

JUIZO DE DIREITO DA 1ª VARA EMPRESARIAL
COMARCA DA CAPITAL-RJ

Falência de S.A (VIAÇÃO AÉREA RIO GRANDENSE) e OUTROS.

EDITAL DE LEILÃO E INTIMAÇÃO, com prazo de 15 (quinze) dias, extraído dos autos da **Falência de S.A (VIAÇÃO AÉREA RIO GRANDENSE), RIO SUL LINHAS AÉREAS S/A e NORDESTE LINHAS AÉREAS S/A**, processo nº **0260447-16.2010.8.19.0001**, na forma abaixo:

O Exmo. Sr. Dr. LUIZ ROBERTO AYOUB, Mm. Juiz de Direito da 1ª Vara Empresarial da Comarca da Capital, Estado do Rio de Janeiro, FAZ SABER, aos que o presente Edital de Leilão virem ou dele conhecimento tiverem e interessar possa, em especial à Falida, através de seu Administrador Judicial, **LICKS CONTADORES ASSOCIADOS LTDA.**, representada por **GUSTAVO BANHO LICKS**, de que no próximo dia **12/02/2014, às 14:00 horas**, no Átrio do Fórum da Comarca da Capital do Rio de Janeiro, situado na Av. Erasmo Braga nº 115, térreo, hall dos elevadores, Castelo, Rio de Janeiro/RJ, pelos Leiloeiros Públicos Oficiais: **LUIZ TENORIO DE PAULA**, com escritório na Av. Almirante Barroso, nº 90, Gr. 1103, Centro/RJ., telefone (21) 2524-0545 (www.depaula.lel.br), **SILAS BARBOSA PEREIRA**, com escritório na Av. Rio Branco, nº 181, Grs. 905/906, Centro/RJ., telefone (21) 2533-0307 (www.silasleiloeiro.lel.br); **RODRIGO LOPES PORTELLA**, com escritório na Av. Nilo Peçanha, nº 12, Gr. 810, Centro/RJ., telefone (21) 2533-7248 (www.rodrigoportella.lel.br), e **JONAS RYMER**, com endereço na Rua do Carmo, nº 09, Gr. 701, Centro/RJ, telefone (21) 2532-2266 (www.jonasyrmer.lel.br), será apregoado a alienação do seguinte bem, arrecadado e avaliado na Falência de S.A (VIAÇÃO AÉREA RIO GRANDENSE), RIO SUL LINHAS AÉREAS S/A e NORDESTE LINHAS AÉREAS S/A, constituído de: Treinador de vôo para Jatos – **“JET TRAINER”**. Bem localizado na Rua Augusto Severo, nº. 851 - Bairro São João - Porto Alegre/RS, Hangar 22. **Fabricante:** Reddiffusion – Aylesbury - England - UK; Ano de fabricação: 1988; Ano de entrada em operação: 1999; **Aeronave simulada:** Inicialmente foi concebido para simular uma aeronave Beechcraft 90, mas teve seu modelo de performance alterado para ficar assemelhado a de um jato básico como o Boeing B737-200. Portanto, não é um simulador específico, mas um simulador genérico de jato. Tem uma cabine de comando típica de um Beech, mas com os dados de “mass properties”, “flight” e “aerodynamics” de uma aeronave Boeing 737-200. Especificações do equipamento: Computador Principal: Gould Encore 32/67; **Sistema de movimento:** Fabricante Rexroth, com quatro graus de liberdade, tendo uma HPU (High Pressure Unit) alimentada com 1500 litros; de óleo Tellus 46 e pressurizado com um conjunto motor / bomba para 1500 psi. **Trocador de calor:** Por Ar; **Sistema de “control loading”:** Fabricante Rediffusion, com “Wheel”, “Column”, e “Ruder”. Apresenta ainda um “Eletric StabTrim”. Não possui Auto Throtle. **Sistema visual:** Fabricante Evans & Sutherland, modelo SPX-200 com dois monitores frontais. Sem “caligraphic lights”. Tem como “Image Generator” um ESIG-100 de um canal. Sistema de “Linkage”: Fabricante Rediffusion modelo 1406 com módulo de “Coupler”; **Sistema de “IOS”:** Fabricante Elographics Touchscreen com um monitor Mitsubishi de 19 polegadas, rodando em um computador VME da Radstone tipo 6225. Hard Disk V185 e “Graphic Board” VGME2000. **Sistema de Nobreak para os computadores:** Fabricante CP Eletrônica; **Grau de certificação possível junto à ANAC:** Na atual condição em que se encontra o hardware e software do equipamento, o mesmo poderá conseguir no máximo uma certificação como um Treinador. **Estado de conservação:** O estado físico dos conjuntos em sua aparência é bom, mas por estar desligado desde 2007, é razoável prever vários problemas de hardware para retornar a sua condição de operação novamente, mesmo no local hoje instalado. Como uma das premissas deste trabalho é de que o comprador fará a desmontagem do conjunto e transporte para outro local, caso seja de seu interesse reativar sua operação, essa desmontagem mesmo que assistida por engenheiros e técnicos experientes poderá resultar em um agravamento das condições para retorno ao estado de operação anterior. Computador Principal e Computador do Visual: Somente um técnico com experiência neste tipo de computador terá condições de executar os procedimentos e rotinas para que seja reativado. Por estar sem condições de energizá-los corretamente, não foi possível definir as condições de funcionamento dos mesmos. Periféricos: Unidades de Fita, Unidade de disco, Monitores, teclados, mouses e impressoras sem possibilidade de testes para verificar seu funcionamento. Unidade de Linkage, Unidade de Controle de

