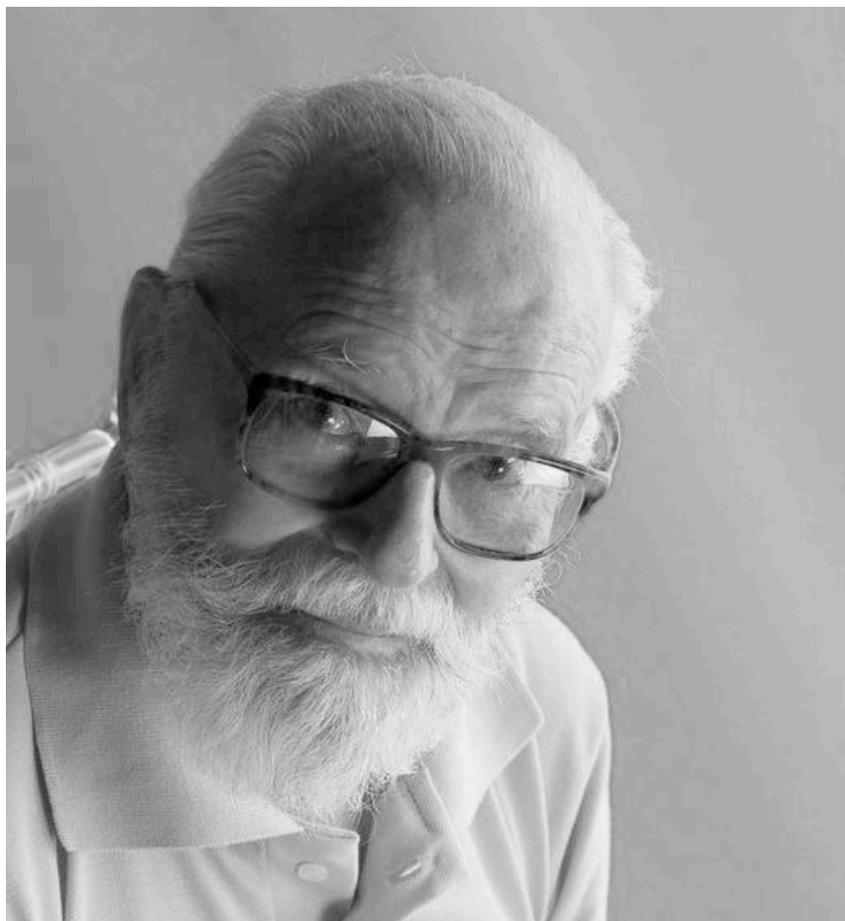


“Museu Virtual de Voo em Planadores Joseph Kovacs”



O Eng. Joseph Kovacs era apaixonado pelo voo em planadores e pela aeronáutica, sendo criador de inúmeros projetos de aviões e planadores. Foi um dos pioneiros da indústria aeronáutica do Brasil, sendo responsável direto pelos projetos do T25-Universal e T27-Tucano, que equipa 14 forças aéreas do mundo. Como piloto de planador e campeão em diversos campeonatos, deixou um legado de amor e paixão pelos planadores e pela aviação.

Quando criança, subia em um paiol para de lá ver os aviões de perto, construía aerodelismo e aos 15 anos começou a voar planadores. Estes planadores eram lançados de uma colina em Budapeste, utilizando um cabo de borracha (sandow); entretanto, após a Segunda Guerra Mundial, o regime comunista proibiu qualquer tipo de voo na Hungria, no entanto, a sua paixão ia além das imposições do regime político e, por diversas vezes, ele e os companheiros iam às colinas nas noites não muito claras e voavam na escuridão total, acendendo isqueiros para sinalizar ao planador, após escutarem o zumbido próximo causado por suas asas.

Se formou em Engenharia Industrial, diplomado na Escola Técnica do Reinado Húngaro, em Budapeste, e dizia que infelizmente não havia campo para aeronáutica em seu país, não havia espaço para o luxo. Muito além da educação formal recebida, Joseph Kovacs foi sempre um autodidata.

O primeiro projeto que desenvolveu foi o de um planador aos quinze anos de idade, um desses planadores leves de 30 ou 40 kg. O segundo projeto foi um avião com motor BMW de 25 cv de potência.

