

Hangar Talk



Mensagem do Cockpit

Carlos Tomaz - Presidente Vintage Aero Club

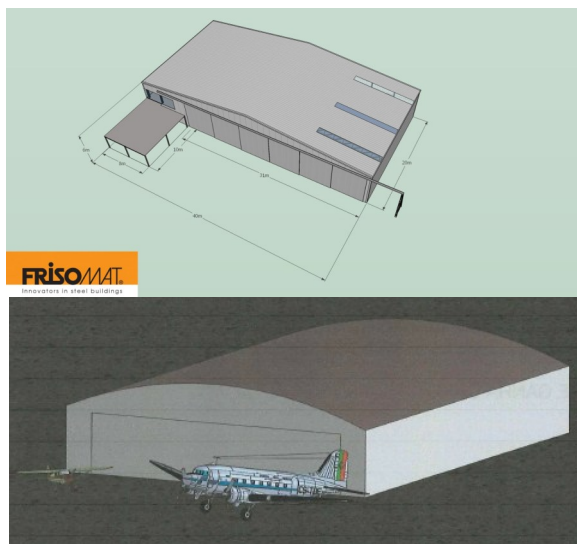
Com um ano novo a aproximar-se, vemos com entusiasmo o conjunto de atividades previstas para 2025, já aconteceram por esta altura, como o Beiras Air Show 2025, o dia da Base Aberta na BA1 em Sintra e workshops VAC, entre outros.

Tem sido um desafio manter a regularidade desejada para esta newsletter, pelo que fica aqui o pedido de ajuda para aqueles que nos poderão apoiar a concretizá-la. Precisamos de artigos, revisores de texto e edição. Por isso, por mais pequena que seja a vossa disponibilidade, ajudem na forma que conseguirem!



Apresentação do Boeing 707 aos visitantes no Museu do Ar durante o dia da Base Aberta BA1, Sintra Foto: Vintage Aero Club

O grande projeto que nos tira mais tempo é o OP19 Centro Vivo de Aviação Clássica. Já foram abordadas todas as entidades necessárias à sua execução, mas o projeto continua a ter bloqueios políticos, pelo que continuaremos a lutar e exigir o que nos é legalmente devido, resultado da vitória do OP em 2019. Contamos com o apoio de todos vós.



O Centro de Aviação Clássica Vintage Aero Club

Este ano viu também o lançamento da campanha da ANAC chamada As Tuas Asas Começam Aqui, que prevê motivar os jovens a seguir uma carreira profissional na área aeronáutica. O VAC participou na reunião inicial da campanha e já acompanhou a autoridade aeronáutica em várias iniciativas, fazendo parte integrante do Comité Executivo da campanha.

Este ano recebemos o nosso primeiro avião. Trata-se um Lake Renegade LA4, cedido pela empresa Avincis em 2024. paragrafo

Com o apoio da ANAC, encontra-se guardado em Alprate e será um projeto de restauro de longa duração.



O Lake LA4 Renegade cedido pela Avincis ao Vintage

Foto: Carlos Tomaz

Voltámos também ao Dakota para limpeza e workshop de polimento, voltaremos novamente para terminar o polimento exterior do avião.

Contamos ainda lançar o projecto de restauro de alguns cockpits de aeronaves em exposição no Museu do Ar, assim como participar em investigações históricas de outros eventos aeronáuticos.

Na sequência de promover o conhecimento junto dos nossos membros, aconteceram ainda workshops sobre Overhaul de Motores (SkyAir) e Legislação sobre Manutenção em Aeronaves Clássicas. Estão ainda previstos mais para este ano, pelo que fiquem atentos.

Finalmente, participámos também noutros eventos como lançamento de livros, palestras, atividades com crianças, etc. E guardem a data Dezembro, para celebrarmos o nosso 12º aniversário e o Natal juntos!



Ficha Técnica
Periodicidade
Inverno 2025

Redacção
Vintage Aero Club

Direção
Carlos Tomaz

Edição
Filipe Cardoso

Revisão
Miguel Pinto Coelho

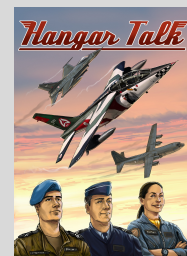
Capa
Henry Horta

Colaboradores
Carlos Tomaz, Pedro Alceu,
António Sousa, Valter Santos,
Ricardo Reis, Paulo Pereira

Fotografia e Imagem
Vintage Aero Club, Carlos
Tomaz, Guilhermino Pinto,
António Sousa, Pedro Nunes,
Filipe Cardoso, Wikipedia,
NMUSAF

Contracapa
Filipe Cardoso - Yak 18 -
Yakstars, Beiras Airshow 25

Contactos
hangartalk.vac@gmail.com
direcao@vintageaeroclub.pt
geral@vintageaeroclub.pt



AEROGRAMAS

Estão de volta os Aerogramas, o nossos telegramas aeronáuticos que trazem notícias de forma muito resumida do nosso Club e da aviação Clássica espalhada pelo Mundo.

AeroXperience

Por Carlos Tomaz e Foto: Guilhermino Pinto



O VAC participou no dia 25 de Outubro do evento AeroXperience, organizado no Campo de Voo de Benavente. Juntaram-se nesse dia vários parceiros ligados à aviação ligeira, fazendo a ponte com outros entusiastas, como lojas de aviação e simuladores de voo. O VAC teve a oportunidade de fazer uma apresentação sobre a Aviação Clássica, para uma muito interessada plateia.

Visita à AeroHélice

Por Carlos Tomaz e Foto: Guilhermino Pinto

O VAC visitou no dia 27 de Outubro empresa nacional AeroHélice, na região de Arruda dos Vinhos, perto de Lisboa. Esta empresa abriu as portas a uma visita coordenada para um grupo de voluntários do VAC. Foi possível observar as várias fases overhaul de hélices e outros componentes, que fazem da AeroHélice uma referência mundial. Foi possível ver de perto como são feitas as medições, correções, limpezas, inspecções, pinturas e calibrações de todos estes equipamentos, contando com o muito simpático grupo de trabalhadores que nos acolheu. Existirão, no futuro, outras actividades envolvendo a AeroHélice, pelo que fica o agradecimento por esta exclusiva visita.



