piloto e diretor da entidade, a pedido dos novos colegas diretores empossados aceitaram assumir a missão e responsabilidade de reativar o **“O Aerobu”**, recriando e mantendo periódicas edições daquela mídia.

Assim renasceu o tabloide **“O Aerobu”**, sendo mantido por certo período, **durante as saudosas gestões de sucesso no crescimento e valoração do Aeroclube de Sorocaba**.

Infelizmente, em diretorias seguintes as edições foram novamente descontinuadas.

EM IMAGENS OS RESULTADOS DOS TRABALHOS DO TELMO 1992 - Correspondentes às comemorações dos 50 anos do Aero Clube



EDIÇÃO COMEMORATIVA DO CINQUENTENÁRIO DO AERO CLUBE DE SOROCABA* MAIO 92

A História da Fundação do Aero Clube de Sorocaba

Em 27 de abril de 1942, no gabinete do Senhor Prefeito Municipal, Cap. Augusto César Nascimento Filho, reuniram-se para tratar da fundação do Aero Clube de Sorocaba, os senhores Irse Mencacci, Floriano Pacheco, Virgínio Montezzo Filho, Jurandir Baddini Rocha, Alvaro Moura, Antônio Lopes Oliveira Filho, Octaviano Pereira da Silva, José Luiz Pereira e Canabarro Pereira da Cunha Filho.

Naquela data decidiram que a Assembléia de Fundação seria realizada no dia 05 de maio de 1945 no Gabinete de Leitura Sorocabano. Foi constituído um Conselho Organizador Provisório composto por Irse Mencacci, Floriano Pacheco, Virgínio Montezzo Filho, Jurandir Baddini Rocha, Paulo Pereira Ignácio, Alvaro de Moura, Francisco Weiss e Octaviano Pereira da Silva.



Floriano Pacheco um dos fundadores do Aero Clube de Sorocaba e sócio nº 1. Receberá homenagem na festa aviatária

Essa foi a primeira diretoria do Aero Clube de Sorocaba.

Foram aclamados patronos do Aero Clube: Dom José Carlos de Aguirre - Bispo Diocesano; Cap. Augusto César Nascimento Filho - Prefeito Municipal; Com. Antonio Pereira Ignácio - S.A. Fábrica Votorantim; Severino Pereira da Silva - Cia. Nacional de Estamparia; Benedito Manhães Borreto - S.A. Indústrias Reunidas Amido; Francisco Salles Gomes Jr. - Fábrica de Tecidos Santa Maria; Norman Waugh - Fiação e Tecelagem N. S. da Ponte; Luiz Pinto Thomaz - Fábrica de Enxadas N. Sra. Aparecida.

O jornal "Cruzeiro do Sul" teve expressiva participação na fundação do nosso Aero Clube, empreendendo campanha persistente e eficaz para que de fato tivéssemos afinal nossa agremiação aeronáutica.

A Prefeitura doou parte do terreno e incumbiu-se da construção do "campo de aviação". Além disso nomeou às suas expensas um zelador e contribuiu com quinze contos de réis para auxiliar na construção do hangar.

O sr. Frederico Scheleifer doou outra parte do terreno. O Sr. Costa Marques, ex-prefeito, emprestou um trator e um arado. O sr. Severino Pereira da Silva emprestou um rolo compressor.

O primeiro avião do Aero Clube de Sorocaba foi um monomotor Piper, norte-americano, doado pelo empresário pernambucano dr. Valentim Bouças que era muito amigo do jornalista Assis Chateaubriand, grande incentivador da criação de aero clubes no Brasil.

Na assembléia de fundação, em 05 de maio de 1942, foram aprovados os estatutos sociais do Aero Clube de Sorocaba, vigentes até nossos dias.

Encerrando a assembléia discursou o advogado e educador dr. Arthur Cyrillo Freire com palavras de muito patriotismo seguidas de demorados e entusiásticos aplausos.

EDITORIAL

Superando as muitas dificuldades, estamos publicando este exemplar de "O Aerobu".

Os 50 anos do Aero Clube de Sorocaba não seriam plenamente comemorados sem a edição deste jornal.

O primeiro número de "O Aerobu" é do ano de 1955, sendo diretor Antonio Nabor da Silva Jr. e redator-chefe Sívio Pedraso.

Em 1982, tendo como diretor o saudoso Cavetino Corrêa da Silva e como redator-chefe Vicente Florio de Andrade, o jornal teve grande impulso.

Em 1988, os companheiros Meireles e Manone editaram o último exemplar.

Procuramos com esta realização, marcar o cinquentenário do nosso Aero Clube, registrando parte de sua história e relatando os dias atuais.

A atual diretoria, tem continuado o trabalho de tantas outras afilhadas da aviação, sempre com o objetivo de engrandecer o Aero Clube de Sorocaba. Trabalhando de forma eficiente e constante temos conseguido superar os problemas decorrentes da atual crise que atravessa o país.

Em 1991, primeiro ano de nossa gestão, conquistamos o 1º lugar na classificação do DAC - Departamento de Aviação Civil, como aero clube com melhor desempenho e produtividade na área de jurisdição do SERAC-4 - Serviço Regional de Aviação Civil -, abrangendo os Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul!

Queremos aqui manifestar nosso agradecimento a todos aqueles que de alguma forma contribuíram ou contribuem para que o Aero Clube exista. Aos pioneiros fundadores, aos diretores, aos sócios, aos funcionários, aos instrutores, as autoridades. Parabéns Aero Clube de Sorocaba, 50 anos no ar voando seguro e altivo, como um dos maiores e mais respeitados aero clubes do Brasil.

Telmo Pereira Cardoso
Diretor Social



Primeiro instrutor do Aero Clube de Sorocaba: Sr. José Mesquita de Barros

Primeiro aluno brevetado na ACS: Sr. Benedito Santos

"O Aerobu" e o Aero Clube de Sorocaba agradecem a Fundação Ubaldino do Amaral e ao Jornal "Cruzeiro do Sul" pela composição e impressão desta edição.

Centro Oftalmológico Sorocaba

Clinica e Cirurgia dos Olhos

Lentes de contato Dr. José Roberto Teber
Dr. João Edward Soranz Filho Dr. José Francisco Soranz

Av. Eugênio Salerno, 81 - Sorocaba-SP
Tel. 22.1255 e 22.1790

Mad Mat
Tudo em madeira e esquadrias
Av. Gol. Carneiro, 1.503
Sorocaba-SP
Tel. 21.4455

30 ANOS DE CONAL

No início do século de 60, chegava a Sorocaba, Bertram Luiz Leupolz, carismático de Anitópolis, vinda de Londrina onde já trabalhava na manutenção de aeronaves.

O sonho de Bertram era implantar aqui em Sorocaba uma fábrica de aviões. Ele próprio havia projetado um avião monomotor de asa alta, para 6 passageiros, o W-151.

Acontece que muitos problemas concorreram para que a fábrica não fosse adiante. Na entanto, Bertram, trabalhador e muito persistente continuou e assim nasceu a CONAL - Construtora Nacional de Aviões que hoje é uma das maiores e mais respeitadas oficinas de manutenção aeronáutica do Brasil.

A CONAL é hoje, passados 30 anos de sua fundação, presidida e dirigida pessoalmente por Bertram e por seus diretores Ari Bordini Júnior, Wólter Martins, Antônio da Silva Ferreira e Carlos Travali.