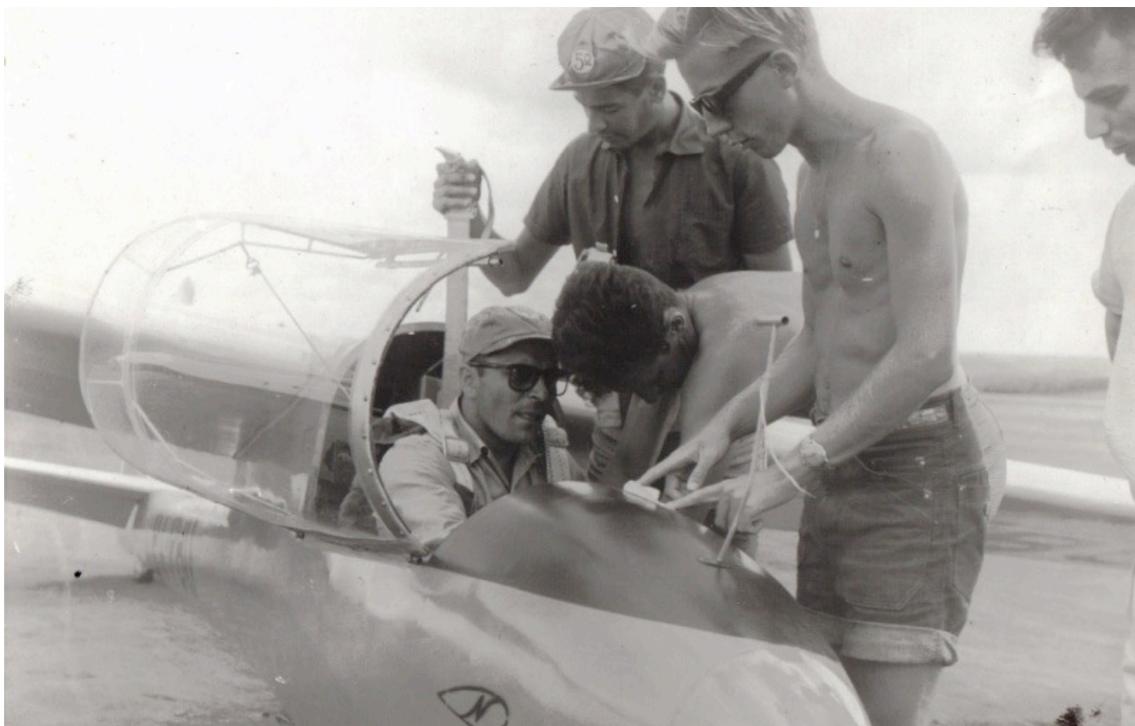
A sucedida trajetória de Kovacs na aviação começou quando ele desembarcou no Brasil em 1948, aos 23 anos de idade. Nessa época do pós-guerra, o Brasil ainda nem sonhava em ter a Embraer, mas estava livre para construir a sua indústria aeronáutica. Kovacs dizia: *"A primeira coisa que se tira de um perdedor da guerra é a aviação. Na Hungria não podíamos voar nem em planador"*.

No Brasil, o engenheiro logo foi selecionado pela comissão brasileira que convocava mão de obra vinda da Europa e procurava jovens qualificados como ele. O Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) foi seu primeiro emprego.



Joseph Kovacs em sua prancheta de trabalho no IPT-São Paulo.

"Ali, dei início aos projetos de planadores e de aviões pequenos e também pude dar continuidade ao meu passatempo preferido, que era voar planadores em um campo de aviação em Butantã", relata Joseph Kovacs.



Participação do Aeroclube CVV-CTA em Campeonatos Brasileiros. Carlos A. Binns, Guido Pessotti e Waldecy Gonçalves todos da T 60, preparando Joseph Kovacs nosso primeiro instrutor de voo na decolagem com o planador BN1, fabricação Neiva, para o Campeonato Brasileiro de Voo a Vela em Botucatu/SP, 1958. Foto de Carlos A. Binns.

Entre seus vários projetos destaca-se o primeiro planador popular do Brasil - o Periquito, cujo protótipo foi construído pela Divisão PVV (Pesquisas do Voo a Vela) do CTA e uma pequena série fabricada posteriormente pela empresa Constelar (total 08 exemplares). Dos seus projetos pelo menos três emplacaram sucesso comercial, como o Regente, da Neiva (125 exemplares), Universal T-25 (150 aviões) e o Tucano da Embraer (mais de 600 aviões).

Em agosto de 1949, já trabalhava no IPT, ao lado da antiga Politécnica da Tiradentes, em São Paulo. Completamente enturmado, entrou de sócio em um planador e usava a pista paralela à raia de remo do Tietê mantida na Cidade Universitária pelo Politécnico, primeiro clube brasileiro de planadores.

No IPT, Kovacs participou do projeto do Marreco, biplace (dois assentos) de treinamento, e da reconstrução do venenoso planador Caboré.



1º voo do planador Marreco – 1950.

