



Hangar Talk



Aviões Afundados

Oshkosh 1994!

Entrevista Fernando Pinto

VAC 8 Anos



[F4U Corsair, Midway Atoll](#)

Crédito: Tane Casserley/NOAA

Mergulhar

verbo intransitivo e pronominal

1. Ir ao fundo da água; meter-se debaixo da água.
2. [Figurado] Engolfar-se, entranhar-se; desaparecer.

verbo transitivo

3. Meter na água ou debaixo da água.
4. Enterrar (o mergulhão, vide).

in *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*,
<https://dicionario.priberam.org/mergulhar>.



DAKOTA TALKS



 VINTAGE AERO CLUB

Próximas conversas: novidades em breve!

Conversas antigas: o canal do [YouTube do VAC!](#)



Do Cockpit

Carlos Tomaz - Presidente Vintage Aero Club

Desde o verão passado que temos vindo a observar um suave reaparecimento de actividades aeronáuticas ao ar livre. Também nós contribuímos, recuperando o modelo presencial das Dakota Talks (sempre disponíveis no canal de youtube do VAC) e fazendo uma das poucas visitas a um dos poucos eventos no nosso país, como o Air Summit, em Ponte de Sôr.

Dedicamos esta edição às aeronaves afundadas, que através do seu difícil acesso, não tem a sua história tão conhecida como outras. Ao lembrar as pessoas por trás das máquinas, “viajamos” pela pena do sócio João Carlos Ferreira: “vive” assim o Hurricane G 559, talvez o despontar de um projecto mais amplo do VAC, um futuro registo com o Património Histórico Aeronáutico.

Uma palavra sobre o Orçamento Participativo de Cascais, ganho pelo VAC em 2019. O Centro Vivo de Aviação Clássica, está em fase de planeamento, amadurecendo em várias reuniões com a Câmara Municipal de Cascais. Mantenhamos o espírito alto e focado nesse desígnio.

Finalmente, o agradecimento à fantástica equipa de voluntários que tem mantido esta newsletter com o nível de qualidade exigido. E claro, para os voluntários, que apesar das restrições, continuam a lutar pela promoção da história da aviação, mantendo-a sempre vibrante. Boas leituras.

Plano de Voo

Do Cockpit	4
Carlos Tomaz - Presidente Vintage Aero Club	4
Plano de Voo	5
Aerogramas	6
8 Anos de Vintage	9
Entrevista: Eng. Fernando Pinto	10
Aeronaves Afundadas	14
João Carlos Ferreira	14
As aeronaves históricas no século XXI	22
António Sousa	22
Expedição: Visita Vintage a Madrid, FIO & FAAQ	24
José Guilherme Matias	24
Expedição: Oshkosh 1994	26
Louis Ballesterd	26
Captain Purple	36
Calendário	36
Memento Beechcraft	37
Perfil: Leandro Roxo	39

Ficha Técnica

Atrasos: Ricardo Reis

Artes: Henry Mata

Revisão: Carlos Tomaz, Miguel

Pinto Coelho, Ricardo Reis

Contribuições: António, José

Roxo, Carlos Tomaz, Louis

Ballesterd, José Guilherme

Matias, João Carlos Ferreira

Periodicidade

Trimestral

Contactos

hangartalk.vac@gmail.com

vintageaeroclub.org



Aerogramas

DAKOTA TALKS

Finalmente voltámos ao formato presencial das Dakota Talks, com série dupla e a convite do Aero Club de Leiria, da Associação Portuguesa de Aviação Ultraleve e do Aero Club de Pias Longas. Os temas do mês de Junho foram “O restauro do Dakota do Museu TAP”, apresentado por Carlos Tomaz e “Aterrem em Portugal”, com o orador Carlos Guerreiro. Os eventos teste foram um sucesso, pelo que continuaremos a proporcionar Dakota Talks presenciais, com as devidas restrições ligadas à pandemia. O VAC agradece o apoio da Fidelidade Loja dos Olivais na organização destas palestras.



TWINBEECH



O mês de Julho continuou a proporcionar a visita de vários voluntários ao avião Twin Beech N9440, para limpeza e pequenos trabalhos de melhoria. Esta aeronave fez este mês 76 anos, tendo operado em várias missões militares na US NAVY, antes de passar para mãos e operações civis. Chegou a Portugal em 2010, após a travessia aérea do Atlântico Norte. Num desenvolvimento mais recente, esta aeronave foi vendida pelo dono actual e terá futuro em eventos pela Europa, ficando baseada em França.

VISITA A ALPRIATE



No dia 5 de Julho houve uma visita ao espaço da ANAC em Alpriate, para controlo do espólio armazenado. Neste espaço esteve planeada a Escola Nacional de Voo à Vela, onde hoje sobra um hangar de dimensões consideráveis, e haverá oportunidade para um artigo bem mais detalhado num número futuro da Hangar Talk.

PATRIMÓNIO HISTÓRICO AERONÁUTICO

Numa fase muito preliminar, o VAC irá arrancar com mais um projecto, este com o objectivo de educar e promover a história da aviação em Portugal. Para isso, e com um apoio de vários parceiros propõe-se a criar uma base de dados de consulta fácil e eficaz. Novidades em futuros números da Hangar Talk.



Missões Cockpit TAP



No dia 22 de Janeiro, um grupo de voluntários do VAC esteve no Museu do Ar, em Sintra, a preparar as sessões de restauro dos cockpits de alguns aviões. Nesse sentido, serão limpos e reparados na perspectiva de visitas futuras, os cockpits do Super Constellation, Simulador de Caravelle e Boeing 707. O primeiro Lockheed Super Constellation da TAP foi entregue a 15 de Julho de 1955, na Califórnia, e fez escala em Nova Iorque e Santa Maria antes de chegar a Lisboa. O Sud Aviation Caravelle VI-R foi o primeiro

avião a jacto da companhia, entregue a 16 de Julho de 1962. Em relação ao Boeing 707 entra ao serviço em 1966, tendo a TAP tornado na primeira companhia a voar só aviões a jacto em 1967. Mais informações sobre as sessões de restauro em breve.

Missão Spitfire



O VAC teve a honra de lhe ver doadas duas peças históricas de um avião dos anos 40 do séc XX. No dia 21 de Janeiro tomámos posse, por cedência, de dois capots, gentilmente cedidos pela família Sena Esteves, que terão sido usados em caça Spitfire, entre 1942 e 1955. Francisco Sena Esteves serviu na Força Aérea Portuguesa, onde voou vários dos hoje clássicos modelos militares. O VAC agradece publicamente esta oferta, pretendendo a sua salvaguarda, o seu restauro e a promoção da história das pessoas por detrás da peça. Daremos mais informações no futuro.

Missão Casal Boss



No passado dia 21 de Janeiro, uma equipa de voluntários do VAC transportou uma mota Casal, entre o depósito do material do Museu TAP e o local onde vai ser feito o seu restauro. Através de estreita coordenação com o Museu TAP, o VAC eseta a promover algumas actividades que visam a melhoria da qualidade das peças expostas no Museu TAP. Neste caso particular, trata-se de uma mota que, ao que se julga, era usada para transporte de correio interno nas instalações da TAP, nos anos 80 do séc XX. Vão ser agora efectuados alguns trabalhos de restauro, para que possa ser exposta ao público. Se souber mais informação sobre o uso destes veículos na TAP, entre em contacto com o VAC através de vintageaeroclub@gmail.com.