Como tem 120 colaboradores sendo mecânicos, eletricitas, enfim oficiais e ajudantes desde tapeçaria e pintura até modernos turbinas a jato.

São muitos os clientes da CONAL e da CONAL AVIONICS, subsidiária especializada na comercialização, instalação e manutenção de equipamentos de rádio-navegação e comunicação aeronáutica.

São aeronaves dos mais diversos tipos, desde simples monomotores até jatos executivos e aeronaves de porte médio, que recebem aqui manutenção preventiva e corretiva.



Bertram Luiz Leupolz
Presidente da Conal e da Conal Avionics

A CONAL é homologada pela DAC e autorizada pela EMBRAER. Não são poucos os aviões acidentados, dados como irrecuperáveis, que com esforço, competência e muita responsabilidade são totalmente reformados na CONAL e voltam a operar normalmente.

A persistência e a tenacidade de Bertram Luiz Leupolz, bem como seu amor pela aviação e pelas coisas de Sorocaba, têm respondido com sucesso aos incrédulos e desanimados. Pelos muitos serviços prestados, o Aero Clube de Sorocaba e "O Aerobu" homenageiam a CONAL, Bertram, demais diretores e funcionários pelos seus 30 anos de trabalho em Sorocaba em prol da aviação.

Auto Escola Universo

Rua Monsenhor João Soares, 246
Sorocaba - Tel. 32.6488

O VÔO SOLO

Emoção, grandiosidade, liberdade, leveza. Essas são algumas das sensações que se tem quando se consegue, pela primeira vez, deixar de tocar o solo e alçar o céu. É uma sensação indescritível, mas é algo assim.

No tarde de 24 de maio de 1986, quando o piloto do Aero Clube de Sorocaba ainda está de terra, foi comunicado pelo meu instrutor, Daniel Grando, de que iria solar. A sensação se tornou mais intensa e a mente, essa sim, foi parar no espaço, antes mesmo de fazer a habitual respiração.

Após essa toda checada, junto ao Vicente, este fez com que eu realizasse quatro provas. No último, batendo nas nuvens, soube dizer: "Capricha que você está solo."

Disk-Farma

Rua do Penha, 364 - Tel. 32.8800 - 24 horas
Av. Dr. Armando Panunzio, 41

Cerrado - Sorocaba

R. Walter D'Ávila 20, Central Parque - Sorocaba
R. Campos Salles, 757 - Itapetininga - 24 horas

"CAUSOS"

Dizem que é verdade, basta um passo no bar, depois o serviço é mais fácil conseguir, inclusive com nomes, as mais entusiasmadas histórias do tempo são estas.
Vale a pena relembra alguns "causos".

A HISTÓRIA (ESTÓRIA) DO PORCO

O avião Nizio (Dimitrie Furkine) costuma voar a uma velocidade. Dizia o Nizio que tendo perdido um pouco de um amigo de Itapeva, foi buscar o bicho de Paulistinha.

Chegando lá, enfim o porco num vaso e amarrado a bancada do solo. Na volta para Sorocaba, o porco de tanto se balançar, conseguiu sair do vaso. Ai foi aquela briga porque o Nizio dava pedal pro direito e o porco para esquerda. O Nizio cobrava, o porco pagava. Por pouco que o Nizio não levava o bicho!

OUTRA DE ITAPEVA

Contam que um piloto aqui de Sorocaba, levou um amigo para um passeio de Paulistinha até Itapeva. Durante o voo, o piloto que era gazador das bancas, disse pro amigo "tr pilotando". O novato ficou entusiasmado e nem ligou para o piloto que, a essa altura fingia dormir, controlando o avião pelos pedais e deixando o amigo "piloto" só com o manche.

Na volta, o piloto elogiou o amigo e disse que ele podia ser um excelente piloto em pouquíssimos horas, na verdade só mais umas horinhas, porque levava jeito pro coisa. Se faltava mesmo era comunicar o instrutor do clube do época, dizendo que tinha pilotado de Sorocaba a Itapeva e que se achava pronto para "solar". Acontece que o instrutor era um pouco rancinzo, era o Paulo Vinagre e quase comou o novato vivo, de tanta bronca. Lembra dessa história Diinho?

Observação: o Paulo Vinagre foi um dos mais competentes instrutores de vôo do ACS e muito do seu valor devia-se a sua energia e rigor na instrução.

TINHA GENTE SE ENROSCANDO

Incrredível mesmo foi aquela do dia em que a Polina Rodoviária chegou no Aero Clube com o leme de um Paulistinha, dizendo que a haviam encontrado enroscada na rede elétrica na estrada de Itapetininga.

A estória, que juram ser verdadeira, é de que o piloto de um Paulistinha vinha seguindo um carro no qual se encontravam algumas "lanhuras" e a certa altura se deparou com as fios de alta tensão. Não sendo possível passar por cima, tentou passar por baixo quando enroscou e perdeu parte do leme. Contam que o piloto e seu assustado passageiro chegaram só nos arilerons. Acredite se quiser.

NAVEGADORES

Mais recentemente três "navegadores e pilotos" do nosso Aero Clube saíram do RIZ para Bragança. Lá chegando, os axes da aviação conversaram com algumas pessoas junto à pista e até fizeram umas simpáticas perguntas sobre a liga da Bragançinha que estava indo muito bem no Campeonato Brasileiro de Futebol. Notaram que as pessoas não estavam muito "ligadas" na Bragançinha, pensaram mesmo que isso era porque elas não gostavam de futebol, só gostavam de aviação.

Uma semana depois, descobriram que não tinham pouso em Bragança e sim em Anápolis. Agora não erram essa navegação avião-voz.

ONDE FICA BOITUVA?

Um dia nossos pilotos, solo dia desses em um panorâmico especial para Boituva.

Depois de uns 12 minutos de vôo, informou aos seus passageiros, que não estava encontrando Boituva. Antes que os passageiros se desaperceassem, o "comandante" informou que não havia problema porque Sorocaba ele já achou, então por o avião tem ADF, VOR, enfim toda a equipamento para essas longas navegações!!!

O LANÇADOR

Numa das muitas feiras aviatórias aqui em Sorocaba, um piloto gazador, resolveu apresentar e lançar um baticão muito bem feito, com um parquinhos "lançador". Para chamar das espetadoras e "parquedores" se estatelou no chão. Logo correram algumas pessoas para tentar salvar o infeliz. Quando pararam na verdade esperavam o lançador e quase lhe arrancaram as penas.

Sim já chegou de histórias e histórias. Foi uma pergunta. Qual é o conto que você vai contar na próxima edição?
Escreveu: JOÃO EDUARDO SOBRANZ FILHO

A festa dos 50 anos

Desde dezembro do ano passado iniciamos os preparativos para as comemorações do cinquentário do Aero Clube de Sorocaba. Uma Festa Aviatória, para quem a assiste, parece coisa fácil, parece que é só conseguir uns aviões e seus pilotos, uns paraquedistas, a Esquadrilha da Fumaça e pronto, "foi feita a festa".

Mas a realidade é bem outra.

Deve-se inicialmente elaborar um programa, avaliar os custos e então solicitar as autorizações do SERAC e do DAESP. Deve ser elaborado um plano de segurança para o evento, submetendo-o ao SERAC/SRPV, Polícia Militar, Polícia Civil, Corpo de Bombeiros, Prefeitura, etc...