Visita à NAV

Por Carlos Tomaz Fotos: Guilhermino Pinto

O VAC visitou no passado dia 17 de Novembro de 2025, o Centro de Controlo Aéreo de Lisboa - NAV. Os voluntários e sócios do VAC puderam ver a sala de controlo do espaço aéreo nacional, desde os sectores Norte, Centro e Sul, assim como os da região Oeste e ainda a aproximação da Madeira. A NAV acarinhou este grupo de entusi-



astas, com explicações dos procedimentos, tecnologias e políticas de gestão do espaço aéreo em Portugal. Foram ainda demonstradas as comunicações entre estações de trabalho, diferentes centros de controlo aéreo, comunicações CPDLC (Controller Pilot DataLink Communications) e do procedimento PMS (Point to Merge System). Esperamos fazer no futuro novas visitas, promovendo a história aeronáutica que a NAV representa para o país.

BREVES

Bristol Beaufort encontrado no Mar de Timor

Os restos praticamente intactos de um Bristol Beaufort foram encontrados no Mar de Timor, Darwin Austrália.

Identificado como sendo o B.VIII A9-497, foi um dos 700 Beaufort contruído sob licença na Austrália entre 1939 e 1944. De acordo com as Forças de Defesa Australianas o avião irá permanecer submerso intacto e gerido como local histórico.

Lockheed C130 Hercules segue para o Museu da Força Aérea da Nova Zelândia

Após cerca de 60 anos de serviço o C-130H Hercules com registo na RNZAF NZ27001 fez o seu último voo para Wigram, Christchurch.

Junkers Ju 52 "D-AQUI" tem nova casa

O Junkers Ju 52 registo D-AQUI em Julho mudou de casa de Paderborn-Lippstadt para o Aeroporto Internacional de Frankfurt onde terá novas instalações.

Propriedade da Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung chegou a Paderborn desmontado como projecto em 2020 com projecto para hangar próprio e "táxi runs" mas infelizmente nunca se concretizou.

Irá juntar-se em Frankfurt ao Lockheed Super Constellation para a comemoração do centenário da Lufthansa



APOLLO 13 NO MUSEU DO AR

Por Carlos Tomaz



A Bandeira Nacional em exposição no Museu do Ar, Polo de Sintra —Foto: Carlos Tomaz

Parece estranho, mas na verdade o Museu do Ar em Sintra tem um artigo em exposição que voou na famosa missão da Apollo 13.

O lançamento desta missão aconteceu a 11 de Abril de 1970 e o comandante foi James Lovell Jr. Cerca de 56 horas após abandonar a atmosfera terrestre, um tanque de oxigénio explodiu, obrigando os três tripulantes a mu-

darem-se para o módulo lunar e abandonar a alunagem prevista. No regresso ao planeta Terra, que aconteceu quatro dias depois, devido à rota de recuperação na nave espacial, foi adaptado um conjunto de sistemas de oxigénio e navegação. A amaramagem aconteceu normalmente no Oceano Pacífico, tendo toda a missão considerada um sucesso técnico.

ENTREVISTA - FERNANDO PINHO

Por Carlos Tomaz

Tivemos recentemente uma conversa com o Sr. Fernando Pinho, ao abrigo das entrevistas para o projeto do VAC, Património Aeronáutico Móvel.

O objetivo é ouvir, em primeira mão, as histórias daqueles que alimentaram o espólio da aviação em Portugal, mesmo que de forma incógnita.

A sua ligação aeronáutica é muito forte com o Aeródromo de Cascais, ligado ao início da Heliportugal e à Cepsa, enquanto abastecedora de combustíveis de aviação.

Começou cedo, quando aos 7



Fernando Pinho em Entrevista - Foto: Carlos Tomaz

anos assistiu presencialmente à inauguração do aeródromo, a 10 de Outubro de 1964.

Mais tarde, relembra episódios que o levaram a conhecer alguns das mais notáveis personalidades, como a Princesa Stephanie do Mónaco. Relembrou-nos também a sua ligação aos clássicos, como o F86 Sabre, usado como

co, apesar do incumprimento do principal objectivo, a alunagem na lua.

A coleção do Museu Tap tem esta bandeira em exposição no polo de Sintra, apesar de se saber pouco sobre a origem desta. Procuraram-se mais informações, se alguém as tiver.

O Museu do Ar tem ainda outra bandeira portuguesa viajada no espaço, no polo de Alverca.



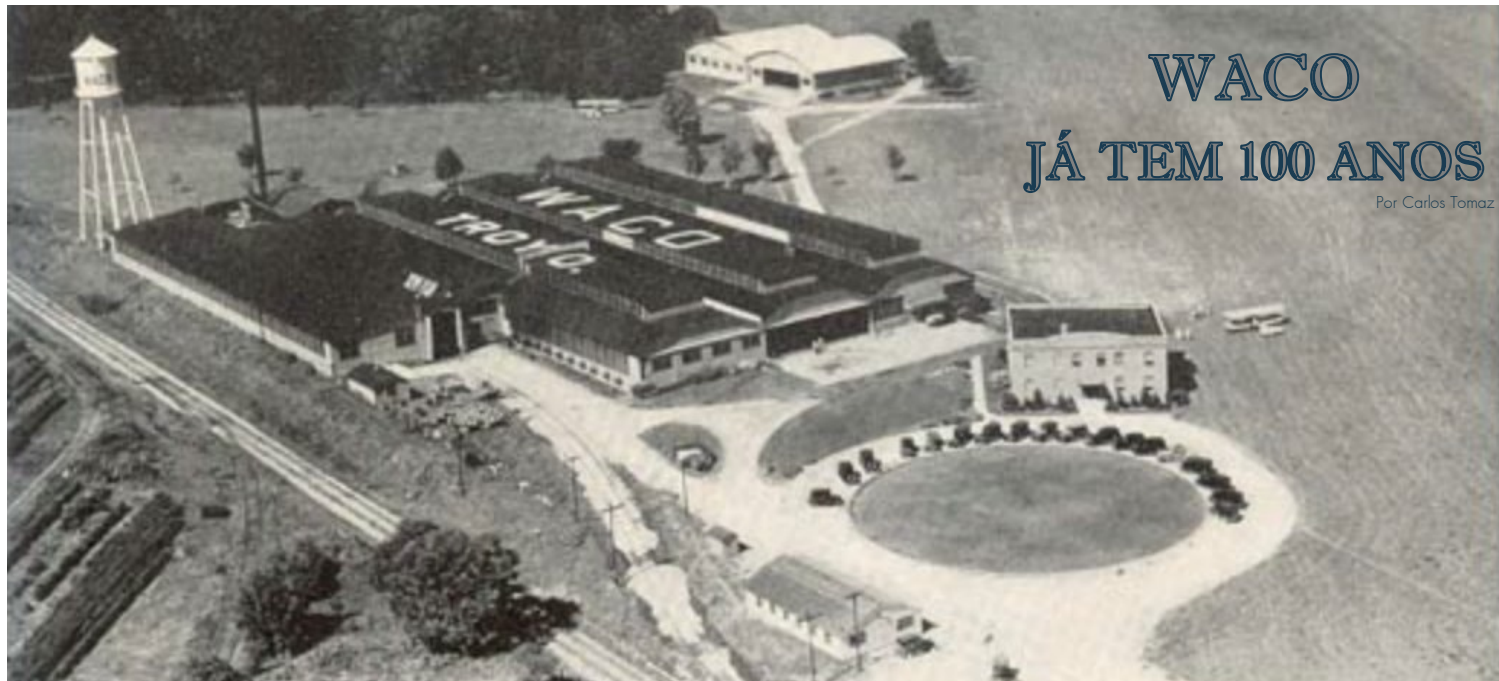
parque infantil, os aviões abandonados do Bifra, o início dos festivais aéreos, o abastecimento lento dos Dakotas, entre muitos outros.