8 Anos de Vintage

Dia Novembro celebramos em grande o aniversário do Vintage em Santarém, passeando pelos ares com alguns dos nossos sócios. Abaixo, breves imagens de evocação!





Junto à réplica do Sikorsky S-38
Crédito: Fernando Pinto

Entrevista: Eng. Fernando Pinto

Ex-CEO da TAP, ex-CEO da VARIG, mas também piloto, engenheiro aeronáutico, curioso e entusiasta, permitiu uma entrevista ao Hangar Talk, onde falámos das origens da paixão pela aviação clássica.

A proximidade da família à aviação teve uma influência natural na sua infância?

Eu lembro-me do meu pai trazer os primeiros Convair 240 (1953), mas também lembro-me dele voar C47 (Dakota) e Curtiss C46. O Convair foi uma novidade na altura, por ter trem triciclo e na própria chegada dos aviões, porque a pista era de terra batida, os aviões acabaram por ser entregues noutra aeroporto perto de Porto Alegre, já que os hélices estavam muito próximos do chão. Também me marcou a chegada dos Super Constellation, quando foram entregues directamente da fábrica.

E sendo o filho do piloto, podia voar esses aviões?

O meu pai era bastante exigente connosco, os filhos, e só pudemos voar bem mais velhos. O primeiro voo com ele, eu tinha 16 anos no B707 a Nova York.

Porquê essa dureza?

O meu pai era o chefe das operações de voo, e como tal, tinha que dar o exemplo. Voei como passageiro no Dakota com ele e lembro-me do calor no verão, difícil de suportar.

Em relação aos aviões clássicos, onde estão os seus interesses?

Bom, o meu primeiro voo foi num Paulisitinha, no Brasil, com o meu tio, que também foi piloto da VARIG chegando ao B747. Mas o meu favorito é o Super Constellation.

Porquê?

Quando vi o seu tamanho de perto, a complexidade dos seus sistemas, as rotas que fazia... e as suas linhas! Para mim ficou isso, é um avião bonito. Na verdade esse avião era montado por seções independentes em vez de ser um charuto, quase como hoje. E as caudas eram triplas para maior efectividade de leme vertical e para que não batessem no chão à descolagem eram mais curtas. Também para o trem de aterragem dianteiro não ser tão comprido, baixaram o nariz, e daí a forma característica que tem.



Sei que o aeromodelismo faz parte da sua vida há muito tempo.

Desde muito pequeno que fui introduzido ao aeromodelismo, começando pelo voo circular. O meu pai ofereceu-me aos 9 anos e comecei a juntar duas paixões: construir e voar. Passei para o radio control e quando cheguei a Portugal, com um acesso ao mercado europeu com muita oferta e com um filho meu a precisar de ser também de ser apresentado ao aeromodelismo, comecei a dedicar-me mais. Também com o meu trabalho na TAP, bastante stressante, precisei de um escape fazendo algo de que também gostava. E assim fui começando a aumentar a



coleção. Sempre preferi construir de raiz, através de uma planta original, depois corte das peças em lazer até fazer os voos de ensaio.

Que modelos fez?

Comecei pelo Fairchild C119, tal como os que via passar por cima de casa no Brasil. Era um vagão voador. Outro que fiz foi um Gloster Meteor F8, usado na Esquadrilha da Fumaça. Tive que redesenhar a planta, ficou com 2 metros de envergadura.

Como era essa fase de desenhar, montar e desenvolver esses modelos?

Tinha que ter muito rigor, e muita compensação depois dos voos de teste. Um modelo como o Gloster Meteoro durou-me mais de um ano.

A experiência de testes já vinha do passado.

Sim, com o meu irmão fiz testes num planador protótipo chamado AB 2. Acabei, como que com homenagem ao seu construtor e também o criei em aeromodelo. Para isso, tive que aprender a trabalhar em Auto CAD para o desenho completo do projecto, a determinar o ângulo de downwash para a cauda (all flying tail) e corrigir o centro de gravidade. Ficou com 3,7 metros de envergadura e continuarei ainda a fazer experiências com esse modelo.

Também tem aviões clássicos na coleção?

Em homenagem ao meu pai, tenho os modelos dos aviões que ele voou: Junker F13, DH Dragon Rapide, Bucker, Super Constellation, Caravelle, Dakota, ... e também os jactos militares.

Voltamos aos clássicos em escala real, quais conseguiu voar até agora?

Pilotei aviões clássicos. O primeiro foi um planador, o Grunau Baby, depois voei Tiger Moth a acompanhar nos reboques dos planadores. Voei Dakota como passageiro, depois com um amigo no seu Dakota no Brasil, com o meu irmão. Depois voei no Super Constellation da Breitling. Mais tarde, fui convidado para voar um B25 sobre o Grand Canyon! Adorei! Também voei Boeing Stearman e Sikorsky S-38.

Como está a aviação clássica no Brasil?

Costumava haver um encontro de aeronaves clássicas, mas vários grupos ainda se dedicam à aviação clássica. O MUSAL, Museu Aeroespacial do Rio de Janeiro tem inclusive, um P47 que faz runups, mas não parece voar por razões burocráticas. O museu do comandante Rolim, Asas de um Sonho procura actualmente um novo local para o museu. Existem muitas restrições das autoridades para este tipo de aviação.

Os objectivos do VAC são realistas?

Acho que são ambiciosos, mas gosto de uma iniciativa destas num país como Portugal, cuja dimensão precisa de um projecto como o VAC. O restauro também deve ser importante, como aconteceu com o Dakota da TAP. No entanto, gostaria de que o projecto Skymaster tivesse avançado. Na educação, poderia-se abordar os pilotos alunos nos seus cursos, para aproximá-los da história da aviação. Na promoção as Dakota Talks são uma boa forma, mas as entrevistas online podem ser mais exploradas.

O Dakota da TAP poderia voar?

Só falta tempo e dinheiro. Na verdade, a estrutura do avião está óptima, e os motores precisam de revisão. Só faltaria saber se vale a pena o restauro ou a compra de um avião já em condições de voo.

Como viu e vê a relação VAC/TAP?

Acho muito bem, desde a preservação do Dakota da TAP, mais a identificação do arquivo histórico do Museu TAP e a relação com o Museu do Ar.

E como veria uma relação entre Portugal e Brasil, a nível de aviação clássica?

Isso já aconteceu com trocas, como 14 Bis por um Junker 52. As trocas ou empréstimos já existiram e podem continuar a acontecer, mesmo que temporariamente. As conversas, *podcast* e outras relações podem ser exploradas.

Pode recomendar-nos um filme e livro?

Filme “Voo do Fénix”,1965/2004. Deixo 2 recomendações de livros, “Trajectória de um Piloto” (Geraldo Souza Pinto,Action Editora) e “Voos e Acrobacia” (Sérgio Machado, Editora AGE).

Ideias e Propostas para o VAC?

Continuem empenhados.



Recomendação de Leitura: Assim se Voava Antigamente conta as histórias aeronáuticas de Lili Lucas Souza Pinto, desde Junkers F13, nos inícios da Varig até aos voos transcontinentais em aviões a jacto como o DC10 e o B747.