É necessário prever-se cordões de isolamento de segurança, guarnições de bombeiros, ambulâncias e serviço médico, serviço de alto-falantes e de comunicação interna, sanitários, esquema de venda de bebidas, sanduíches, brindes...

Para conseguirmos a Esquadrilha da Fumaça, cuja denominação oficial é Esquadrão de Demonstração Aérea, deve-se enviar solicitação ao Comandante-Centro de Comunicação Social da Aeronáutica, com sede em Brasília-DF.

Comunica-se o evento para a imprensa, solicitando a divulgação do mesmo.

Para financiar as despesas com combustíveis, hotel, refeições, publicidade, brindes, materiais diversos, etc... recorremos às empresas da cidade e região. Com essa crise imagine como é fácil conseguir patrocínio.

Comunica-se o evento para a imprensa solicitando a divulgação do mesmo.

Convida-se as associações, os aero clubes, os pilotos de acrobacia, planadores, experimentais, paraquedistas, etc...

Convida-se os sócios, os fundadores, os patrocinadores, as autoridades, a imprensa...

Trabalha-se muito para conceber e encomendar cartazes, adesivos, camisetas, brindes em geral. Calcula-se o consumo de bebidas e de comidas ambulante, a lanchonete, etc...

No final, vencendo todas as dificuldades realiza-se a festa. São muitas horas de trabalho noite e aos sábados e domingos mas quando vemos tanta gente contente olhando para o céu, distraída dos tantos problemas do dia a dia e quando lembramos que o eventual resultado financeiro que a festa possa ter vai ser destinado às crianças excepcionais, damos graças a Deus por termos participado desse trabalho.

A RENDA DA FESTA AVIATÓRIA DOS 50 ANOS DO AERO CLUBE DE SOROCABA SERÁ REVERTIDA PARA AS CRIANÇAS EXCEPCIONAIS DA APROEX.

Cherubim Rosa Filho

Nascido em Sorocaba em 11 de setembro de 1927, filho de Cherubim Rosa e de Isabel Rolim Rosa, Cherubim Rosa Filho despertou para a aviação num concurso promovido pela Prefeitura, que permitiu a bons alunos do ginásio, oferecendo-lhes uma bolsa de estudos para conseguirem seu brevet.

Cherubim, foi um dos primeiros brevetados em Sorocaba, seu brevet é de 1944, tendo sido seus ins-

trutores, José Mesquita de Barros e Alberto Bertelli. Em 1945, Cherubim ingressava como Cadete da Aeronáutica no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, iniciando sua carreira de aviador militar. Concluído o curso, serviu no Grupo de Aviação de Caça em Santa Cruz, Rio, onde voou os famosos P.47 e Gloster Meteor.

Serviu a Força Aérea Brasileira em diversas localidades e em diferentes e sempre importantes missões e postos. Destaca-se a passagem de Cherubim pela Zona do Canal do Panamá onde serviu como instrutor de aviadores latino-americanos a convite da USAF - Força Aérea dos Estados Unidos da América do Norte. Foi ele quem implantou e serviu como primeiro comandante à Base Aérea de Santa Maria no Rio Grande do Sul. Foi Comandante da AFA - Academia da Força Aérea em Pirassununga-SP. Foi Comandante do III COMAR - Comando Aéreo Regional do Rio de Janeiro. Foi Vice-Chefe e depois Chefe do Estado Maior da Aeronáutica. Foi Comandante Geral do COMGAR - Comando Geral da Aeronáutica.

Em sua brilhante carreira passou ainda por: São Paulo no Parque da Aeronáutica, em Natal RN no 5º Grupo de Aviadores, em São Paulo na Base Aérea em Cumbica, em Brasília e Rio de Janeiro. Atualmente o Ten. Brigadeiro Cherubim Rosa Filho é Ministro no Superior Tribunal Militar em Brasília-DF.

A carreira do Ten. Brig. Rosa Filho, foi sempre marcada pela eficiência, tenacidade, espírito patriótico, austeridade e dignidade. Sua esposa Dona Dilza Braga Rosa tem sido a companheira e seu principal ponto de apoio junto da filha do casal, Cláudia. Os irmãos, Ciro, Waldemar, Maria Escalástica, Cássio, Neida, Ana Rosa, Vicente e José Carlos foram e são seus incentivadores e admiradores.

Os sorocabanos e especialmente aqueles que de alguma forma estão ligados à aviação podem se orgulhar de seu ilustre conterrâneo. O Aero Clube de Sorocaba e o "O Aerabu" prestam aqui uma justa e merecida homenagem ao prezado Cherubim, agradecendo o seu sempre irrestrito apoio às nossas iniciativas e desejando-lhe felicidades.



CONAL

Construtora Nacional de Aviões Ltda.

Oficina homologada pelo DAC/autorizada Embraer

Av. Santos Dumant, 1.001 - Aeroporto Sorocaba-SP - T. (0152) 31.5898

Brahma Chopp a cerveja nº 1

No Aero Clube nº 1

SONHAR, VOAR, MULHER

Os sonhos e delícias da viagem de Ícaro rasgando o céu com suas asas feito pássaro e quase a razão da minha vida, encontrando a paz no deslize de um P-56 ao E-712.

Com a conquista do céu pelas aves, voar é um objetivo de vida, uma sensação de liberdade. A fascinação do voo, que experimentamos, é inexplicável.

Deliciar-se num voo mais alto que o de Fernão Capello Gajvota.

Para ser aviadora basta só vontade e convívio a todos, principalmente as mulheres para ingressar nessa carreira tão emocionante e maravilhosa. Escreveu: Lia Mara Tamiso - Pilota formada no Aero Clube de Sorocaba.

Rotisserie Don Giacomo

Av. Pereira da Silva, 272 - Tel:

33.1104

Mossas - Pizzas Entrega a domicílio



Voo em média 1.000 horas por mês e formamos 100 pilotos por ano em nossa escola de pilotagem



O Aero Clube de Sorocaba dispõe de 16 aeronaves para instrução, utilização das séries pilotos e para vôos panorâmicos

O Aero Clube de Sorocaba nos dias atuais

Trazendo 50 anos, o Aero Clube de Sorocaba é hoje o 11º maior clube no Brasil de aviação. Possui o SERAC-4, segundo nível de instrução do DAC - Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica.

Voo em média 1.000 horas por mês e formamos cerca de 100 pilotos por ano, entre pilotos privados, pilotos comerciais, pilotos por instrumento (IFR) e pilotos de multimotores.

Nossa frota é composta por dezesseis aeronaves, sendo: 04 Páraquedas (PP-HBL, PP-888, PP-DOS, PP-HPO), 01 Aeronave (PP-712), 03 Tatu (S&B-712) (PT-RVPT, S20/PT-NVY), 01 Cessna (S&B-711) (PT-RJ2), 01 Apache PA-33 (PT-DCG), 04 Aero-Beech (PT-PEJPT, PHZPT, PHB/PT-F&Z), 01 Cessna 150 (PT-CIB), 01 Cessna 170 (PT-BJQ).

Temos instalado e operando em convênio com a EWM - Aviação Grand School, um simulador ATC-710 para treinamento teórico e de IFR. Este simulador foi importado da Califórnia USA pelo DAC e doado ao Aero Clube de Sorocaba.