Esperamos no futuro poder saber mais detalhes da sua história aeronáutica, como quando o combustível Avgas custava 12 tostões por litro, no ano de 1973.



F-86 no aeródromo de Tires - Foto: Autor desconhecido





WACO

JÁ TEM 100 ANOS

Por Carlos Tomaz

Dois empresários juntaram-se a dois pilotos em 1920, e criaram a Weaver Aircraft Company. Os pilotos eram George Weaver e Charlie Meyers e trabalhavam numa outra empresa conhecida, a Curtiss. Porque George era já na altura um conhecido instrutor da US Army Air Service, o seu nome foi utilizado para o branding original da empresa. Com o tempo, a sua designação passou a ser uma mistura dos últimos nomes dos dois pilotos, dando origem à Waco Aircraft Company. Os seus modelos começaram com o Cootie, e depois seguiram a ordem numérica normal, com ênfase nos Waco 10, YMF-5 e

nas missões na Sicília, Normandia, Alemanha e Países Baixos.

No entanto, o fim da guerra não promoveu novos modelos e a companhia passa a produzir outros produtos que não aeronaves, abrindo falência em 1965. Hoje o nome da empresa persiste na Waco Classic Aircraft Corporation, que tendo comprado os direitos para o desenho dos seus modelos, oferece ao

mercado os produtos atualizados do YMF-5C, com tecnologia de fabrico actual e motor Jacobs R-755-A2.

O aeródromo que tornou a empresa mundialmente conhecida ainda existe, e nele está sedida a Waco Historical Society, que organizou em 1923, um fly in que contou com a presença de 45 aeronaves desta marca. Também tem sede no local o museu Waco Air Museum, que detém 10 aeronaves de modelos diferentes, grande parte delas doadas. O museu promove ainda o restauro desses modelos, que pela significância na história da aviação, só têm sentido estarem em condições de voo.



Acima: WACO YMF-5C - Fonte: Wikipedia



WACO UPF-7 - Fonte: Wikipedia

UPF-7 de 3 lugares. O advento da 2ª Guerra Mundial trouxe um dos seus modelos militares mais conhecidos, o planador CG-4A Assault Glider. Foram construídos perto de 4000 exemplares deste planador, por cerca de 16 companhias diferentes, com a Waco a ser responsável por 1000 exemplares, a custar perto de 19000 dólares cada um. Este modelo foi operacionalmente importante



Abaixo: Planador WACO CG-4A USAF - Fonte: Wikipedia



ESPECIAL BEIRAS AIRSHOW 2025



Belíssimo Exemplar de um Boeing Stearman
baptizado de "Carmen" que abrilhantou os
céus de Castelo Branco com Ainhoa Sanchez
Wingwalker - Foto: Filipe Cardoso

BEIRAS AIRSHOW 2025

BEIRAS AIRSHOW 2025 - BALANÇO E VISÃO DE COORDENAÇÃO

Por Pedro Alceu

O Beiras Airshow 2025 representou um momento verdadeiramente marcante para o município de Castelo Branco e para a região da Beira Baixa. Foi a primeira vez que o aeródromo municipal acolheu um evento aeronáutico desta escala, reunindo milhares de visitantes, dezenas de aeronaves civis e militares, pilotos nacionais e internacionais, escolas de aviação, empresas e operadores do setor. Ao longo de um fim de semana inteiro, Castelo Branco tornou-se o centro da aviação em Portugal, com um programa diversificado que incluiu demonstrações aéreas, exposições estáticas, experiências interativas e uma forte componente educativa e de divulgação junto do público mais jovem.

Para o município, o Beiras Airshow foi muito mais do que um evento: tratou-se de um verdadeiro investimento estratégico. Afirmou o aeródromo como infraestrutura com potencial de crescimento, demonstrou a capacidade de Castelo Branco para acolher eventos de elevada exigência técnica e operacional, e reforçou o posicionamento da cidade como



Na primeira linha a formação de 5 Yak 52 da patrulha acrobática Yakstars, mas ao fundo a torre de controlo de Castelo Branco e tenda, centro de todas as actividades no solo deste festival - Foto: Filipe Cardoso

destino dinâmico e com visão de futuro. O impacto económico local foi visível, com forte ocupação hoteleira, aumento do consumo na restauração e comércio, e um retorno mediático relevante a nível nacional. Além disso, o evento contribuiu para criar novas oportunidades de contacto entre instituições, operadores e entidades públicas e privadas, deixando sementes para colaborações futuras.

Organizar o Beiras Airshow foi, desde o início, um exercício de enorme complexidade técnica, logística e institucional. A preparação decorreu ao longo de vários meses e implicou a articulação com um conjunto muito alargado de entidades: desde autoridades aeronáuticas como a ANAC, até forças de segurança, proteção civil, serviços médicos, Força Aérea, pilotos, operadores civis, fornecedores técnicos e estruturas municipais. Todo o planeamento operacional do aeródromo teve de ser revisto para responder às exigências de um espetáculo aéreo, incluindo procedimentos específicos, condicionamentos temporários do espaço aéreo, segregação de áreas, gestão do público e resposta de emergência.