Mais informações em www.cmtesouzapinto.com.br

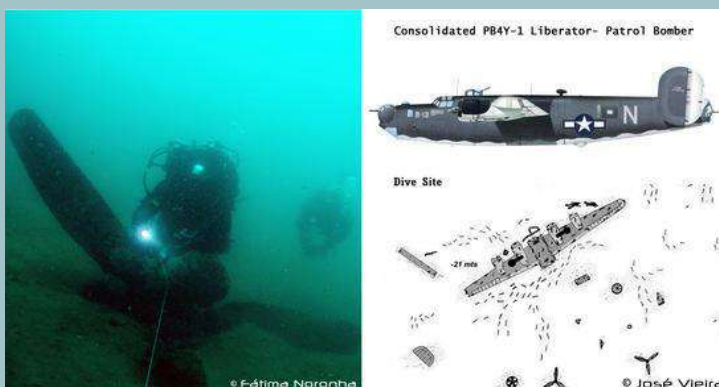
Aeronaves Afundadas

João Carlos Ferreira

A História de Portugal está intimamente ligada ao mar. Durante séculos, o triângulo Continente – Açores – Madeira funcionou como uma autêntica placa giratória para o trânsito marítimo entre as Américas, o Oriente e a Europa. Por diversos motivos, muitos foram os navios que não terminaram as suas viagens e jazem nos fundos das águas portuguesas.

Estimam-se que sejam mais de 6.000, de várias origens e em diversas épocas. Este património submerso, reconhecido como um valor único pela informação cultural, histórica e arqueológica que em si encerra, faz com que a costa portuguesa seja uma zona de referência no que se refere ao número e importância de destroços subaquáticos. Apesar de todos os trabalhos de investigação já realizados, continua a existir uma lacuna enorme de conhecimento em relação às técnicas de construção naval usadas em determinadas épocas e os destroços de navios afundados e por descobrir constituem-se como um tesouro de informação capaz de solucionar estes enigmas. É por isso importante preservar este património desconhecido, potencialmente imenso e importantíssimo para o estudo de um período glorioso da História de Portugal.

Com o despertar da aviação, também Portugal acompanhou desde muito cedo as experiências com máquinas mais leves e mais pesadas que o ar. Através da consulta atenta de diversas fontes históricas, é possível identificar um número considerável de aeronaves que desapareceram nas águas portuguesas, fruto de acidentes ou de batalhas aéreas. À semelhança dos navios, foram muitos os aviões de diversas nacionalidades que se perderam no mar português, alguns com os seus tripulantes, em locais e circunstâncias ainda por descobrir. As respostas a muitos enigmas relacionados com os seus últimos momentos residem nos destroços que aguardam para serem descobertos para darem a conhecer a verdade possível.



No mesmo ano em que do outro lado do Atlântico os irmãos Wright experimentavam os primeiros saltos do seu “Flyer”, em Portugal assistiu-se a apaixonados voos de aeróstatos perpetrados por aventureiros destemidos em busca de momentos de glória perante o grandioso espetáculo público que as ascensões constituíam ou apenas pelo simples prazer de voar, inexplicável para quem nunca o sentiu.



Na manhã do dia 21 de novembro de 1903, no Porto, o farmacêutico Belchior da Fonseca convida dois companheiros a ascenderem consigo no balão “Lusitano”. Não era a primeira ascensão de Belchior mas esta acabaria por ficar marcada pela tragédia: a primeira da aeronáutica portuguesa. A envolvente do Palácio de Cristal acolhia, mais uma vez, uma multidão que se juntava para testemunhar os preparativos do enchimento do balão que após as fotografias e cumprimentos da praxe, ascendeu aos céus da Invicta. A viagem, que estava planeada para Sul e ao longo da costa, cedo foi contrariada pelos ventos em altitude que empurraram o balão para Sudoeste, rumo ao alto mar. Apesar de algumas notícias de que o “Lusitano” teria sido observado por pescadores ao largo das Berlengas, ou mesmo de rumores de que este teria aterrado em Marrocos, certo é que se perdeu para sempre no imenso oceano e os aeronautas nunca mais foram

vistos. Para além de primeira, esta foi também a tragédia que mudou o paradigma das ascensões em balão e, desde então, ou pelo menos no Porto, não mais os voos de aeróstatos foram autorizados a quem não demonstrasse possuir adequada certificação para o efeito.

Esta foi assim a primeira aeronave de muitas perdas nos mares portugueses.

Durante a Grande Guerra e perante a necessidade de patrulhar a imensa costa continental contra as incursões das embarcações inimigas, em 1917 são criados dois centros de aviação naval em colaboração com a Marinha francesa: um em Lisboa, operado pela Armada portuguesa e outro em São Jacinto – Aveiro – operado por militares franceses. Estes são equipados com modernos hidroaviões e alguns dirigíveis Esta é a génese da Aviação Naval em Portugal.

Numa manhã de agosto de 1918, duas aeronaves do Centro de Aviação Marítima de Lisboa, localizado na doca do Bom Sucesso, em Belém, saem para mais uma missão de patrulhamento antissubmarino.

Trata-se de um “DD 2” (Donnet-Denhaut) e de um “Tellier 5”. Por volta da hora do almoço, depois de uma manhã sem avistarem alvos, são informados de que um navio-patrolha tinha entrado em confronto com um submarino inimigo durante essa manhã. De imediato as duas tripulações partem em nova missão na tentativa de encontrar o referido alvo. No dia 23 de agosto, após dois dias de buscas em vão, o motor do





“Tellier 5”, avariou ou explodiu em voo. Apesar do esforço em alijar bombas para aliviar o peso, a tripulação não evitou a queda descontrolada da aeronave. O corpo do piloto acabaria por ser recolhido pela tripulação de um barco de pesca. Quanto ao seu observador e o avião, apesar de todos os esforços de busca, desapareceram para sempre no mar.

Também a Norte e nesse mesmo ano, no destacamento aéreo da Marinha Francesa, em de S. Jacinto – Aveiro, é assinalada a perda de

um piloto francês e da sua aeronave, um “F.B.A”, que se perderam no mar durante uma ação de patrulhamento marítimo.

O ano de 1918 assinalou o fim da Guerra mas acabou por se revelar fatídico em termos de perdas de tripulações e de aeronaves militares no vasto oceano português. Para além das baixas já referidas, só nos mares dos Açores foram perdidos mais três “Curtiss” que ali se acidentaram. Estes hidroaviões de luta antissubmarina da United States Navy eram operados a partir da Mid-Atlantic Naval Base, em Ponta Delgada – Açores.

Após a Grande Guerra, consolidou-se a aviação e multiplicam-se os desafios e os recordes aéreos. As ligações entre o descontínuo territorial onde se falava português constituíram um enorme desafio lançado aos aviadores lusos.

São alguns os nomes e os feitos portugueses que ficarão para sempre ligados às viagens pioneiras da aviação mundial. Algumas aeronaves foram consideradas perdidas no mar em algumas destas aventuras que poucos conhecem. Entre as muitas aventuras, o destaque vai no entanto para a primeira



travessia do Atlântico Sul perpetrada, em 1922, por Sacadura Cabral e Gago

Coutinho. Nesta viagem, cuja história merecia um filme de Hollywood, registaram-se a perda de duas aeronaves “Fairey”: o “Lusitânia” e o “Pátria-Portugal”, que se afundaram em locais bem referenciados.