Funcionamos nos dias de semana, em convênio com o Aero Show, supervisionado pelo Comde. Francisco Gigliotti, a escola de procedimentos do ACS. Para lançamento dos paracadistas e utilização o Cessna 180 PT-ATC do próprio Gigliotti.

Devido às possibilidades físicas e de apoio de trabalho temos procurado administrar o clube e a escola de pilotagem de forma a proporcionar a ensino e a prática da aviação e o prazer em atividades sociais.

Realizamos periodicamente alunos de todo o país. Vem gan-



Atual Diretoria do ACS

Indústria e Comércio de
Produtos Alimentícios

RENACY

Pedidos pela telefonia 32.6189
Sorocaba-SP

CAFÉ SÃO PAULO

"Venha voando
tomar um cafézinho"

Rua Duque de Caxias, 279 - Sorocaba-SP
Tel. 31.1112 e 32.4433



Corpo de Instrutores do ACS

te de Brasília, Rio, Pará, Paraíba, Ceará, Rio Grande do Sul, Paraná, Mato Grosso, São Paulo.

A atual diretoria concluiu e colocou em funcionamento, um restaurante e lanchonete que atendem aos alunos, funcionários e sócios do Aero Clube bem como aos passageiros em trânsito pelo Aeroporto Estadual de Sorocaba e aos clientes e funcionários das empresas de manutenção aeronáutica aqui baseadas.

A diretoria do Aero Clube de Sorocaba é constituída por: Presidente: Sérgio Luiz Leopold, Vice-presidente: José Vaz do Costa, Diretor Tesoureiro: Vail Mary Filho, Diretor de Materiais: Antônio Orlando Moretti, Diretor Social: Telma Pereira Cardoso.

No período da atual diretoria destacamos as seguintes realizações: Reorganização das finanças do Aero Clube; continuação das obras do Hangar II; conclusão das obras e instalação da cozinha, lanchonete e restaurante; reforma e instalação da sala de "Briefing"; reforma e instalação de novas salas para administração; reforma dos antigos alojamentos; ampliação de pilão de abastecimento de aeronaves; reforma da farmácia; reforma da entrada e medição de energia elétrica; revisão geral das instalações elétricas; reforma da entrada de água; pavimentação da entrada do Clube; revisão TBO de motor e célula de todas as aeronaves; aquisição das aeronaves Tatu PT-NVY e Cessna PT-CIX; reabastecimento e recuperação total da aeronave Cessna PT-BJQ; instalação de rádio comunicação nas aeronaves Paulistinha; regularização junto à Prefeitura Municipal e Escritório Regional de Saúde, das obras e instalações; elaboração de projetos

e planejamento para construção de um novo alojamento. Este assunto foi encaminhado ao SERAC-4 com solicitação de verba. Reforma da sala e instalação do simulador de vôo; instalação de instrumentos nas avia Tatu para procedimentos IFR.

Como metas da atual diretoria temos ainda: Concluir as obras em andamento; Iniciar se possível em julho o novo alojamento; adquirir ou receber mais uma aeronave bi-motor para a habilitação de pilotos multimotores; aperfeiçoar os cursos teóricos e reformar a sala de aulas; instalar as novas recadeiras em direção; para oferecer um campo de futebol society para alunos e sócios; instalar uma pista de carromadismo U-Comet.

Recentemente o Aero Clube de Sorocaba participou do Seminário de Turismo promovido pelo Governo do Estado de São Paulo através do Fórum Paulista de Desenvolvimento e da Delegacia Regional de Turismo.

Na oportunidade oferecemos sugestões que, se levadas a efeito, poderão contribuir para o desenvolvimento do turismo em Sorocaba e região. Nossas sugestões:

Incluir de uma Festa Aviatória Anual, no calendário oficial do Estado; conclusão da pavimentação da pista de estacionamento do aeroporto; conclusão da iluminação e balizamento dos pilões do aeroporto; restituição do rádio-rádio NDB; instalação da Torre de Controle de Tráfego Aéreo; construção de um hotel nas proximidades do aeroporto, em área do Estado e convênio com o Senac que poderia implantar um hotel escola.



Sede Social do ACS

Alumínio Cañado

Box e Esquadrias

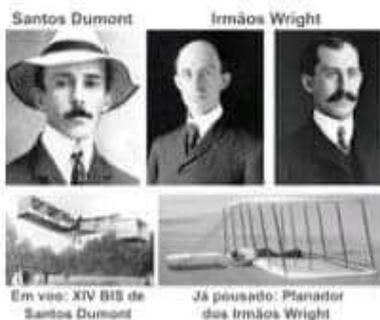
Tel. **31.5566**



EDIÇÃO COMEMORATIVA DOS 80 ANOS DO AEROCUBO DE SOROCABA MAI 2022

A incompreensível e injusta polêmica:

Santos Dumont ou Irmãos Wright?



Em 19 de outubro de 1901, o **Aero clube da França** instituiu prêmio contemplando o primeiro voo autônomo de equipamento "MAIS LEVE QUE O AR" que, seria dado a quem decolasse, voasse e conduzindo por meios próprios contornasse a Torre Eiffel, regressasse e pousasse no mesmo ponto de origem, no tempo de 30 minutos. Na época só existiam balões tradicionais, sem dirigibilidade, que voavam para onde os ventos os levavam. O brasileiro **Alberto Santos Dumont** inventou, construiu e voou um balão dirigível, o "**Brasil 6**"; decolou do Campo de Bagatelle, contornou a Torre Eiffel, regressou e pousou, arrebatando o prêmio **Henry Deutsch**.

Mas, ainda não era o voo autônomo do "mais pesado que o ar"!

Enquanto isso, em vários pontos do planeta, diversas pessoas também sonhavam em voar como os pássaros, faziam projetos e construíam "máquinas" que, nas tentativas, nunca conseguiam voar, diversas originando acidentes!

Cinco anos depois do voo do dirigível "Brasil 6", em **23 de outubro de 1906**, no Campo de Bagatelle, Paris, França, na presença de grande público, da imprensa e também de equipe técnica do Aero clube da França, por seus próprios meios, sem a necessidade de artefatos anômalos para impulsionar seu lançamento, Alberto Santos Dumont decolou e voou cerca de 60 metros, a uma altura de dois a três metros, com o seu avião "**14 BIS**" na época carinhosamente apelidada "ave de rapina".

Em 12 de novembro seguinte, diante de uma multidão de testemunhas, voou novamente com o 14 BIS, desta vez por 220 metros a uma altura média de 6 metros. Essa realização também foi reconhecida e tornada oficial, pelo Aero clube da França.

Registra a história que, após a notícia sobre os voos de Santos Dumont "correr o mundo", os norte-americanos **Irmãos Wilbur e Orville Wright** foram à público declarando que, em 17 de dezembro de 1903 teriam voado com um aparelho mais pesado que o ar, por alguns metros e utilizando uma catapulta, de onde a aeronave

Continua na página seguinte

EDITORIAL

Em 1992, na última edição do jornal "O Aerobu", comemorávamos os 50 anos do **Aero clube de Sorocaba** e sua **Escola de Pilotagem**. Comemorávamos a pujança da entidade. Agora, 30 anos depois, apesar dos esforços e acertos de alguns e, infelizmente pelos erros e pelo descaso de uns outros, temos pouco a comemorar.