Acima: Briefing diário aos pilotos participantes no evento - A segurança de todo o evento foi sempre uma constante preocupação da organização do BAS 2025 Foto: António Sousa / Direita: Passagem em formação diamante de 4 dos 5 Yakstars presentes no Beiras Airshow 2025 Foto: Filipe Cardoso



BEIRAS AIRSHOW 2025 - BALANÇO E VISÃO DE COORDENAÇÃO

A componente logística envolveu a instalação de estruturas temporárias, acessos dedicados, zonas de exposição, sistemas de som e comunicação, pontos de alimentação, segurança privada, sanitários, energia e limpeza. Por sua vez, a comunicação institucional e a promoção do evento exigiram uma abordagem multicanal, com produção de conteúdos próprios, envolvimento da imprensa local e nacional, presença ativa nas redes sociais e colaboração com os patrocinadores e parceiros envolvidos. Nada disto teria sido possível sem uma coordenação central eficaz, capaz de ligar todas as frentes do projeto e de tomar decisões em tempo útil, muitas vezes sob pressão e com margens muito reduzidas para erro.



Acima: O C295 da Força Aérea Portuguesa marcou presença no evento com uma série de baptismos de voo - Foto: Filipe Cardoso

Abaixo: o North American T-6 da Aero Fénix também marcou presença e ainda tivemos a oportunidade de o ver a voar - Foto: Filipe Cardoso



pública e os limites técnicos. Ao longo deste processo, tive a oportunidade de trabalhar com equipas altamente profissionais, de diferentes áreas, e de contar com o apoio de entidades que acreditaram no potencial do Beiras Airshow mesmo antes de ele se materializar. Esse espírito de colaboração foi essencial para o sucesso do evento.

O resultado final superou as expectativas. O entusiasmo do público, o profissionalismo dos participantes, a cobertura mediática e, sobretudo, o impacto direto no território comprovam que o esforço valeu a pena. O Beiras Airshow 2025 foi uma demonstração clara de que é possível organizar, a partir do interior, um

Na qualidade de coordenador de operações, assumi uma parte dessa ligação transversal entre todos os intervenientes. Foi um trabalho contínuo, muitas vezes invisível, que implicou reuniões técnicas, validação de procedimentos, resolução de conflitos operacionais, resposta a situações imprevistas e uma atenção permanente aos detalhes. A exigência foi grande, mas também o foi o sentido

de responsabilidade: garantir que tudo decorria com segurança, com qualidade, dentro dos prazos e em linha com a visão estratégica que tínhamos para o evento.

Gerir um projeto desta natureza é também um exercício de equilíbrio constante: entre o que é desejável e o que é viável, entre a ambição e os recursos disponíveis, entre a expectativa



Parelha de TB-30 Épsilon da Força Aérea Portuguesa - Foto: Filipe Cardoso



BEIRAS AIRSHOW 2025 - BALANÇO E VISÃO DE COORDENAÇÃO

evento com escala, ambição e qualidade nacional. Mas, mais do que isso, foi a prova de que existe talento, capacidade técnica e vontade para continuar a investir em projetos que valorizam o território e o aproximam de setores estratégicos como a aviação.

Este foi, sem dúvida, um primeiro passo. O conhecimento acumulado, as relações criadas e a experiência adquirida com esta edição deixam uma base sólida para futuras iniciativas. Com visão, planeamento e trabalho em equipa, ficou demonstrado que o interior do país tem condições para pensar em grande. E esse é talvez o maior legado do Beiras Airshow 2025.



Abaixo: Já no final do primeiro dia a brilhante demonstração de Ainhoa Sanchez a única Wingwalker Ibérica - Foto: Filipe Cardoso



Acima: A placa de Castelo Branco ao fim de um dia intenso de festival com o TB-30 da FAP à esquerda e o Citabria de Cunha Pereira à direita, ao centro o Follow Me, gentilmente cedido pela A Matos Car, um dos patrocinadores do evento - Foto: António Sousa

Direita: Um Sonex, raro por terras lusas e que foi um dos diversos aviões participantes no Fly In que aconteceu durante o Beiras Air Show edição 2025 - Foto: Filipe Cardoso



BEIRAS AIRSHOW 2025 - SPEAKERS

Por António Sousa



Acima: Cmdt. João Roque dos Santos da Lusofly habitual speaker em diversos festivais e também palestrante em diversos simpósios sob o tema da aviação, sempre com uma nota de relevo a dar ao momento durante o festival, transmitindo tudo o que se está a passar de forma clara para todos. - Foto: António Sousa

Abaixo: Filipe Cardoso e António Sousa do Vintage Aero Club em mais um ano como Speakers do Beiras Air Show - Foto: Carlos Tomaz



O VAC teve o gosto de ser convidado mais uma vez para o Beiras Air Show tendo participado com um stand, uma barraquinha de bebidas e fazendo alguns membros a função de *speaker*. Tive o prazer de ser convidado para ser um desses *speakers* junto com o Filipe Cardoso e o Carlos Tomaz. Mas afinal o que é e o que faz um *speaker*?

Durante um festival aéreo, a actividade aérea vai acontecendo um pouco sem o conhecimento do público, há um alinhamento e há *briefings* em que se define como as coisas vão acontecer, mas há sempre alterações de última hora; acontece também o público em geral não conhecer os pilotos que vão actuar nem em que consistem as suas actuações, cabe então aos *speakers* o papel de informar o público de tudo o que vai acontecendo. Os *speakers* participam nesses *briefings* com os pilotos e com o *Air Boss* (pessoa que assume a responsabilidade do espaço aéreo durante o *airshow* e que interage directamente com os pilotos via rádio) e tentam o mais possível explicar quem são as pessoas que vamos ver actuar, que tipo de avião usam, que manobras irão efectuar e até dar um enquadramento de modo a que o público em geral possa apreciar melhor as actuações. Para o fazermos escutávamos em permanência a actividade num rádio de banda aérea

e usámos *walkie talkies* tendo também já uma boa base de dados sobre os aviões, os pilotos e as equipas que nos permitiam ir também preenchendo os momentos mortos com pequenas explicações. Neste ano até tivemos a função adicional de coordenar com a equipa de som do Beiras as músicas que alguns pilotos queriam ter a tocar no momento das suas actuações, algo que não estávamos à espera mas que foi um desafio vencido em coordenação com o Tiago da equipa de som. É que a cabine de som estava bem no interior da tenda e era necessário coordenar à distância a entrada desses áudios nos momentos certos.

