



Equipe Uai Sô Fly da UFMG foi a campeã pela Classe Regular na competição



Equipe da Escola de Engenharia de São Carlos foi a campeã pela Classe Aberta

Equipes da UFMG e USP São Carlos vencem a X Competição SAE BRASIL AeroDesign

Competição reuniu, entre os dias 16 e 19 de outubro, em S.J.dos Campos, 69 equipes – 61 do Brasil, sete da Venezuela e uma do México – entre 77 inscritas

São Paulo, 20 de outubro de 2008 – A equipe Uai Sô Fly, da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), foi a campeã pela Classe Regular da **X Competição SAE BRASIL AeroDesign**, concluída neste domingo (19) na Pista de Táxi do Aeroporto do CTA, Comando-Geral de Tecnologia Aeroespacial, em São José dos Campos, SP. O avião, projetado e construído pela equipe, obteve 382,1 pontos na classificação geral, ao transportar 12,20 kg de carga útil. Na Classe Aberta, a equipe EESC USP Charlie, da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo (USP), sagrou-se tricampeã na competição, ao carregar 19,33 kg e obter 259,7 pontos.

A competição começou no dia 16 e teve como segunda colocada, pela Classe Regular, a equipe Keep Flying, da Escola Politécnica da USP, com 375,5 pontos. Na mesma categoria, a terceira colocada foi a equipe 100 Limites, do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), seguida da equipe Cefast, do Centro Federal Tecnológico (Cefet) de Minas Gerais. A aeronave de equipe Cefast transportou o maior peso da história da competição (14,07 kg). O recorde anterior era 12,13 kg, batido em 2006 pela equipe Keep Flying. A quinta colocada na Classe Regular foi a equipe Poliacrive, da Poli-USP.

Na Classe Aberta, a vice-campeã foi a equipe Car-Kará Open, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, com 157,8 pontos, seguida da equipe Canarinho Open, da Universidade Estadual Paulista (Unesp) Bauru.

Com o resultado, as três equipes - Uai Sô Fly, EESC USP Charlie e Keep Flying - ganharam o direito de representar o Brasil durante a *SAE Aerodesign East Competition*, competição que reúne equipes da América do Norte e Europa, a ser realizada pela SAE International, em 2009, nos Estados Unidos, onde o Brasil é tricampeão nas duas categorias.

Em clima de comemoração pela sua décima edição, a **Competição SAE BRASIL AeroDesign** registrou o comparecimento de 69 equipes, entre 77 equipes inscritas, que representaram 15 estados brasileiros e o Distrito Federal. Das 69 equipes, sete eram da Venezuela e uma do México.

MENÇÃO HONROSA - A Comissão Organizadora da competição ainda conferiu Menções Honrosas às equipes que se destacaram em oito quesitos:

Melhor Projeto - equipe Poliacrive (Classe Regular), da Poli-USP, e equipe

EESC-USP Charlie (Classe Aberta).

Melhor Apresentação Oral – equipe Uai Sô Fly (Classe Regular) e a equipe EESC-USP Charlie (Classe Aberta).

Melhor Acuracidade – equipe Venturi, do Cefet Rio de Janeiro (Classe Regular), e equipe EESC-USP Charlie (Classe Aberta).

Melhor Tempo de Retirada de Carga (1,72 segundo) – equipe Lift (Classe Regular) da Pontifícia Universidade Católica (PUC), do Rio Grande do Sul.

Maior Eficiência Estrutural - equipe Uai Sô Fly (Classe Regular), da UFMG.

Menor Volume de Transporte – equipe Car-Kará New (Classe Regular), da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Maior Peso Carregado Setor 1 – (distância 31,5 m para decolagem) equipe Uai Sô Fly, com 12,20 kg (Classe Regular).

Maior Peso Carregado Setor 2 – (distância 61 m para decolagem) equipe Cefast, com 14,07 kg (Classe Regular) e equipe EESC-USP Charlie, com 19,33 kg (Classe Aberta).

Melhor Equipe Internacional – equipe Quetzal Aviation (Classe Regular), da Escuela Superior de Ingeniería Mecánica Y Eléctrica Unidad Ticoman, do México.

A competição teve início com a etapa denominada Competição de Projeto, na qual as equipes tiveram seus projetos avaliados e questionados por comissões de juízes que integram o Comitê Técnico da Competição, formado por engenheiros da indústria aeronáutica e que trabalharam como voluntários durante todo o evento. A partir de sexta-feira e durante todo o final de semana deu-se a etapa de Competição de Vôo, ocasião em que os aviões passaram por oito baterias de vôos em que demonstraram serem capazes de decolar e transportar cargas úteis (simuladas por barras de chumbo) sempre crescentes, até as condições limite de cada projeto.

Foram quatro dias de difusão e aprimoramento de técnicas de Projeto Aeronáutico, em ambiente de grande criatividade e de cooperação entre as equipes, com destaque para a criatividade e o empreendedorismo dos participantes, desta forma confirmando a qualidade educacional do Projeto, sempre mais reconhecida por empresas à procura de novos talentos no campo da engenharia, em especial aquelas dos segmentos automotivo e aeroespacial.