O Aero clube de Sorocaba agoniza. Em parte, por falhas cometidas por ex-administradores da entidade e, em parte por ações da prefeitura e do governo do estado. Não se pode esquecer que o Aero clube é o embrião do que hoje são o Aeroporto Bertram Luiz Leupolz e o Polo de Manutenção e Serviços de Aviação Executiva.

Desde 1991 o Aero clube tenta, sem sucesso, legalizar e regularizar junto à prefeitura, o uso de áreas públicas municipais e as construções que edificou sobre essas áreas. Algumas construções foram aprovadas e tiveram participação da própria prefeitura.

As instalações do Aero clube, serviram por décadas não só ao Aero clube, mas a todos os que trabalhavam ou se utilizavam no e do **Aeroporto**.

Recentemente, uma ex-prefeita, concedeu para a Polícia Militar, que aceitou, uma área na qual o Aero clube tinha seu principal acesso, o estacionamento e onde, com recursos próprios, construiu o prédio onde funcionavam a administração e o restaurante. Além de prejudicar o funcionamento do aero clube, a ex-prefeita negligenciou o processo de tombamento em curso no CMDP e não atendeu a recomendação do Ministério Público para que fosse suspensa a concessão para a Polícia Militar até a conclusão do processo de tombamento.

O governo do estado, via **DAESP**, privatizou o aeroporto e, no edital de privatização, incluiu as **áreas públicas onde está o Aero clube e a área particular onde estão a Conal e outras empresas e hangares particulares. Essas áreas não fazem parte da doação feita pela prefeitura para o DAESP nos anos 80.**

Convocamos aqui, o Grupo **VOA**, vencedor do processo licitatório de privatização, e, mais uma vez, as **forças atuantes de Sorocaba** para se aliarem ao nosso pleito para que:

- 1) A área pública municipal e todas as áreas do Aero clube sejam excluídas do processo de privatização;
- 2) Seja devolvida para o Aero clube a área e os prédios concedidos para a Polícia Militar, que pode se instalar em outra área, sem prejudicar o octogenário Aero clube e sua Escola de Pilotagem;
- 3) A prefeitura regularize o uso das áreas públicas e legalize as construções do Aero clube de Sorocaba.

Telmo Pereira Cardoso
Ex-Presidente do Aero clube de Sorocaba

continuação da página anterior

foi impulsionada e deslizou sobre trilhos, para depois efetuar um voo em planeio, à frente, sem meios de dirigibilidade e, não tendo sistema de propulsão própria, pousando assim que sua velocidade foi naturalmente reduzida. Fato esse, antes "desconhecido", e do qual *nunca foram apresentadas testemunhas ou provas*. Existiram apenas as declarações dos próprios irmãos, que foram admitidas como verdadeiras e corretas.

Adicionalmente, documentos históricos registram que, pouco tempo depois, após os pioneiros voos autônomos de Santos Dumont, e durante seus voos seguintes, os irmãos Wright de fato conseguiram melhorar a adaptação de motores e hélices e, inequivocamente contribuíram com muitas melhorias nos voos autônomos controlados, sendo deles a criação e o uso de eficientes comandos que acionavam movimentos nos três eixos das suas aeronaves, importantíssima até hoje.

Os registros oficiais também documentam que os dois feitos de Santos Dumont; o voo autônomo do "mais leve que o ar", com o balão dirigível Brasil 6, e depois o autônomo voo do "mais pesado que o ar", com o avião 14BIS, foram realizados com grande número de assistentes e juizes avaliadores, e prontamente homologados pelo Aero clube da França, ambos decolando, voando e pousando por seus próprios meios.

Pouco tempo depois, Santos Dumont projetou e construiu o **Demoiselle**, também conhecido como **Libellule**, com ele voando em 1907, já com diversos aperfeiçoamentos que fizeram do modelo grande sucesso mundial, com muitos aventureiros copiando o projeto, construindo e também voando, em razão do *seu criador ter liberado amplamente o projeto, que não quis patentear!*

Por toda a história e registro dos fatos é justo o reconhecimento pioneiro oferecido à **Santos Dumont**, como sendo o legítimo **inventor do avião**. Com seriedade e sem "bairrismos" não há como contestar tal condição!

E, igualmente com justiça, os irmãos Wright merecem os méritos pelo primeiro voo planado do mais pesado que o ar, quando excluída a condição de decolagem por meios próprios de impulsão e dirigibilidade. Assim, Santos Dumont foi também, de fato e de direito, o primeiro a comandar o voo autônomo "do mais leve" e "do mais pesado que o ar".

Então, qual é a justificativa da polêmica em torno desse assunto, que oficial e comprovadamente é claro e evidente?

Os méritos corretos e justos devem ser creditados à ambos, e, na sequência, igualmente há muitos outros que também contribuíram para o aperfeiçoamento e técnicas que só melhoraram e ampliaram a eficiência e a segurança nos voos dos seres humanos!

Paulo Dirceu Dias

Ex-Diretor do Aero clube de Sorocaba



Há mais de
60 anos
contando
história com
Sorocaba.



BAR DO
GIBA



SEMPRE 1ª CLASSE

Foi com medo do avião

Seguuuraa Chico!! Dessa forma essa palavra foi pronunciada a plenos pulmões por um aluno e amigo, **José Vaz da Costa**, voando em um avião paulistinha. A esta altura ele já havia soltado do manche e agarrado no "Santo Antônio" uma barra de cano transversal acima da cabeça perto do teto da cabine, com o avião chacoalhando muito e caindo de lado iniciando um parafuso. Estávamos treinando as manobras chamadas stois, é uma manobra que, quando não executada adequadamente, o avião começa cair de lado por estar sem velocidade o suficiente para se manter voando, perde a sustentação e começa entrar em atitudes anormais, os comandos ficam momentaneamente quase sem controle, o amigo Vaz já havia treinado as manobras iniciais de voo, são mais simples, menos arrojadas, salu-se muito bem em todas elas, estava no início do treinamento dessa nova etapa e foi pego de surpresa com a reação do avião caindo de lado, é uma situação que serve como aprendizado para o aluno saber o que acontece com o avião quando uma manobra não é bem executada. Elas são treinadas exaustivamente nas várias fases, e o aluno tem que aprender dominar seus medos, controlar as emoções para aprender recuperar o avião no caso de entrar em uma dessas atitudes anormais. No início do treinamento é normal estolar antes de completar essas manobras, o avião despenca literalmente e assusta os desavisados, o meu amigo Vaz se recuperou do susto, depois de mais alguns sustos e gritos aprendeu recuperar e controlar o avião em qualquer situação, aprendeu voar muito bem e tornou-se um ótimo piloto.

Francisco de Moura Pereira

Ex-Aluno e Ex-Instrutor do Aero clube de Sorocaba

Grupo Abrão Reze,
desde 1945 realizando sonhos.

www.abraoreze.com.br



As Leis, o Bom Senso e o Descaso

Em 1997 e depois, a partir de meados dos anos 2000, o *Aeroclube de Sorocaba* apresentou problemas internos como: - falhas na prestação de contas; - falhas no processo eleitoral; - locação de hangar para terceiros, o que era vedado no termo de concessão de uso de áreas públicas; - falta de manutenção e sucateamento de aeronaves; - descumprimento de contratos com alunos; entre outros problemas. Isso deve e está sendo tratado internamente. O Aeroclube não está solicitando que a prefeitura ou qualquer órgão público, solucione os seus problemas internos.