E esta é uma pequena explicação do que fazem os *speakers*.

Até um próximo festival...



BEIRAS AIRSHOW 2025 - EM IMAGENS

Por António Sousa, Carlos Tomaz, Pedro Nunes, Filipe Cardoso

O Beiras Air Show 2025 foi sem sombra de dúvidas o evento aeronáutico que marcou o ano de 2025. Afigurou-se uma vez mais como um Air Show muito completo, em franco crescimento e com um futuro promissor. O Vintage Aero Club participou nas mais variadas vertentes. Deixamos aqui em imagens um pouco desses dias pela lente de alguns associados participantes, esperemos que gostem.



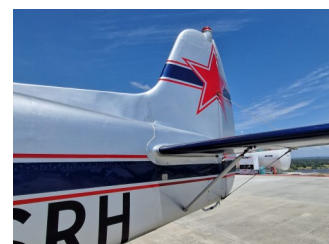
Acima: As caudas dos 5 Yak 52 da Patrulha Yakstars - Foto: António Sousa

Direita: Beechcraft Baron 55 de Mika Brageot - Foto: Filipe Cardoso

Abaixo: Piper Tomahawk, mais um participante no Fly In do Beiras Air Show Foto: António Sousa



Acima, abaixo e à esquerda: Diversos detalhes do YAK 18, avião de apoio da Patrulha Acrobática Yakstars—Fotos: Pedro Nunes



BEIRAS AIRSHOW 2025 - EM IMAGENS



Em cima esquerda: Detalhe do lugar traseiro do cockpit do TB-30 da Força Aérea Portuguesa - À Direita o T-6 da Aero Fénix—Fotos: Pedro Nunes

Em baixo direita: O Air Boss José Rocha dá mais um OK ao Yak 52 - À esquerda o Extra 330SC pilotado por Camilo Benito na sua segunda participação no Beiras Air Show - Fotos: Carlos Tomaz



Em cima: Equipa Reporter Vintage a entrevistar um Oficial Piloto da FAP - Foto: Filipe Cardoso

Direita: Ainhoa Sanchez em treino antes de mais um voo - Foto: António Sousa



COLABORAÇÃO COM HANGAR DA CRUZ DE CRISTO

Por Carlos Tomaz e Valter Santos

O objetivo desta colaboração com o Hangar da Cruz de Cristo, ao cuidado do Valter Santos, é a divulgação de alguns itens históricos da sua coleção.

Começamos com este manche, tendo a sua provável origem no Short Sunderland Mk I W6065 da 95ª Esquadra da RAF.

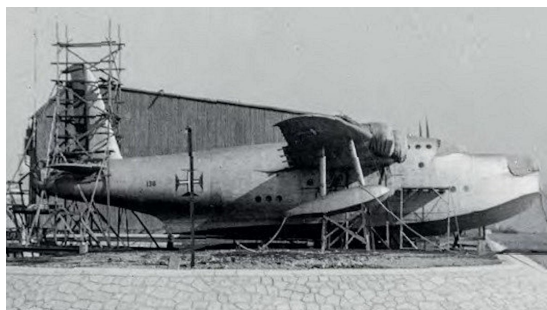


Esta aeronave amarou no estuário do Rio Sado a 5 de Março de 1943, com um motor avariado, tendo sido oferecido pelo Reino Unido ao Governo Português.

Foi rebocado entre Troia e a Doca do Bom Sucesso em Belém, onde estava estabelecido o Centro de Aviação Naval (CAN). Foi-lhe mais tarde atribuído o registo da Aviação Naval 136, removida a pintura inglesa e mudados todos os motores.

Após os voos de ensaio fez uma missão nocturna à Guiné. No entanto, ao largo das Ilhas Canárias teve um problema com dois motores, tendo regressado a Lisboa apenas com os restantes dois. Foi mais tarde içado para a muralha do CAN, tendo sido abandonado e retirado ao serviço em 1945.

Pouco se sabe da sua história desde então, mas as marcas e referências desta peça, todas apontam para ser parte desta aeronave, donde esperamos contar mais histórias no futuro.



BREVES

**Battle of Britain Memorial Flight
Avro Lancaster em Duxford para
manutenção**

O Avro Lancaster da Royal Air Force - Battle of Britain Memorial Flight PA474 voou para Duxford, Cambridgeshire no passado dia 29 de Outubro onde sofrerá uma grande manutenção planeada para demorar cerca de 18 meses. Com esta manutenção o Lancaster irá estar força do circuito de Airshows durante o ano de 2026.

Nimrod de Coventry em risco de se perder

O Nimrod MR.2 XV232 que está no Aeroporto de Coventry terá de sair do local onde se encontra até maio de 2026. A equipa que mantém o avião agora procura financiamento e opções viáveis de transporte bem como uma nova casa. Serão necessários também pessoal técnico e voluntário para a sua desmontagem e posterior montagem no novo local. Um novo local terá também de ser encontrado. Mais informação em xv232.com

Quax-Flieger adquire Dornier Do 28A-I

A Quax-Flieger collection em Padderborn, Alemanha, adquiriu recentemente um Dornier Do 28A-I de registo N123CA, infelizmente neste momento não se encontra aeronavegável depois de ter sofrido danos diversos na sua viagem para Old Warden, UK a partir de Hahnweide, Alemanha. Após o incidente a sua recuperação foi considerada como não sendo economicamente viável. No entanto a Quax-Flieger irá avaliar essa possibilidade. Existem apenas 2 exemplares a voar no mundo, ambos nos EUA



FETE AERIENNE, CERNY LA FERTÉ ALAIS - 2025

Por Vintage Aero Club

Ano após ano, por dificuldades de oportunidade ou por proximidade com as datas de celebração do Desembarque na Normandia, o muito elogiado Festival de Ferté-Alais vinha sendo adiado no meu programa de visita e encontro com este fantástico evento de aviação clássica. Finalmente, 2025, foi o ano...