Do IPT, Kovacs foi em 1952 para o CTA, Centro Técnico de Aeronáutica em São José dos Campos, montado pelo governo brasileiro. Foi o primeiro assistente do alemão Henrich Focke, o chefe do CTA (que fundara a Focke Wulf Flugzeugbau Gmb em 1924, uma das mais bem sucedidas fábricas alemãs de aviões, e em 1938 a Focke Achgelis, fábrica de autogiros e helicópteros).

Em 1960, Kovacs saiu do CTA para a Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva, resultante da associação entre o CTA, a Cia. Aeronáutica Paulista (a CAP, de Francisco Baby Pignatari) e José Carlos de Barros Neiva, promovida pelo coronel aviador Aldo Weber Vieira da Rosa, uma associação muito interessante. O CTA tinha a melhor tecnologia e os melhores cérebros, inclusive retirados do IPT; o dinâmico Neiva era simplesmente brilhante e Francisco Baby Pignatari, que desde 1941 fabricava em Utinga (bairro de Santo André, no ABC paulista, onde o grupo Pignatari empregava 5 mil funcionários) planadores como o Alcatraz (versão brasileira do alemão Grunau Baby) e o Saracura (sob licença comprada do IPT) e aviões como o Ypiranga (comprado da Empresa Aeronáutica Ypiranga), sem falar nos CAP-3 e CAP-4, o “teco-teco” Paulistinha.

Kovacs criou em São José dos Campos uma divisão de projetos para a Neiva e ali idealizou, projetou, desenvolveu e construiu o T-25 Universal. O avião Regente também foi projetado e construído por ele, que sempre fazia questão de testar sozinho

suas criações, antes de liberá-las para outros pilotos acrobáticos. Dizia que *"não seria justo arriscar a vida alheia numa criação não testada pelo autor"*. Em 1973, a Neiva perdeu Kovacs para a Embraer (que acabaria posteriormente absorvendo a Neiva). Foi na Embraer que ele se aposentou em 1990.



Kovacs revolucionou o projeto de aeronaves da categoria do Tucano, ao propor um treinador turbo hélice, já que os anteriores eram equipados com motor a pistão.

O Tucano também foi o primeiro treinador básico turboélice a utilizar assentos ejetáveis configurados em tandem (um assento atrás do outro), além dos comandos de potência e passo da hélice serem acionados através de apenas um manete, facilitando a operação e tornando a pilotagem similar à de um avião a jato. Embora o Tucano tenha tido mais sucesso comercial, foi o projeto do T-25 o qual Kovacs teve as melhores lembranças. *"Esse foi o mais especial da minha carreira. Por ser um projeto menor, participei mais ativamente de todos os detalhes do desenvolvimento"*. Pelo reconhecimento do seu trabalho e como prêmio pela sua trajetória, Joseph Kovacs foi elevado ao grau de Comendador da Aeronáutica no dia 23 de outubro de 2014, Dia do Aviador e da Força Aérea Brasileira.



Não podemos deixar de mencionar os seus últimos projetos: os aviões acrobáticos K-51 e o K-55, onde o K-51 tem uma asa mais avançada e moderna que o Tucano.

Piloto de planador, campeão em diversos campeonatos, rebocador de planadores, um dos fundadores da Federação Brasileira de Voo em Planadores em 1954, deixa um legado de amor e paixão pelos planadores e pela aviação. Kovacs decolou para um voo em térmicas absolutas, e alçou voos mais altos no dia 14 de julho de 2019, de forma serena e suave, como as aeronaves que projetou!



Reunião da Comissão
do II.º Conc. Nac. de
Voo à Vela em S. José
dos Campos em
16.10.54
Fundação da Federa-
ção Nacional de
Voo à Vela.



Último voo de planadores realizado por Kovacs, Aeroclube CVV-CTA, no dia 19/03/2016, data de seu aniversário.

A FBVP homenageia um dos seus fundadores, piloto competidor, ser humano incrível e talentoso, apaixonado pelo voo de planadores, brilhante projetista que tanto contribuiu com a indústria aeronáutica brasileira, e pelo reconhecimento de todos os pilotos de planador, que o escolheram para ser nome do nosso Museu Virtual, que agora passa a se chamar “Museu Virtual de Voo em Planadores Joseph Kovacs”. Nossa singela homenagem!

O “**Museu Virtual de Voo em Planadores Joseph Kovacs**” pode ser acessado pelo link: <https://www.planadores.org.br/blogs?cat=19>

Fonte:

Oliveira, Marcelo Silva. «Joseph Kovács: Um projetista e sua filosofia» (PDF). Mackenzie.

Link: <https://namidia.fapesp.br/ze-kovacs-o-fazedor-de-avioes/21713>

Valéria Caselato
Presidente
Federação Brasileira de Voo em Planadores - FBVP