Movimento e Unidade de Potência Hidráulica: Por estar sem condições de energizá-los corretamente, não foi possível definir as condições de funcionamento dos mesmos. O que agrava este quadro é o fato do simulador estar desligado desde 2007. O óleo do tanque está com seu nível muito abaixo do mínimo previsto e com grandes possibilidades dos dutos estarem comprometidos por contaminação, ressecamento do óleo residual ou mesmo por entupimento. O mesmo problema deve ser encontrado nas “servo válvulas” dos sistemas de controles de voo e movimento. Cabine: faltam os dois instrumentos de HSI (Horizontal Situation Indicator). Os outros instrumentos estão presentes. Não existem materiais sobressalentes para nenhuma dos sistemas do equipamento. Todo o conjunto está desligado desde 2007. A maioria dos manuais de operação, manutenção e diagramas estão no local, mas não é possível informar se os sets de manuais de cada sistema está completo. LISTA DE MATERIAIS E CONJUNTO MAIORES: Uma cabine de aeronave genérica; Um painel de controle para o instrutor; Um sistema visual raster de um canal e duas janelas; Um sistema de movimento de quatro eixos; Um sistema de Control Loading; Um computador principal do tipo Gould Encore 32-67; Um linkage; Um sistema de potência hidráulica; Uma catenária para os cabos que ligam o linkage à cabine; Cabos de energia e de dados entre as várias partes; Linhas de dutos de pressão entre o simulador e a sistema de potência hidráulico. O simulador não está sendo mantido por equipe especializada de manutenção desde 2007 e por não ter como testar seu funcionamento, não foi possível estabelecer quais, quantos e com que nível de gravidade serão abertos os itens para sua manutenção. O simulador não mantém sua certificação de Treinador. O simulador não está operando desde 2007. O simulador permanece desligado desde então. Os equipamentos, computadores e a cabine do simulador estão sendo mantidos em ambiente sem ar condicionado desde então. O sistema Visual não está operando desde 2007 e encontra-se desligado desde então. O sistema visual, se operando, é considerado aceitável para o tipo de treinamento a que destina. A lista de aeroportos simulados no visual está de acordo com o tipo de treinamento a que se destina. O simulador não representa nenhuma aeronave específica, somente o de uma aeronave com performance genérica. A configuração do painel da cabine de voo não é standard, pois não representa nenhuma aeronave específica. O motor de jato simulado usa parâmetros genéricos, não sendo representativo para nenhum motor específico. A documentação técnica existente está em boas condições de manuseio, mas não foi possível estabelecer se está completa. Não há registro de alterações de hardware ou software introduzidos no “Jet Trainer” após sua instalação. Não existem materiais sobressalentes para os diversos sistemas de computadores, periféricos, sistemas de movimento, “control loading”, visual e instrumentos da cabine de voo. Não foi possível afirmar se o “Jet Trainer” conseguirá voltar a funcionar plenamente nas instalações atuais, e poderá ter seu estado agravado depois de desmontado, embalado, transportado até outro local. **AVALIAÇÃO: R\$80.000,00 (oitenta mil reais).**- **NOTA:** Ficam os interessados cientes da existência dos Agravos em Recurso Especial perante o Superior Tribunal de Justiça: nº **Ag.REsp291603**, interposto por APVAR e Elnio Borges Malheiros e Outros; e nº **Ag.REsp 61051**, interposto por FUNDAÇÃO RUBEN BERTA e Outros. **CONDIÇÕES GERAIS DA ALIENAÇÃO:** A) O bem objeto da alienação estará livre de qualquer ônus e os créditos deverão ser habilitados nos autos da falência e suportados com as forças das Massas, não havendo sucessão do (s) arrematante (s) nas obrigações do devedor, inclusive as de natureza tributária, as derivadas da legislação do trabalho e as decorrentes de acidente do trabalho, em conformidade com o disposto no art. 141, inciso II da Lei nº 11.101/2005; B) O bem será alienado mediante as condições ora elencadas e no estado em que se encontra, não sendo aceitas reclamações e desistências posteriores à arrematação; C) Ficam sob encargo dos respectivos arrematantes todos os ônus inerentes à transferência da propriedade em seu favor. D) O bem será alienado livre de ônus, devendo as baixas dos gravames serem solicitadas e diligenciadas diretamente pelos arrematantes nos Juízos de origem; E) O bem será apregoado a quem o maior lance oferecer acima da avaliação e, não havendo licitantes, reabrir-se-á em seguida o pregão para a venda pelo maior valor oferecido, ainda que seja inferior ao valor da avaliação, não sendo aceitos lances que se constituam preço vil. F) Fica garantido que, após a arrematação do bem, com a comprovação do depósito do valor do lance vencedor em conta do Juízo, após decididas as eventuais impugnações e recursos pendentes, caso sejam julgados improcedentes, será ordenada a entrega do bem ao (s) arrematante(s), porém as despesas decorrentes do ato de entrega correrão por sua conta; G) A arrematação será à vista ou a prazo de até quinze dias, mediante caução, acrescido de 3,5% de comissão dos Leiloeiros e de custas cartorárias de 1% (um por cento) até o limite máximo permitido por Lei.- Desde já, ficam cientes os interessados de que o não pagamento do preço no prazo acima estabelecido importará na perda da caução, voltando o bem a novo leilão, não sendo admitido participar o arrematante remisso. Assim, para conhecimento geral é expedido o presente edital, que será publicado e afixado no local de costume na forma da Lei. Dado e passado nesta Cidade do Rio de Janeiro, aos dezesseis dias do mês de janeiro do ano de dois mil catorze.- Eu, Márcio Rodrigues Soares, Responsável pelo Expediente, o fiz digitar e subscrevo. (as.) Luiz Roberto Ayoub – MM. Juiz de Direito.