O festival de Ferté-Alais é levado a cabo por uma extraordinária associação fundada em 1929, designada "L'Amicale Jean-Baptiste Salis" (<https://ajbs.fr/>), que tem como objectivos, entre outros, preservar e manter em estado de voo aviões clássicos, construir ou reconstruir aeronaves que fazem parte da história da aviação, facilitar e vulgarizar a prática do voo, com recurso a meios públicos ou privados, estabelecer entre pilotos, mecânicos e aficionados da aviação um relacionamento convivial. A sua "base" é no Aeródromo de Cerny, a cerca de 50 kms a sul de Paris (Departamento de l'Essonne), com uma pista de relva e onde está igualmente instalado o "Musée Volant Salis", que alberga uma grande parte das "maravilhas" que são expostas na exibição estática que ocorre na mesma data do festival. Existe ainda uma área para expositores e restauração.

A manhã foi dedicada à visita da Exibição Estática, onde podem ser apreciadas relíquias como o Caudron G3 (F-AZMB), o Blériot XI² (o primeiro aparelho mais pesado do que o ar a atravessar a Mancha), Fokker Dr.I Dreidecker Triplan (Barão Vermelho), o Spad III (F-AZFP), o Morane Saulnier Type H (F-AZMS), dois Morane Saulnier MS-505 Criquet (F-AZRA e F-AZCP), o hidrovião Donnet Lévêque (F-AZXB), o Bristol Fighter F2B (F-AYBF), e mais , e mais, e mais... Um autêntico regalo para os olhos !

Havia ainda, entre outros, um Beechcraft M18, bem como um Beechcraft M17 (N61278), vários Yaks 52 e um belo Yak



18T (F-HFSB) e um ainda mais belo Yak Let C11 (F-AZNN), um Dassault MD.311 (F-AZKT), dois Socata TB-30 Epsilon. Nesta gama, o meu preferido era um Stinson V-77 Reliant (F-GPJS -o JS, infelizmente não tem a ver com o autor destas linhas...)



FETE AERIENNE, CERNY LA FERTÉ ALAIS - 2025



Para além dos inúmeros "warbirds" que são referidos no parágrafo seguinte, havia ainda 3 Dakotas. O Ready 4 Duty (N151ZE), o "Gruesome" (F-HVED) do "Musée Aéronautique de Bretagne" e o DC-3 comercial da companhia Charlair (F-AZOX). Na gama "heavy" ainda tínhamos o JU-52 (F-AZJU) e o B-17 (Pink Lady), ambos da colecção do "Musée Volant Salis" e ambos visitáveis. Infelizmente, destes dois, só o alemão voava.

A fase das exibições aéreas inicia-se pelas 13 h, altura em que é possível ver voar aeronaves clássicas com muitas dezenas de anos de vida. Um espanto e um prazer enorme.



Em 2025 o tema do festival foi "Cinema e Aviação" e a organização imaginou e montou uma série de representações através das quais foi possível assistir à evolução de diversas aeronaves com descrição de cenas com acompanhamento da banda sonora, relembrando filmes e cenas. Foi o caso do desfile de três Dakotas (um deles o Ready 4 Duty vindo propositalmente dos States para o 81º aniversário do Desembarque) acompanhados por um P-51 Mustang a propósito do filme "O Dia Mais Longo", ou o BD-5J o mais pequeno avião a jacto do mundo utilizado por James Bond no filme "007 contra Octopussy", ou ainda o Pilatus P2 e um dos muitos Stearmans presentes que participaram no filme "Indiana Jones e a Última Cruzada". O P51 Mustang voltou à cena para evocar os filmes "O Império do Sol" bem como o incontornável Tom Cruise pilotando o seu próprio P51 em "Top Gun". Tom Cruise também evocado a propósito do filme "Missão Impossível", enquanto no céu evoluía o A400M. Finalmente, e sem ser exaustivo, as duas representações que mais "me encheram as medidas", com inúmeros T6, Stearmans, T28, A1-Skyrider e um F4U-Corsair a evocar os filmes "Good Morning Vietnam", "Pearl Harbour" e "Tora, Tora, Tora" com um emocionante "dogfight" com o inevitável "abatimento" do T6 travestido de Mitsubishi Zero.



FETE AERIENNE, CERNY LA FERTÉ ALAIS - 2025



De assinalar que esta celebração não é um evento fortuito, mas antes naturalmente decorrente do facto de o Aeródromo de Cerny e alguns dos aviões da colecção do "Musée Volant Salis" terem feito parte, desde o início dos anos 70, do cenário e das aeronaves participantes em mais de 200 filmes. Para além de outros, praticamente todas cenas com o P51 de "O Império do Sol" de Spielberg, foram filmadas...em Cerny, França. Por aquelas bandas já se percebeu que a manutenção e a salvaguarda da aviação clássica, para além de um património valioso, pode também ser uma profícua fonte de receitas...

Foi ainda possível assistir a uma exibição da Patrouille de France com os seus Alpha Jets e a uma demonstração do novo avião de vigilância e salvamento da Marinha Francesa, o Breguet Br.1150 Atlantic 2.



Tudo decorre dentro do horário estabelecido no programa e assim, por volta das 18:30 o dia está concluído. Organização do evento propriamente dito, bem como nos acessos e estacionamento, irrepreensível !

Por tudo o que referi o pelo que, o espaço limitado, não permitiu referir, só vos posso deixar um conselho: assim que tiverem oportunidade vão a La Ferté-Alais. É que vale mesmo muito a pena.