A situação exigia, ações internas imediatas e eficazes, e adoção *das medidas legais cabíveis e de bom senso, para preservação da entidade* que há tantos anos funciona como Escola de Pilotagem, gera empregos, renda, impostos e atividade sadia, além das *Festas Aviatórias, que promoviam a cidade e cuja renda revertia para entidades assistenciais.*

O ex-prefeito, depois cassado, não renovou o contrato de concessão da área pública municipal que era ocupada por uma parte das instalações do aeroclube. Alegou, acertadamente, que o aeroclube havia descumprido os termos do contrato de concessão e então, em 2018, interditou, não só a área de concessão, mas todas as áreas ocupadas pelo aeroclube na área pública municipal, foi aí que faltou bom senso porque com sua decisão o ex-prefeito impediu que o Aeroclube e a Escola de Pilotagem funcionassem e, na prática causou prejuízos e desemprego, na Escola de Pilotagem (instrutores), no Aeroclube (pessoal da administração, faxineira, vigia, mecânico, jardineiro e ajudantes), no Restaurante (cozinheira, ajudantes, atendentes, garçons). O restaurante que atendia a toda comunidade no aeroporto, inclusive os muitos empregados das empresas particulares ali instaladas foi interditado e fechado pela prefeitura. Além do prejuízo para o restaurante e seus usuários, a prefeitura deixou de arrecadar impostos ali. De um dia para o outro, o Aeroclube e a Escola de Pilotagem, foram expulsos do local que ocupavam há mais de 70 anos, que ajudaram a construir e a desenvolver e para qual solicitam, há décadas, para a mesma prefeitura que a expulsava do local, a regularização do uso das áreas públicas municipais e a legalização das construções.

O Aeroclube de Sorocaba é uma entidade civil sem fins lucrativos e é de **Utilidade Pública de acordo com o Decreto Lei nº 205 de 27.02.1967**, Federal. De nada valeu essa condição.

Antes e depois da cassação e substituição do prefeito, a nova diretoria do aeroclube solicitou fosse mantida a parceira com a entidade e fosse regularizado o uso das áreas públicas, nas quais o aeroclube havia construído, com seus recursos, suas dependências, inclusive com aprovação da própria prefeitura e do antigo Escritório Regional de Saúde.

A vice-prefeita, que substituiu o prefeito cassado, não atendeu as solicitações e pior, concedeu para a Polícia Militar o uso da área pública na qual o Aeroclube de Sorocaba construiu, com recursos próprios, o prédio da Administração e Restaurante. Nessa área estão o acesso ao aeroclube, estacionamento, pista de aeromodelismo, sanitários e um antigo prédio da época da fundação da entidade. O ato da ex-prefeita prejudicou e muito o Aeroclube e a Escola de Pilotagem.

Tudo foi ocupado sem nenhuma resposta às solicitações para regularização do uso das áreas e legalização das construções. O processo de tombamento em curso no CMDP Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio, e a recomendação do Ministério Público para que fosse suspensa a concessão da área para a polícia militar, não foram sequer respeitados.

As ações das antigas gestões da prefeitura somam-se ações do governo do estado que, via DAESP, privatizou o aeroporto. No edital de privatização, entre outros pontos questionáveis consta uma área muito maior que a área real existente e foram incluídas a área particular e a área pública municipal, ambas não doadas ao DAESP e que não poderiam ser privatizadas.

Alguma autoridade, no exercício de sua função de servidor público, tem a obrigação de agir, sob pena de prevaricação. Vão deixar que terceiros, num processo de privatização questionável, se apropriem da área particular e das áreas da prefeitura onde está o Aeroclube?

Telmo Pereira Cardoso
Ex-Presidente do Aeroclube de Sorocaba

54 empreendimentos
entregues
no prazo.

 **Planeta**
construtora

O Aero clube ao longo dos seus 80 anos

Uma pessoa que completa 80 anos tem muita história para contar, imagine então uma entidade com essa idade, quanta história tem!

Nesses 80 anos muita coisa aconteceu desde que **Adolfo Frederico e Elza Schleifer** doaram aproximadamente **1.000.000 m2** de sua propriedade na "Terra Vermelha", **para fundação do Aero clube de Sorocaba**.

Isso foi durante a **Campanha Nacional da Aviação** nos anos 40, em plena Segunda Grande Guerra, quando **Assis Chateaubriand**, dono dos Diários Associados que incluía jornais e emissoras de rádio e depois, a TV Tupi, empreendeu a campanha na qual foram fundados **mais de 400 aeroclubes** por todo o país e colocados em operação, **mais de 700 pequenos aviões de instrução** para formação de pilotos. A campanha era também chamada "**Deem Asas para o Brasil**". *O primeiro hangar, foi a primeira construção do que hoje é o Aeroporto de Sorocaba e o Polo de Manutenção e Serviços para Aviação Executiva de Sorocaba.* Além do hangar, a pista de pousos e decolagens e outras benfeitorias também foram todas construídas com **doações de empresários** e da **população em geral** somados aos **recursos dos primeiros sócios do Aero clube** e a **participação da Prefeitura de Sorocaba**, cujo **prefeito** era o **Cap. Augusto César do Nascimento Filho**. Empresários como o **Comendador Pereira Inácio** (Grupo Votorantim), **Severino Pereira da Silva** (Cla. Nacional de Estamparia), **Luiz Pinto Thomas** (Fabrica de Enxadas N.Sra. Aparecida), entre outros, participaram ativamente daquela campanha.



O primeiro avião, um Piper Cub J-3, de prefixo **PP-TMA** foi doado pelo empresário **Valentim Bouças** que além de ativo homem de negócios, era conselheiro do presidente Getúlio Vargas.

A Escola de Pilotagem do Aero clube de Sorocaba começou a funcionar em 1942.



O primeiro instrutor foi **José Mesquita de Barros** e o primeiro piloto brevetado foi **Benedito Santos**. Aqui se formou também o **Ten. Brigadeiro do Ar Cherubim Rosa Filho**, atualmente com 95 anos e que foi ministro e presidente do **STM – Superior Tribunal Militar**.

No final dos anos 50, um incêndio destruiu parte do hangar e aviões, inclusive o Bucker acrobático PP-TSF; com **sacrifício e obstinação** os diretores e sócios à época, conseguiram recuperar o hangar e colocar aviões para operar. Mais tarde, na antevéspera do Natal de 1983, um vendaval fez com que a cobertura e as portas do hangar desabassem sobre vários aviões paralisando as atividades do aeroclube e da escola de pilotagem. Com o **sacrifício pessoal e financeiro** do presidente à época, **Sérgio Antônio Reze** e a ajuda de **Manoel Carvajal Jimenez, Jaksan Moreira, Paulo Dias** e de outros diretores e sócios, o hangar foi reerguido; **Bertram Leupolz** reformou os aviões nas oficinas da Conal. Assim o aeroclube voltou a funcionar em pouco tempo.

Mas a história do Aero clube e da Escola de Pilotagem tem muitos capítulos felizes, sempre fruto de trabalho sério com foco na **formação de pilotos, aperfeiçoamento do ensino, ampliação e melhorias das instalações, rigor quanto aos procedimentos de manutenção e de operação e participação na comunidade** com a promoção das **Festas Aviatórias** que sempre destinaram suas rendas **para entidades assistenciais**.