O Comandante Sacadura Cabral, que escapou ileso a esta e outras aventuras, não teve a mesma sorte mais tarde quando no dia 15 de novembro de 1924, aos comandos de um “Fokker”, durante um voo ferry da Holanda para Portugal, desapareceu misteriosamente no Mar do Norte, juntamente com o seu mecânico José Correia.

Durante a II Guerra Mundial a posição neutral de Portugal e a sua localização geográfica privilegiada fizeram com que no mar e nos céus se manifestasse um intenso tráfego de navios e de aviões de países beligerantes.



Estima-se que cerca de 160 aviões tenham aterrado ou amarrado em Portugal continental. Em terra, muitas destas aeronaves revertiam para as forças militares portuguesas. Das que amarraram, são cerca de sete as que estão documentadas como o tendo feito perto da costa e calcula-se que sejam perto de meia centena as que estão por encontrar. Exemplo

disso é a notícia do “Vickers-Armstrongs” britânico que em 13 de julho de 1941 se despenhou em chamas no mar ao largo de Esposende. A tripulação era composta por seis militares e consta que não houve sobreviventes. Afirma-se que deu à costa apenas parte de um cadáver e muito correio com destino a Malta mas, por outro lado, existem seis sepulturas de militares aliados enterrados no Oporto British Churchyard falecidos nesta data.

Pelo menos outros dois “Vickers-Armstrongs” britânicos foram também perdidos no mar com os seus tripulantes e a pouca distância da costa: um no dia 28 de março de 1942, ao largo do Cabo Espichel e outro no dia 30 de maio de 1942, à frente da praia do Mindelo, em Vila do Conde. Este último estava em trânsito para o Egito e caiu ao mar devido a problemas mecânicos. A queda foi observada da costa e o barco de um pescador conseguiu recolher quatro sobreviventes.



Após a guerra, os acidentes aéreos continuaram a operar misteriosos desaparecimentos de tripulações e das suas aeronaves, militares e civis. Em 1947, no dia 5 de agosto, o “Beechcraft” “Açor”, operado pela empresa açoriana SATA, depois de descolar do aeródromo de Santana, em S. Miguel, com destino a S. Maria, despenhou-se no mar a 23 km do destino. A tragédia fez 6 mortos e o mistério do seu desaparecimento continua por desvendar.

Também nos Açores, mas na ilha Terceira, pelas 21h00 do dia 31 de janeiro de 1951, descolou da Base Aérea n.º 4, um “Douglas C54 Skymaster” da Aeronáutica Militar. Realizava um voo de experiência preparatório da viagem que iria realizar para Lisboa no dia seguinte. Diz quem testemunhou que se escutou uma enorme explosão e que se observou um grande clarão nos céus escuros a cerca de 4 ou 5 milhas na aproximação da pista das Lajes. Lamentaram-se 14 vítimas militares, dos quais 11 desaparecidos. Da enorme aeronave apenas foram descobertos alguns destroços.

No continente, a frota “Hawker Hurricane” da Aeronáutica Militar, composta por quase uma centena de máquinas recebidas como pagamento do governo britânico pela utilização da base das Lajes, perde diversas unidades, três delas em meio aquático. O primeiro de que há notícia foi considerado perdido em 27 de setembro de 1950: o MP+R 559 desapareceu no mar, num



Crédito: EMFA

banco de nevoeiro, ao largo da praia de Mira quando viajava da Granja do Marquês para Espinho. O corpo do piloto deu à costa a sul da praia da Tocha e o avião apenas foi supostamente encontrado em 2004 por um pescador que trouxe uma parte da aeronave agarrada às redes. Em 18 de setembro do mesmo ano, o VD+D 543 despenhou-se numa zona pantanosa

junto ao Rio Lima, a 10 km de Viana do Castelo. Do acidente resultou a morte do piloto, natural de Perre, localidade situada a 5 km do local do acidente. Conforme notícias da época, quase toda a aeronave foi retirada do pântano à exceção do motor. Em 29 de outubro de 1951, durante um treino de caça realizado perto do Montijo, dois aviões da Base de Sintra chocaram em pleno voo. O "Hurricane" pilotado pelo Cabo João Reis, caiu no rio Tejo e submergiu. Consta que nunca foram encontrados, nem piloto nem avião.

Rumo ao Funchal, no dia 9 de novembro de 1958, descolou de Lisboa o hidro "Martin PBM5 Mariner", "Porto Santo", operado pela empresa nacional ARTOP – Aero Topográfica. A última comunicação que foi feita para terra dava conta de uma emergência a bordo e que iria amarar a 150 milhas do Cabo de São Vicente. A aeronave desapareceu para sempre, misteriosamente, no mar, assim como os seus 36 tripulantes e passageiros.

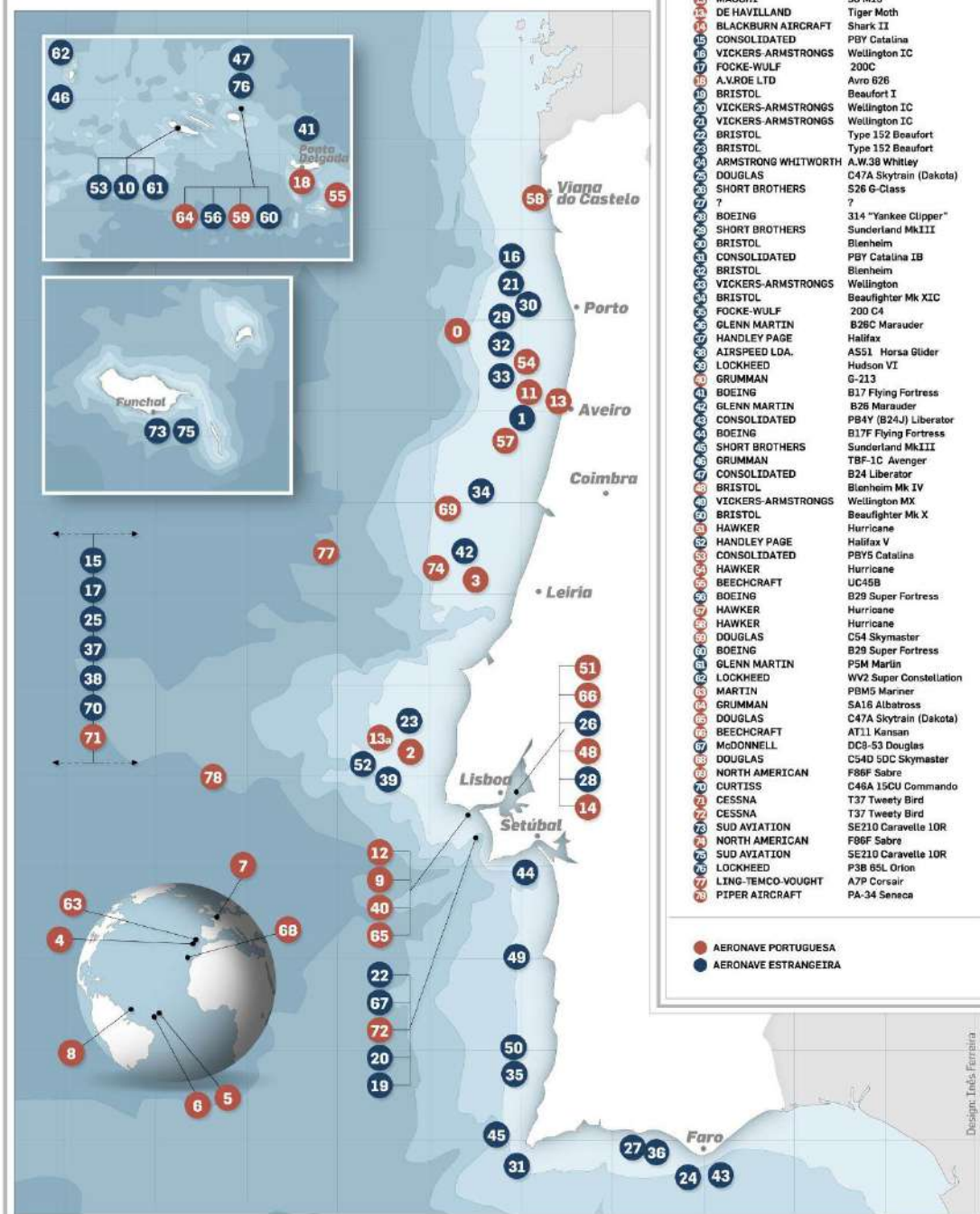
No ano seguinte, em 1959, no dia 12 de abril, descolou do Aeroporto da Portela um avião "Douglas C47A Skytrain – Dakota" da Força Aérea, com destino a Las Palmas. Poucos minutos depois de descolar despenhou-se no Tejo, a Sul da baía de Cascais, muito provavelmente devido à explosão de uma garrafa de oxigénio/ar comprimido. Deste enorme avião e da sua tripulação apenas foram recolhidos 3 corpos de tripulantes e registaram-se 8 desaparecidos. Apesar da área ter sido rocegada, nunca foram encontradas as principais partes do avião, tal como os motores, hélices, asas e compartimento de pilotagem.