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

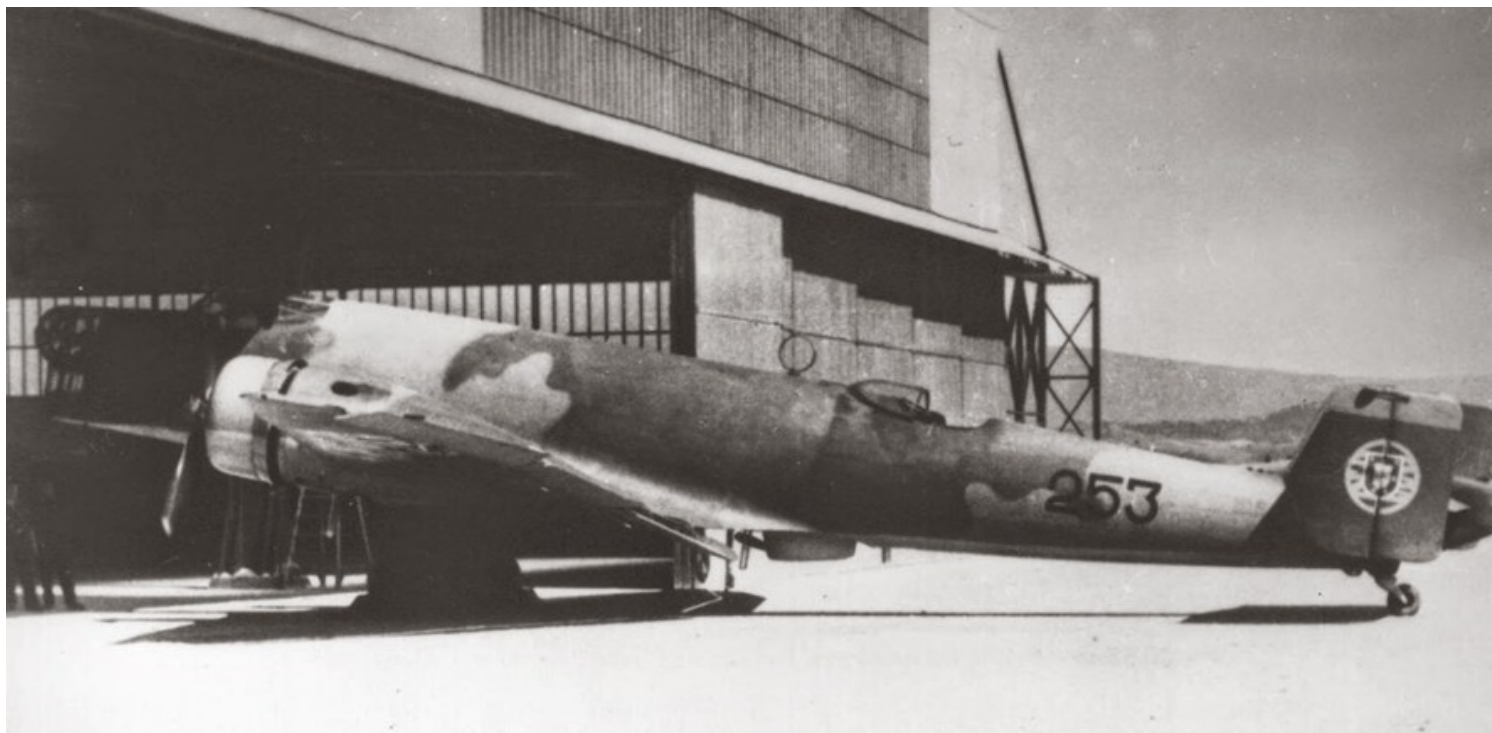


Mais Info?

RP@VINTAGEAERoclub.PT

Alemães e Italianos em Portugal

Por Ricardo Reis



Em 1938 chegaram a Portugal dois aviões que poucos rastros deixaram pelas suas “excelentes” qualidades. Os italianos eram 10 Breda Ba 65 para a esquadrilha de aviação de assalto em Sintra. Foram destruídos com o colapso do hangar onde estavam albergados no grande ciclone 1941. Diz a lenda que os pilotos celebraram o infortúnio com *Champagne*, em tão boa consideração o tinham. E por isso, não mais falaremos deles.

No mesmo ano chegaram da Alemanha os Junkers 86 K para bombardeio. Foi o primeiro avião de trem retráctil da Aeronáutica Militar e tinham motores a diesel. Alternativa ao Heinkel 111, tal como este foi projetado para serviço de linha aérea e militar. E, proverbialmente, como no mais destes casos, em ambos teve o baixo sucesso desse compromisso. Operando na Grupo de Bombardeamento Diurno, a partir da Ota, foram matriculados de 251 a 260. Fechou a sua folha de serviço em 1951 sem grandes méritos de assinalar, excepto terem quase todos escapado ao ciclone que tantas felicidades deu aos aviadores de Sintra (o nº 257 não resistiu).

Penalizados pela sua performance, falta de pilotos, equipamento de manutenção e combustível, voavam o estrito necessário para continuarem aeronavegáveis. Em 44, a maior parte dos seus pilotos foi movimentada para o Bristol Bleinheim. Em 1950 apenas um restava em condições de voo e o abate oficial foi a 30 Setembro de 51.

Durante a 2ª Guerra, destaca-se como momento mais interessante deste modelo o duelo da alta altitude. A variante “P” era capaz de reconhecimento e bombardeio acima dos 39 mil pés (~12Km). Operando com impunidade entre 41 e 42, foram alvos de esforços dedicados dos britânicos para os abaterem, levando a modificações específicas em Spitfire MV, para combate a alta altitude. Em Setembro de 42 um Spitfire Mk. IX conseguiu interceptar com sucesso os Ju86P sobre Portsmouth, acabando com as incursões destes sobre o Reino Unido. E no Egipto, um Mk. V modificado abateu um J86P a 49 mil pés (~14.5Km), seguindo-se mais duas perdas e levando à retirada do tipo do teatro de operações em 43.

Usados também para abastecer as tropas de Von Paulus no cerco de Estalinegrado, o Ju 86 foi pobre complemento da venerável, e essa sim carismática, tia Ju (o Ju 52).

E desta pouco ilustre história o que sobressai é mesmo o esforço, engenho e dedicação da RAF e Supermarine na modificação dos Spitfire de interceptação de alta altitude. Talvez tema para uma futura conversa?