A Escola de Pilotagem do Aero clube de Sorocaba, oferece atualmente o curso teórico e prático para formação de PPA - Piloto Privado de Avião, com homologação da ANAC até 2024. A atual diretoria da entidade, presidida pelo **Dr. Milton Andreoli**, em cumprimento ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – **RBAC 141**, está tomando as providências necessárias para certificar sua Escola de Pilotagem como **CIAC Centro de Instrução de Aviação Civil**.

O Aero clube continua solicitando da prefeitura, providências para poder retomar seu funcionamento pleno e normal (ver EDITORIAL).

lpc/2022

Ainda sobre o Bertelli...

Depois que o Bertelli chegou em Sorocaba muita coisa mudou. Conheci muitos pilotos daquele período que tinham orgulho em se apresentar: "Fui aluno do Bertelli".

O "Véio" Bertelli era basicamente um digno e sábio caipira do interior paulista com uma enorme habilidade para o voo. A data das festas aviatórias era sempre a que a **Esquadriha da Fumaça da FAB com o Cel. Braga e o Bertelli, com o Bucker do Aeroclube de Rio Claro** pudessem estar por aqui. Não raramente, depois de uma apresentação, o Bertelli parava o **Bucker PP-TEZ** e ia encontrar os amigos no hangar. Depois saía tranquilamente e ia dar uma olhada no seu Bucker que descansava no gramado, rodeado de curiosos e palpiteiros. Sem se identificar, espiava dentro do avião e ficava ouvindo as histórias que os curiosos ali presentes contavam sobre ele:

"Esse Piloto, o Bertelli, foi piloto na Guerra e abateu muitos alemães" ou então: "o avião dele é assim sem capota porque quando chove ele vira de ponta cabeça pra não se molhar" ou "de como ele passou debaixo do Viaduto do Chá em São Paulo" e muitas outras lorotas que faziam parte do imaginário da plateia. As vezes fazia até algumas perguntas para os mais "sabidos" do grupo que conversavam sobre ele, se passando como mero curioso. Voltava pro hangar, com uma risadinha no canto da boca e comentava: "Soube de mais uma sobre mim, que eu não conhecia".

Num sábado à tarde, anos 80, eu, o **Corradini**, o **Jacksan Moreira**, o **Olinto Rosa**, o **Yolando Picinguel**, o **Carlos Schuerman**, o **Carlos Pedrina**, o **Zig**, o **Cabelinho**, o **Chico**, o **Nizio**, o **Dr. Osmar Guimarães**, o **Zé Pascoal** estávamos sentados na "rodinha de pilotos" na porta do hangar, quando veio um "ronquinho" diferente lá das bandas da cabeceira 18. Antes de nos virarmos completamente para saber o que era, o "Véio" passou, **NO DORSO, NO RASANTE**, com o Bucker, já com o motor Lycoming, roncando sobre nossas cabeças e transformando o sábado modorrento numa Festa!!!

Foi a última vez que vi o Bertelli voando, logo depois ele faleceria de um enfarto que parou seu coração e deu uma "tossida" no coração de muita gente que o admirava. Pena, a Aviação Brasileira sentiu muito a falta do seu maior piloto de Acrobacias e daquele que sabia fazer um show (igualável) em cada apresentação. A vida sentiu a falta daquele sujeito simples, competente, amigo, que com seu jeito acaipirado ensinou para alguns mais atentos que **sucesso e arrogância necessariamente não andam juntos**.

Grande Bertelli. Abração pra todo mundo!!!!

Vicente Flório de Andrade

Ex-Aluno e Ex-Instrutor do Aeroclube de Sorocaba

De Alunos e Instrutores da Escola de Pilotagem a Comandantes

Nesses 80 anos a Escola de Pilotagem do Aeroclube de Sorocaba formou mais de 2.000 pilotos nas diversas categorias: Piloto Privado (PP), Piloto Comercial (PC), Piloto de Multimotores, Piloto de Voo por Instrumentos (IFR) e Instrutor de Voo (INVA). Muitos dos nossos **ex-alunos** foram posteriormente **instrutores de voo** na Escola de Pilotagem do Aeroclube e hoje são **comandantes** na aviação comercial, executiva e agrícola, para nosso orgulho!



tpc/2022

FESTA AVIATÓRIA

AERO CLUBE DE SOROCABA

53º ANIVERSÁRIO

14 DE MAIO

DOMINGO
DIA DAS
MÃES

1995



ESQUADRILHA DA FUMAÇA * ACROBACIA AÉREA * PARAQUEDISMO
VÔOS PANORÂMICOS * AEROMODELISMO * BALONISMO
COLABORE COM O FUNDO SOCIAL DE SOLIDARIEDADE



As Festas Aviatórias

Sorocaba tem condições meteorológicas sempre favoráveis para a prática da aviação, é o que se chama no jargão da aeronáutica de **CAVOK**, do inglês Ceiling (or Clouds) And Visibility (are) OK, que em português significa Teto (ou nuvens) e Visibilidade (estão) OK. Aliado a essa condição natural favorável, existe aqui em Sorocaba outro componente "mágico" que impulsiona as atividades aeronáuticas em geral. Parte dessa magia pode ser constatada nas muitas **Festas Aviatórias beneficentes que foram promovidas pelo próprio Aero Clube de Sorocaba** e nas feiras e exposições promovidas comercialmente por empresas de eventos.

O público, sempre numeroso, comparecia e prestigiava as festas e também muitos aviadores vinham em suas aeronaves, de diversas cidades da região e de fora dela para Sorocaba, atraídos pela "magia aviatória de Sorocaba". As festas alegravam e divulgavam a cidade e... **São Pedro** e o **CAVOK** ajudavam muito também.

No início dos anos 90, de 1991 a 1996 foram realizadas, todos os anos, consecutivamente, as **FESTAS AVIATÓRIAS DO AERoclube de Sorocaba** que atraíram milhares de pessoas com apresentações de **paraquedismo, acrobacia aérea, aviões comerciais, aviões executivos, aviões agrícolas, aviões experimentais, helicópteros, balonismo e aeromodelismo**, além dos **vôos panorâmicos** e da **Esquadilha da Fumaça**. Toda a renda dessas festas foi doada para entidades beneficentes como a **Creche Maria Claro**, que atende crianças especiais.

Creche Maria Claro recebe renda da Festa Aviatória

A Creche Especial Maria Claro recebeu R\$ 6.940,00 do Aero Clube de Sorocaba. O dinheiro faz parte da renda obtida com a Festa Aviatória realizada no último dia 14 em comemoração aos 53 anos de fundação do próprio Aero Clube local. Toda a renda obtida com o estacionamento, venda de comidas e bebidas e taxas cobradas dos ambulantes foi doada à Creche.

A Creche Especial Maria Claro assiste atualmente 70 crianças portadoras de deficiências múltiplas. Este é o terceiro ano consecutivo que o Aero Clube de Sorocaba ofereceu sua Festa Aviatória para que os voluntários da Creche pudessem trabalhar e arrecadar fundos.



Festa Aviatória voltou a beneficiar a Creche Maria Claro.

conforme informou seu presidente Telmo Pereira Cardoso.