Os acidentes aéreos no mar com aeronaves portuguesas não aconteceram apenas em águas ao largo de Portugal. A aviação portuguesa, presente em todos os territórios onde a presença de Portugal se fez sentir até aos tempos atuais, foi também marcada pela tragédia: no dia 26 de janeiro de 1960 um "De Havilland DH 114 Heron", da companhia de Transportes Aéreos de Timor, desaparece no mar num voo entre Darwin e Baunau; em 22 de janeiro de 1963, o "Douglas Skymaster" da Força Aérea, que efetuava um voo entre Lisboa e Gando, nas ilhas Canárias, despenha-se no mar a apenas 4 milhas do destino espanhol; no dia 4 de junho de 1964, ao largo de Luanda, o "F84G Thunderjet" da FAP, cai no mar na aproximação ao Aeroporto de Luanda, entre outros.

Mais recentemente assinalam-se diversas tragédias provavelmente ainda bem presentes na memória da maioria dos leitores, onde se destacam: em 18 de dezembro de 1977, um "Caravelle" em trânsito da Suíça para o Funchal, caiu no mar na aproximação à pista madeirense; em 7 de fevereiro de 1985 um "A7P Corsair" da FAP desaparece com o piloto ao largo da praia da Vieira; em 9 de março de 1988 outra destas aeronaves militares afunda-se ao largo das Ilhas Berlengas; em 24 de julho de 1991, um "Piper Seneca", da empresa Tecnovia,

afunda-se no mar na aproximação ao aeroporto do Funchal; em 27 de julho de 2008 um outro "Piper Seneca", cuja viagem começou em Bragança com destino a Coimbra, perdeu-se no mar com o seu piloto...

REGISTO PORTUGUÊS DE AERONAVES AFUNDADAS



Como facilmente se constata, existe um vasto conjunto de evidências de afundamentos de aeronaves em águas portuguesas e de aeronaves portuguesas afundadas em mares em outros pontos do globo que aguardam ser descobertos e que se constituem como verdadeiras “cápsulas do tempo”, porventura mantendo preservados factos relacionados com as razões que levaram aos seus afundamentos. Estes destroços podem ser classificados conforme a intenção ou objetivo que leve a estudá-los, seja como património cultural subaquático, património histórico, recurso patrimonial nacional, recurso museológico, como sepulturas humanas ou simplesmente como local de visita turística subaquática.

Apesar da pouca importância que em Portugal se tem atribuído aos destroços de aviões, contrapõe-se um crescente interesse que esta matéria tem merecido a nível internacional, rivalizando mesmo com o dedicado à pesquisa de navios metálicos afundados. As justificações para esta atenção internacional são diversas, mas parecem incidir na procura de peças para restauro de outros aviões, para enriquecer o acervo de museus aeronáuticos ou ainda para completar informação histórica relativa à sua época e aos factos contemporâneos das máquinas e dos homens que as operaram. Do ponto de vista do turismo subaquático, importa referir que a vertente de mergulho em destroços, de aviões e de navios, tem vindo a ganhar muitos adeptos. Os operadores de mergulho referem que a procura por este tipo de mergulho tem aumentado. Por este motivo, as empresas têm grande interesse em localizar e preservar os destroços subaquáticos “in situ”.

Para evitar a depredação deste património único importa dar a conhecer esta realidade a todos os entusiastas da História da aviação e apelar a todos os praticantes de mergulho autónomo para que durante os seus mergulhos mantenham os destroços de aeronaves já conhecidos tão bem preservados quanto é possível e que perante um achamento de um novo destroço que o comuniquem às autoridades marítimas competentes, de forma a promover o seu estudo e a sua proteção.

Finalmente e uma vez que não existe em Portugal um registo que trate, em exclusivo, das aeronaves afundadas em águas sob jurisdição portuguesa e os referentes a aeronaves portuguesas afundadas em outros pontos do globo, torna-se urgente a criação de um registo desta natureza de forma a contribuir para o conhecimento e debate nesta vertente da História portuguesa. Fica assim uma proposta para as entidades com responsabilidade na preservação da memória da aeronáutica nacional e para as responsáveis pela preservação do património cultural subaquático.





Vista do Old Rhinebeck Aerodrome a partir de um New Standard D-25. 12 de Julho de 2009
Crédito: [Ornoth@Flickr](#) (CC BY-NC-ND 2.0)

As aeronaves históricas no século XXI

António Sousa

A operação de aeronaves nos dias que correm é quase rotina, todos os procedimentos bem experimentados, bem implementados e verificados, as aeronaves e equipamentos são previsíveis, fiáveis e resistentes aos fenómenos meteorológicos. Mas nem sempre foi assim.

Os primeiros aviões, no início do século XX, eram máquinas extremamente frágeis feitas maioritariamente de madeira e cobertas de tecido, de modo a serem o mais leves possível já que a potência dos motores era muito, muito limitada à época.

Nos dias de hoje são muito raros os aviões originais dessa época em estado de voo, no entanto há muitas réplicas que têm as mesmas limitações de operação desses primeiros aviões.