A evolução técnica dos projetos foi o ponto alto da competição. Predominaram o uso de algoritmos de otimização, que permitem avaliar o comportamento do protótipo ainda enquanto na fase de projeto conceitual, aplicação de telemetria embarcada, utilização de processos de fabricação mais precisos e rápidos, como corte a laser e uso de CNC (comando numérico computadorizado) para geometrias complexas. Foram utilizadas também soluções aerodinâmicas para melhorar a decolagem das aeronaves, como dispositivos de hiper-sustentação (flaps), 'winglets' (dispositivos para pontas de asa) similares aos utilizados pela indústria aeronáutica e inspirados nos originais desenvolvidos pelo famoso engenheiro Richard T. Whitcomb, no início da década de 1970. Foram observados, ainda, projetos com 'gurney flaps', que são dispositivos fixos para aumentar a sustentação nos perfis aerodinâmicos da asa.

PATROCÍNIO – A competição contou com o patrocínio de grandes empresas do setor, como Dassault Aviation, EADS, Embraer, Honeywell, Infraero, United Technologies, Rolls-Royce, General Electric, Caixa Econômica Federal, Líder Aviação, Parker Aerospace, RockwellCollins, SAP e C&D Zodiac. De grande importância foi também o apoio recebido por parte de instituições públicas, como o Comando-Geral de Tecnologia Aeroespacial (CTA), o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), a Prefeitura de São José dos Campos, a Associação de Pioneiros e Veteranos da Embraer (APVE) e a Associação Desportiva Classista Embraer (ADCE).

O Projeto AeroDesign é um programa de fins educacionais, organizado pela Seção São José dos Campos. O objetivo é propiciar a difusão e o intercâmbio de técnicas e conhecimentos de engenharia aeronáutica entre estudantes de graduação e pós-graduação em Engenharia, Física e Ciências Aeronáuticas e futuros profissionais do importante segmento da mobilidade, através de aplicações práticas e da competição entre equipes.

Vilmar Fistarol, presidente da SAE BRASIL, ressalta os 10 anos da **Competição SAE BRASIL AeroDesign** em 2008.

“É com orgulho que assistimos este momento tão especial. Com 77 equipes inscritas, de Norte a Sul do Brasil, recorde de participação estrangeira e responsável por um brilhante histórico de equipes brasileiras na *SAE East Competition*, a competição é um marco na engenharia do País, ao contribuir, fortemente, para aumentar o conhecimento e o interesse de jovens universitários pelo ambiente aeronáutico”, afirma o presidente da SAE BRASIL.

REGULAMENTO - Os aviões participantes da competição são classificados em duas categorias: Classe Regular e Classe Aberta. Na primeira, os aviões são monomotores, com cilindrada padronizada em 10 cc (10 cm³ ou 0,61 in³). O regulamento impõe restrições geométricas que delimitam as dimensões máximas das aeronaves, que devem ser capazes de decolar em uma distância máxima delimitada, de 30,5m ou 61m. Já a Classe Aberta não impõe restrições geométricas às aeronaves ou ao número de motores instalados, desde que a soma das cilindradas dos motores não ultrapasse 14,9 cc (ou 0,91 in³). Esta categoria inclui pós-graduandos e restringe distância máxima de decolagem: 61m. As avaliações e a classificação das equipes são realizadas em duas etapas: Competição de Projeto e Competição de Vôo, conforme o regulamento da SAE BRASIL - no site www.saebrasil.org.br -, baseado em desafios reais enfrentados pela indústria aeronáutica.

A SAE BRASIL (Sociedade de Engenheiros da Mobilidade) é uma associação sem fins lucrativos e que congrega pessoas físicas (engenheiros, técnicos e executivos) unidas pela missão comum de disseminar técnicas e conhecimentos relativos à tecnologia da mobilidade em suas variadas formas: terrestre, marítima e aeroespacial.

A SAE BRASIL foi fundada em 1991 por executivos dos segmentos automotivo e aeroespacial, conscientes da necessidade de se abrirem as fronteiras do conhecimento para os profissionais brasileiros da mobilidade, em face da integração do País ao processo de globalização da economia, ora em seu início, naquele período. Desde então a SAE BRASIL tem experimentado extraordinário crescimento, totalizando mais de 4 mil associados e 11 seções regionais distribuídas desde o Nordeste até o extremo Sul do Brasil, constituindo-se hoje na mais importante sociedade de engenharia da mobilidade do País.

A SAE BRASIL é filiada à SAE International, uma associação com os mesmos fins e objetivos, fundada em 1905, nos EUA, por líderes de grande visão da indústria automotiva e da então nascente indústria aeronáutica, dentre os quais se destacam Henry Ford, Thomas Edison e Orville Wright, e tem se constituído, ao longo de mais de um século de existência, em uma das principais fontes de normas, padrões e conhecimento relativos aos setores automotivo e aeroespacial em todo o mundo, com mais de 5 mil normas geradas e mais de 85 mil sócios distribuídos por 93 países.

Fotos – Sérgio Fujiki

Companhia de Imprensa

Maria do Socorro Diogo

msdiogo@companhiadeimprensa.com.br

Telefone (11) 4435-0000