1993



As pessoas tomam todos os espaços na Área do Aeroporto Sorocaba para assistir à exibição dos pilotos

Público de 100 mil assiste à festa aviatória no Aeroporto

tpc/2022

Aeroclube de Sorocaba

Histórias das primeiras turmas e a chegada do Bertelli

Conto aqui, um pouco da história do meu querido Aeroclube de Sorocaba, seus personagens, suas histórias e "estórias", e alguns fatos que me foram contados por antigos pilotos, meus amigos, e que não podem se perder na poeira do esquecimento. Outros fatos eu conheço porque frequentei o ACS desde 1972, como piloto a partir de 1974, e como Instrutor e associado a partir de 1977.

Eu, se pudesse decidir uma profissão para toda a vida, escolheria ser Instrutor de Voo. Eu fazia isso com muita satisfação, mas não pude dar instrução por mais tempo pela baixa e injusta remuneração que um Instrutor de Voo recebia e ainda recebe. Instrutores deveriam ser profissionais prestigiados, o que normalmente não acontece. Vamos falar do **Mesquita, o primeiro instrutor da Escola de Pilotagem do Aeroclube de Sorocaba.**

Dos alunos da Primeira Turma do ACS, eu convivi muito com o **Rolando Corradini** e o **Celestino Tedesco**. Seu Celestino era o mais velho da turma, que ainda tinha, entre outros, o **Narciso Correa** e o futuro **Brigadeiro Rosa Filho**. O Corradini era o mais novo, com 16 anos incompletos. Escrevi por um período histórias do ACS e aviação no **Jornal "Cruzeiro do Sul"**, e as conversas com esses meus dois amigos me ajudavam muito. Falávamos do Piper J-3 **PP-TMA**, que era o avião de instrução, do macacão branco que era usado pelos alunos, do clima pioneiro da aviação da época.



Da esquerda para direita, o Celestino Tedesco é o terceiro e o Rolando Corradini o nono. Ao centro instrutor José Mesquita

Ao contrário do Corradini, sempre muito alegre e divertido, Seu Celestino era mais sério e incisivo e falava do instrutor com veemência: "*Vicentinho, eu era um homem com barba na cara, casado, tinha uma situação bem estabelecida na vida e vinha aquele sujeito gritar na minha orelha um monte de bobagens*". Seu Celestino tinha uma linha de ônibus e o Mesquita durante a instrução usava isso dizendo: "*Vai dirigir ônibus Celestino, você não dá pra aviação... alias, vai puxar carroça, que você deve se dar bem...*", contava e o Corradini confirmava a rudeza do Instrutor.

No meu conceito, instrutor deve sempre ser justo, técnico, não pode relevar erros dos alunos, mas nunca deve alterar a voz nem ser agressivo. Ai é que vem a parte engraçada da história... em certo ponto da conversa os dois começavam a rir. Era o Seu Celestino falando:

"Bom, eu aguentei o Mesquita até o dia do Exame do Brevet, que era um voo sem o examinador a bordo, onde a gente decolava solo, passava em cima da pista, fazia um oito pra provar que sabia fazer curva pros dois lados e pousava da melhor maneira possível. Embora eu desse uma sonora placada no pouso, o examinador me aprovou. Brevetado, me candidatei a Presidente do Aeroclube, fui eleito e arrumei a mala do Mesquita mandando-o pros Quintos dos Infernos, de preferência puxando carroça".

O ACS estava sem Instrutor e já possuía em sua frota até um Bucker, excelente avião de instrução de acrobacia, além de um HL-1. Foram buscar no **Aeroclube de São Paulo** um novo instrutor. Era **1943** e chegava a Sorocaba um jovem Instrutor nascido em São Roque e brevetado na Capital. Não sabiam, mas estava chegando além de um novo Instrutor, uma Lenda.....**Alberto Bertelli**.

Vicente Flório de Andrade

Ex-Aluno e Ex-Instrutor do Aeroclube de Sorocaba



Alberto Bertelli em Sorocaba, na foto, entre outros estão João Botéquia, Vadir, Nizio Furlan, Vicentinho, Fred Schleiffer, Cenzinho, Andrade, Yolando, Nardinho, Jaksan, Zig, Zé Paschoal, Pedrina, Odilon, Cañadó, Zé Guariglia e Paulo Vinagre. Anos 70.



O Aeroclube nos dias atuais

Atualmente o **Aeroclube de Sorocaba** e a **Escola de Pilotagem**, sobrevivem graças ao empenho de uns poucos abnegados, com destaque para a atual diretoria composta por **Milton Andreoli** – Presidente, **Renato Menoni** – Vice, **Gustavo Consales** Diretor Tesoureiro, **Júlio Aranha** – Diretor Secretário, **Eric Pereira** – Diretor Social e **Jonas Ferreira** – Diretor de Materiais,



Milton Andreoli

O **Aeroclube** e a **Escola de Pilotagem** funcionam no hangar que construiu nos anos 90 em área concedida pelo DAESP. **Todas as outras instalações, construídas pelo Aeroclube em áreas públicas municipais, foram interditadas pela prefeitura de Sorocaba em 2018 e desde então estão abandonadas pelo poder público.** Vale lembrar, mais uma vez, que a prefeitura precisa responder às diversas solicitações para que sejam **regularizadas as áreas ocupadas pelo aeroclube e legalizadas as construções que foram edificadas com recursos do aeroclube,** algumas, em parceria com a própria prefeitura, como é o caso do Alojamento.

Algumas construções, como o Hangar III, o Alojamento, a Administração e Restaurante, tem projetos com **aprovação da prefeitura e do antigo Escritório Regional de Saúde.** A prefeitura, no passado, concordou com o arrendamento do restaurante para terceiros, cobrou e recebeu impostos e taxas durante muitos anos.

O que estamos solicitando respeitosamente para a prefeitura é que proceda a **regularização do uso das áreas e legalização das construções;** dê prosseguimento ao **Processo de Tombamento** que está na **Secretaria de Assuntos Jurídicos há anos; exclua, no contrato de privatização, toda a área pública que é municipal, inclusive aquelas onde está o Aeroclube e devolva para o Aeroclube, a área onde está a Polícia Militar,** e conceda outra área para a Polícia Militar.

A Escola de Pilotagem está funcionando com homologação da **ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil** válida até 2024 para os **cursos teórico e prático de Piloto Privado de Avião.** A diretoria está tomando as providências para que seja atendido o RBAC-141 Regulamento Brasileiro de Aviação Civil para transformar a Escola de Pilotagem em CIAC – Centro de Instrução de Aviação Civil.

Três aeronaves, um Cherokee 180 e dois Cessna 150, de propriedade de associados e legalmente agregados ao Aeroclube de Sorocaba, estão disponíveis para os voos de associados, instrução e cheques (exames para habilitação).



Informações:
Whats: (15)9966 22 85

tpc/2022

O Aeroclube de Sorocaba e a Escola de Pilotagem estão solicitando respeitosamente às autoridades e as forças atuantes na sociedade sorocabana que participem do esforço para preservar a octogenária entidade que por tantos anos serviu, representou e participou do crescimento de Sorocaba.

05 de maio de 2022 – 80 anos.

Trabalhos do Telmo Pereira Cardoso.

Paulo Dirceu Dias

paulodias@pdias.com.br

<https://www.pdias.com.br/>

Sorocaba - SP

06/05/2024