Por exemplo, no Old Rhinebeck Aerodrome, cerca de 2 horas a norte da cidade de Nova Iorque, desde há 60 anos que se fazem, de Junho a Outubro, airshows ao fim de semana; ao sábado com o tema History of Flight e ao domingo com o tema World War I, onde é possível ver estes aviões históricos em demonstrações de voo.

Muitas vezes alguns aviões, os mais antigos, poderão não conseguir voar já que necessitam de condições meteorológicas muito calmas de modo a ser seguro voá-los.

Mas que limitações são estas e porque existem?

No início da aviação o conhecimento era muito limitado, tanto a nível aeronáutico, como de materiais. Adicionalmente, não havia ainda o conceito actual de aeródromo ou de aeroporto: existiam campos de voo onde os aviões descolavam e aterravam na direcção que desse mais jeito no momento, alinhados de frente para o vento. Os aviões eram de trem convencional, isto é, trem de cauda, e o controlo direcciona no chão não era primordial. As pistas eram maioritariamente de relva ou erva, e assim só tinham que ter um patim de madeira para proteger a cauda.

Operar este tipo de avião nos dias de hoje, em aeródromos actuais, torna-se muito mais difícil: as pistas têm uma direcção fixa e são muitas vezes em asfalto, sem o efeito amortecedor de uma pista de relva, gravilha ou até de terra batida. Os comandos de voo destas frágeis máquinas não são suficientes para contrariar o vento cruzado e rajadas que se possam fazer sentir. Então, como fazer? Num *airshow* em Duxford tive a oportunidade de o ver; como estes aviões necessitam de muito pouco espaço para descolar, apontaram-nos com o nariz ao vento e descolaram na diagonal, com a direcção da pista usando a relva, simples e eficaz.

São estas algumas das limitações à operação destas aeronaves históricas que a criatividade supera, mantendo viva a história aeronáutica.



Expedição: Visita Vintage a Madrid, FIO & FAAQ

José Guilherme Matias

Para começar este ano de 2022 da melhor forma, é com prazer que anunciamos a primeira saída de campo do Vintage em muito tempo. Mais especificamente desde o início dos confinamentos e dos constrangimentos que todos conhecemos bem e muito nos tem afetado o quotidiano.

Avizinhava-se um fim de semana no passado mês de fevereiro recheado de visitas, muitas fotografias e um grande espírito aeronáutico. Para tal, 6 sócios deslocaram-se à cidade de Madrid aqui ao lado no país vizinho, mais concretamente ao aeródromo de Cuatro Vientos, localizado a oeste da capital Espanhola.

Terminadas todas as formalidades a equipa prosseguiu viagem tendo terminado o dia com um briefing de todas as atividades a desenvolver bem como de todos os pontos de interesse e locais a visitar.

O sábado começou com a visita ao Museo de Aeronáutica Y Astronáutica, localizado nas imediações de Cuatro Vientos. Este espaço criado na década de 80 pretende reunir, conservar e mostrar património integrante da cultura aeronáutica espanhola, ou doações e trocas a este país. Pela riqueza do espólio é considerado um dos 5 melhores museus aeronáuticos na Europa. Dele fazem parte um espaço exterior e sete hangares no total. Desde aviões a helicópteros de várias épocas e contextos ligados à história espanhola, uniformes, motores e muito mais nada falta a este museu.

No intervalo deste dia atarefado a equipa foi presenteada com um almoço de iguarias locais nas instalações do Real Aeroclub de Espana, cujo edifício remonta a 1920.

Durante a tarde a equipa visitou a Fundacion Aeronáutica António Quintana constituída no ano de 2010 e com sede e hangar em Cuatro Vientos., tendo tido o privilégio de conhecer as instalações de uma forma detalhada com a colaboração de um dos sócios da mesma, tendo sido apresentados todos os projetos de restauro em curso, aeronaves em condições de voo, eventos e missão desta fundação.

O principal objectivo desta visita estava reservado para domingo: a exibição aérea realizada mensalmente no primeiro domingo de cada mês, caso as condições meteorológicas assim o permitam, pela FIO Fundacion Infante de Orleans, museu de aviões históricos em condições de voo. O programa é recheado e muito rico, estendendo-se por cerca de duas horas acrescentando ainda a visita áudio guiada a todas as aeronaves que mais tarde iriam voar. Desde o de Havilland DH60 Moth, a aeronave mais antiga da coleção, ao tão conhecido Boeing Stearman e North American T6 passando também pelo Importante Beechcraft C45 apelidado de "Twin Beech" entre muitos outros, que deixou a equipa sempre de olhos voltados para cima. Esta exibição é uma das principais fontes de receitas desta fundação constituída em 1989 e que tem o principal objectivo de divulgar, preservar e manter o espírito de aviação histórica e clássica com aeronaves que de uma maneira ou de outra tiveram um papel importante na aviação espanhola.

O dia termina com o regresso a Lisboa, boas memórias e a vontade de regressar brevemente e participar assim que possível em mais exibições do género.



Expedição: Oshkosh 1994

Louis Ballesterd





PREPARAÇÃO

Em 1994, morava em Atlanta, GA, USA. No verão, a minha esposa e filhos iam passar as férias do colégio à Suíça, e eu ficava lá, “solteiro”, cerca de 8 semanas. Como não faltam razões para fazer passeios em VFR nos EUA, 1994 foi um verão grandioso.

Obtive a minha licença VFR na Suíça em Julho de 1988. Seis anos mais tarde e depois de ter obtido a licença FAA “based on”, tinha alcançado um pouco mais de 600 horas TT.

Em 1994, o verão aeronáutico começou por um voo de 5 dias de Atlanta, Georgia para Detroit, Michigan em Junho. A “desculpa” foi ir ao jogo Suíça-USA, tendo sido organizado naquele ano o campeonato do Mundo de futebol nos EUA. (A Suíça empatou 1-1)

No final de Julho fiz a viagem em VFR de Atlanta até Oshkosh, Wisconsin, um pouco mais de 600 NM em linha recta “one way”.

Para terminar o verão em beleza, em Agosto fui de Atlanta até Lincoln Park Airport, New Jersey (N07). Destino estranho, a única razão de lá ter ido foi para ficar 3 dias em “camping” para comemorar o aniversário dos 25 anos do festival Woodstock original de 1969.

OSHKOSH

Oshkosh (KOSH) é um destino que qualquer piloto deseja voar, pelo menos uma vez na sua vida.

Mesmo com pouca experiência mas muito entusiasmo, lancei-me na aventura.

Tendo encontrado um companheiro não piloto para a viagem, comecei por informar-me das modalidades de lá chegar “inteiro”.

Naquela altura não havia Internet, não havia Whatsapp, não havia Facebook, não havia Youtube com vídeos explicativos, GPS estava na infância, não havia “Tablets”, o telefone era em maioria por linha terrestre (os EUA estavam em atraso na introdução de redes telemóveis) e o telefax ainda era muito utilizado.

Tudo ainda era à moda antiga. Mapas em papel, VOR-DME, ADF e NDB, e olhos fora do cockpit.

A principal preparação foi obter e assimilar o NOTAM (Notice To AirMen), que me foi enviado para casa por correio postal, eram MUITAS páginas. Depois tive ainda que:

- Mentalizar/decorar os vários pontos de entrada e depois os corredores a seguir até ao downwind, base e final.
- Anotar a altitude e velocidade reservadas aos aviões lentos. (Os mais rápidos estavam 500ft acima).
- Anotar as várias frequências que teremos que utilizar, e **NUNCA** responder às instruções do ATC.
- Preparar os vários documentos e preparar o percurso da ida e da volta.



Aluguei em Atlanta, um Piper PA-28-181 de 1976, N4348F, portanto “bastante” recente considerando o parque de aviões que se encontravam para alugar.

O custo de aluguer, incluindo o 100LL comprado na viagem, foi de 68 \$/hr (Hobbs), incluindo seguro e “sales tax”. Velhos tempos...

Voamos um total de 19.5 horas de ida e volta, das quais um par delas em « taxi » no chão em Oshkosh.

CHEGAR A OSHKOSH

No segundo dia da viagem, chegando perto de Oshkosh, com meteorologia decente, nada de particular a mencionar até cerca de 70 NM antes de KOSH.

Primeiro, obter o ATIS (Automatic Terminal Information Service), que dará as pistas em uso e as várias informações usuais.

Chegando ao primeiro ponto de entrada, tentar visualizar um (ou vários) outros aviões da nossa “família” para entrar em coluna a 1800 ft MSL e 90 kts.

Tive sorte, vi vários e consegui pôr-me numa fila, sempre mantendo distância com o avião da frente (e esperando que o atrás fizesse o mesmo!)

As fotos no NOTAM dos pontos de passagem, e dos pontos onde se mudava de rumo, estavam muito bem feitas. Mais, estando numa fila de aviões, seguindo o da frente facilitava a navegação.

E assim se avançava dum ponto de reporte ao seguinte, um avião atrás do outro, em fila indiana.

Os excelentes controladores aéreos que estavam no chão e nos observavam passando por cima deles, davam instruções um pouco diferentes das usuais. Em vez de chamar o “call-sign”, unicamente chamavam pelo tipo de avião, modelo, cor, (por exemplo: “white low wing”, “Green Cessna”, etc.).

A resposta do avião “chamado” era unicamente um movimento de asas (“rock your wings”), afim que o controlador tenha a certeza que o avião ao qual se destinava a comunicação a tenha bem recebido. Nós NUNCA comunicávamos com o ATC por “voice”.

O NOTAM previa que, em caso de congestionamento, num dos pontos de entrada (que são perto de pequenos lagos), em vez de seguir em frente, o ATC mandava um avião (“white tail dragger”, “red and blue high wing”, etc.) fazer um “holding pattern”. Esta espera materializa -se dando a volta ao lago “counter clockwise”, indo os seguintes aviões atrás dele, até ser autorizado a proceder pela rota prevista. Sempre respondendo com o habitual e vigoroso “rock your wings” para confirmar ter recebido a instrução.



E assim se aproximava o destino. Com ordens de “rock your wings”, se entrava em “downwind”, depois em “base” para terminar com uma “final”.

Outra particularidade era que aterravam 2 aviões ao mesmo tempo na mesma pista, um atrás do outro, pousando em círculos de cores diferentes pintados no 1º e no 2º terço da pista. Realmente impressionante.

Uma vez no chão, nada de travar ou reduzir velocidade. Voluntários (“flagmen”), estacionados à beira da pista indicavam os “exits” a utilizar, sempre em alta velocidade.

Neste momento, tínhamos que posicionar no vidro da frente um papel com 3 letras maiúsculas bem visíveis, que permitiam aos “flagmen” nos encaminhar para o parking que nos era atribuído. No nosso caso, “GAP” (General Aviation Parking), mas havia várias opções para aviões históricos, warbirds, seaplanes, vintage, homebuilt, etc.

Como chegámos a horas de muito tráfego, o mais demorado foi atingir o estacionamento..... parecia a fila de carros na Ponte 25 de Abril!

A maioria dos parkings são de relva. Uma vez arrumado o avião, o NOTAM explicita que se tem que amarrar firmemente o avião no chão, com equipamento que cada piloto tem que levar consigo.

O habitual em Oshkosh, visto os milhares de aviões, multiplicado por uma média de 2 pessoas por avião, era de fazer campismo debaixo da asa.

Um amigo de Atlanta, conhecia um casal mexicano em Oshkosh, morando bem perto do aeroporto, e que alugava 2 quartos na casa deles.

Que luxo! Duche todos os dias, pequeno almoço em casa antes de sair (tacos e tortillas), uma cama confortável para dormir.

E “cherry on the cake”, ele emprestou-nos 2 bicicletas que nos permitiram ir e regressar duma das entradas até casa em 15 minutos.

O MEETING E O AIRSHOW

O airshow em si não se consegue descrever, e hoje deve ser ainda mais impressionante. No chão, milhares de aviões, de todo tipo, modelo, idade, construção, etc.

Do ultraleve aos grandes bimotores, hidroaviões, helicópteros, experimentais, tudo o que voa se pode encontrar lá.

No ar, a horas definidas, o tráfego aéreo é interrompido e assiste-se a inúmeros shows aéreos, desde pequenos aviões (Piper Super Cub ou Pitts) ao Concorde (em 1994).



Entretanto pode-se passear por milhares de aviões nos vários parkings, pode-se assistir a seminários ou cursos de todo tipo, e fala-se de aviões de manhã até à noite. Em várias zonas encontramos stands de todo tipo de equipamento, novo e de segunda mão, para qualquer tipo de actividade aeronáutica. Não faltam também stands de comida, “fast food” de qualidade média....

Em 1994, não se faziam tantas fotos como hoje. Tenho muito poucas recordações daquela viagem, vivia-se mais o momento, em vez de o compartilhar “live” por Instagram ou Facebook. Hoje podemos ver muitos vídeos na internet sobre o evento, desde as chegadas até às áreas de exposição.

REGRESSO

Tudo o que é bom tem um fim, e lá chegou a hora de regressar.

Escutar o ATIS, mas nada de contacto rádio enquanto se está no chão. Ligar o motor, fazer os “checks”, posicionar no vidro da frente um sinal em papel “VFR”, e avançar lentamente., Os “flagmen” regulam o tráfego no chão.

Novamente várias filas até se chegar perto da pista em uso, onde outros “flagmen” nos indicam por sinais uma posição de cada lado da “centerline” da pista.

“Line up and wait” não existe. Controladores da FAA encontram-se em plataformas ao lado do “threshold” da pista, e por sinais manuais, dão instruções a 2 aviões a cada vez para se posicionar em paralelo e descolar em “formação”.

Uma vez no ar, devemos unicamente monitorar a frequência atribuída, manter a separação lateral, estar-se muito atento e seguir rota para casa com os olhos a brilhar de recordações.

Cada um de nós deveria ir pelo menos uma vez ao meeting da EAA em Oshkosh.

Um ponto a considerar é a meteorologia, que na última semana de Julho, primeira de Agosto pode ser traiçoeira. Todos desejam CAVOK e pouco vento, mas existem condições de ventos fortes, trovoadas, tempestades e muito calor. Mas isto seriam somente desculpas para não ir até lá...

ALBUM









APOIA O TEU VINTAGE AERoclUB!

ACABEI DE PAGAR AS QUOTAS
E NÃO RESISTI A UMA T-SHIRT!
O PURPLE DISSE QUE MAIS UNS ASSIM
E CONSEGUIMOS ENCHER O
DEPÓSITO DO VAC!!!



FAZ UM DONATIVO
E RECEBES EM TROCA
MERCHANDISING DO VINTAGE



Mais info? Contacta
vintageac.plan@gmail.com



Captain Purple

Que ousada aventura, que incrível audácia, que diabo aconteceu desta vez ao Captain Purple? As melhores explicações ganharam um prémio, promessa de Hangar! Enviem para hangartalk.vac@gmail.com

Calendário

06 Fevereiro & 06 Março - *Exhibicones de Vuelo*, FIO, Madrid, ES

30 Março - 100 anos do início da Travessia do Atlântico Sul

01 Maio - Shuttleworth Season Premiere Airshow, UK

04-05 Junho - Ferté Alais, FR

18-19 Junho - Duxford Summer Air Show, UK

25-31 Julho - EAA Air Venture, Wisconsin, EUA

27 Agosto - Duxford Flying Evening, UK

02-04 Setembro - Caramulo MotorFestival 2022, PT

10-11 Setembro - Duxford Battle of Britain Airshow, PT

08 Outubro - Duxford Best of 2022, UK

12-15 Outubro - Portugal Air Summit, Ponte de Sôr, PT

11 Novembro - 9º Aniversário do Vintage



Foto André Garcez

Memento Beechcraft

O Beechcraft já não está ao cuidado do VAC, as voltas da vida levaram-no para outras mãos.. Mas foi motivo de muita actividade intensa pelos sócios, alvo de carinho e trabalho, encontro do mesmo espírito ligado às coisas do ar. Vai deixar saudades mas também, torcemos todos, no sentido de dever cumprido. Nada agradará mais que sabê-lo a voar, mostrando-se num qualquer festival aéreo e poder dizer, "voa meu amigo, é bom ver-te e ouvir-te no teu elemento. Um bocadinho de nós está aí em cima contigo."

Dos habituais da casa já sabemos como pensam e estão nas coisas, aproveitamos para recordar aqueles a quem lançamos o isco brilhante do Beech, atirado ao mar da humanidade, fisingando com os seus rebites e pele brilhante novas mãos, caras, sorrisos para esta causa de manter a memória viva:

" (...)Aprendi imenso, foi uma tarde de sábado excelente!" - Rodrigo Simões

"(...) agradeço a experiência e espero voltar a repetir muitas mais vezes!" - Pedro Fouto



“Relativamente à minha experiência posso dizer com toda a convicção que gostei imenso da tarde. Foi definitivamente uma oportunidade única e enriquecedora que nunca tinha tido, e certamente quero voltar a ter. Para um aluno de um ATPL (que ainda se encontra na teoria) julgo que foi uma excelente forma de observar um pouco do que tenho aprendido. Sempre tive o desejo de poder ver um motor radial de perto. Poder ver, tocar e observar com pormenor a sua construção será algo que certamente nunca irei esquecer! Para além da parte da aviação também tenho um particular interesse pela história, por isso ter o privilégio de poder participar no grupo de trabalho do beechcraft foi algo fenomenal. Podemos encarar esta tarde quase como uma visita ao passado. É possível imaginar como seriam as aventuras que os veteranos da segunda guerra mundial tinham em aviões deste tipo. Uma palavra para descrever este sábado: memorável! Obrigado e saudações aeronáuticas!” - Tomás Almeida

“Foi sem dúvida uma experiência vantajosa e incrível. Tivemos todo o gosto em estar presentes e sem dúvida alguma que na existência de novas oportunidades estaremos 100% interessados em colaborar. (...). Aproveito para também vos parabenizar por esta iniciativa incrível que é o Vintage. Um especial obrigado (...)que nos recebeu com toda a simpatia, por toda a experiência aeronáutica que partilhou connosco e por todas as explicações sobre o Twin Beech pelo qual fiquei extremamente fascinada, sem dúvida uma máquina incrível!! “ - Maria Duarte



Perfil: Leandro Roxo

O Leandro Roxo é o nosso companheiro e amigo mais Vintage: com mais de 80 Primaveras continua a ser um dos nossos entusiastas.

Puxado para o Vintage pelo filho, entrou como voluntário, na altura da decapagem e polimento, tendo esfregado muito a parte inferior do Dakota, com o seu grande companheiro Horácio. Depois colaborou nos restauros do Chipmunk e do T33 do Museu do Ar, integrando a equipa do VAC. Trabalhou também com outros elementos na catalogação dos arquivos da TAP, o que permitiu descobrir verdadeiros tesouros enfiados em pilhas de papel. Sempre presente nas bases abertas em Sintra, no stand do VAC, contagiou ainda novos voluntários. Pelos seus conhecimentos de gestão e contabilidade, foi admitido como sócio para ajudar nessas tarefas e é actualmente o presidente do Conselho Fiscal.

Vejamos o que nos diz da sua experiência no VAC.

LR: Isto da aviação, para mim, já vem de longe.

Nos idos anos cinquenta, do século XX, era um apaixonado da BD, vício que ainda mantenho, e o meu herói favorito era um piloto de caças a jacto (tipo Fiat), o qual vivia muitas aventuras.



Sonhava um dia ser eu a pilotar um aparelho daqueles e voar livre pelo espaço. Azar, apanhei sarampo e, contra a ordem do médico, (na altura havia ordem de recolher a quarto e sem luz solar), resolvi sair para apanhar ar. Resultado, fiquei com a visão diminuída e,..., lá se foi o aviador ao ar, ou seja, fiquei aviado para a aviação.

Limitei-me a ir ver os aviões no aeroporto, no cinema, os hidroaviões quando amaravam no Tejo e a ler livros, sobre aviação e de F1, em BD. Morava em Belém e daí chamarem-me por vezes “Velho do Restelo”.

Como bom alentejano, gosto de espaços abertos e já que não dava para ir para o ar, resolvi ir para o m’ar, leia-se marinha. Outra desilusão. Também não podia usar óculos como piloto e ainda não havia lentes de contacto. Desisti, passei a voar em pensamento e dediquei-me à gestão e contabilidade.

Depois de muitas aventuras, nem sempre com os pés assentes em terra, casei e algum tempo depois acabei por ter em casa um “Major Alvega”, sem que conscientemente tenha contribuído para tal, que tirou brevet enquanto estava em Monte Real.

Não lhe aconteceu como ao pai, mas, azar dele, era bom em electrónica e quando pediu transferência para Lisboa para tentar entrar na Academia, houve inconveniente para o serviço.

Anos mais tarde, fui desafiado pelo VAC para uma ajuda para à TAP, no restauro do Dakota (no Museu do Ar) e também no seu arquivo no Aeroporto. E aí estava eu no mundo da aviação e no VAC.

Quando me perguntam o que faço na BA1, por piada, costumo responder “lixo os aviões”. Foram uns bons tempos de convívio, que se prolongaram para além do Dakota e continuaram com restauros de outros aviões do Museu do Ar, dos quais alguns já se encontram em exposição.

Espero que o VAC consiga manter o bom relacionamento com a TAP e o Museu do Ar, para que no que me seja possível, continuar a acompanhar nesse campo e nos outros que estão no plano de acções previstas no futuro.

Para que possa continuar a “voar” com eles.