Um exemplar do Ju 86 sobrevive no Museu da Força Aérea Sueca: <https://www.youtube.com/watch?v=oPWeOUrY1Yo>

Onde obter mais informações sobre o Ju 86 em Portugal:

<http://asasdeferro.blogspot.com/2016/05/junkers-ju-86.html>

E sobre o duelo das alta altitudes:

<https://www.historynet.com/luftwaffes-high-flying-diesel/>

<https://curiositystream.com/title/series/1167>

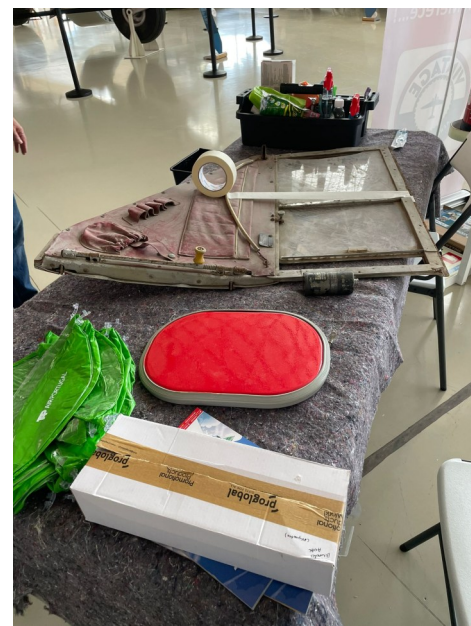


Noite dos Museus

Texto e Fotos Carlos Tomaz

O VAC participou com entusiasmo no evento "Noite no Museu", que ocorreu no Museu do Ar a 17 de Maio de 2025. Esta iniciativa acontece ao abrigo da iniciativa da Noite Europeia dos Museus, que pretende difundir as atividades e iniciativas dos vários Museus participantes. Os voluntários do VAC promoveram os nossos projetos e interagiram com o público, com explicações de alguns instrumentos e peças de aeronaves. Demonstraram ainda alguns processos de limpeza inicial para restauro, de uma porta de avião Auster D5 e Rotor de cauda de um helicóptero Allouette III. Além disso, o VAC garantiu as visitas ao Dakota do Museu TAP, com explicações históricas e técnicas sobre o seu restauro.

Agradecemos aos voluntários presentes e ao Museu do Ar, pela consideração na nossa organização.



18 Dias - Óscar Monteiro Torres

Texto e Fotos Carlos Tomaz



Óscar Monteiro Torres - Fonte: Wikipedia

O mês é Outubro e o ano é 1917. Oscar Monteiro Torres apresentou-se ao capitão Barthelémy Lamy, comandante da famosa esquadrilha SPA 65 Cegonhas, agora mesmo. Os meses anteriores de contactos e recomendações levaram-no, sob convite, finalmente a uma esquadrilha de aviação de caça. Segue as ordens de Norberto Guimarães e representa Portugal. Assim que sai dos seus aposentos, depara-se com a estrutura que é o aeródromo de Chausun, no nordeste de França. Logo à frente, as camaratas, a messe para as refeições, a capela. Ao longo da lamacenta avenida, chegava-se aos hangares e à pista. Na verdade, é um campo relvado naturalmente, onde a então força aérea francesa implantou este aeródromo, ao abrigo do plano de preparação de pilotos na activa 1ª Guerra Mundial.

À medida que anda a fazer o reconhecimento, vai comparando com os outros aeródromos por onde passou. Lembra-se, logo à partida, do início da sua formação, em Vila Nova da Rainha, a norte de Lisboa. Lá voou os básicos Caudron. Com a entrada de Portugal no conflito armado, tinha sido enviado anteriormente para o Reino Unido, para a escola civil de Ruffy-Baumann, tendo obtido o

certificado do Royal Aero Club a 2 de Julho de 1916. O seu treino posterior decorre em Northolt, juntamente com António Sousa Maia e Alberto Lelo Portela, com nota 20. É uma promessa para o futuro da aviação em Portugal, e tal como todos os compatriotas destacados, estão ansiosos por ser colocado numa esquadrilha da frente de combate.

Em Janeiro de 1917 são integrados no 10th Squadron da RFC, onde é enquadrado o



Corpo Expedicionário Português (CEP). Nesta fase os aviões usados eram o Royal Aircraft Factory BE2 e BE12. Após este estágio, existe alguma demora na coordenação da nova estrutura do CEP. Finalmente, em Dezembro de 1917, são colocados nas várias escolas francesas de aperfeiçoamento de técnicas de combate, como Chartres, Pau, Istres ou Crotoy, entre outras.

Essa memória desaparece rapidamente da sua cabeça, porque passa em frente ao hangar dos aviões. Bom, não é um hangar propriamente, mais uma barraca coberta de lona, a que a guerra obrigou a tornar o local





de reparações e verificações das máquinas. Admira lentamente as máquinas à sua frente, os Spad VII e Spad XIII. Os primeiros, já um pouco ultrapassados e que estão a ser substi-

tuídos pelos mais modernos. Os Spad VII tem só uma metralhadora, velocidade máxima de 97 Kts. Os Spad XIII já tem duas metralhadoras, velocidade máxima de 113 Kts. Ele já

sabe que lhe vai calhar a versão mais antiga, e só não sabe quando. Esta sempre foi a estratégia, em que os pilotos das nações beligerantes ficam com as aeronaves mais gastas, sendo que os franceses dispunham das versões mais modernos. Está ansioso pelo culminar de todo o treino de voo que teve até agora. Lembra-se de ter começado a voar Nieuport em Avord, Pau e Cazaux, apenas há 5 meses atrás. Colocado inicialmente em Plessis-Belleville, tinha sido já promovido a capitão em Setembro passado.



Oscar espera todos os dias pelas pela informação escrita no quadro das operações diárias, com o seu nome associado a uma patrulha. Ora, estas patrulhas eram voos de reconhecimento das linhas inimigas, onde o confronto com o inimigo poderia acontecer, mas apenas se as condições tornassem realis-



AVIADOR PORTUGUEZ MONTEIRO TORRES

Confirma-se ter perecido em combate com o inimigo

A notícia que vinha correndo desde há dias, de haver morrido em França o aviador português Oscar Monteiro Torres, acha-se infelizmente confirmada, constando dessa confirmação d'uma carta do redator do *Seculo* em Paris, sr. Paulo Osorio, publicada na nossa edição da noite de ontem.

Fazendo o justificado elogio do valente e habil piloto, descreve aquele jornalista ter ele encontrado a morte gloriosa, no dia 19 do mez findo, na frente franceza, por ocasião de um combate travado com o inimigo. O aparelho que pilotava, despenhando-se d'uma altura de cerca de 4000 metros, foi cair n'um bosque ocupado pelos alemães e, não obstante mais noticias não haver sobre o facto, tudo deixa supor que o aviador não possa ter sobrevivido a essa queda.

Sobre Monteiro Torres escreve ainda o nosso redactor que a sua anclada de por partir para o campo de batalha era conhecida de quantos se encontraram com ele em Paris, e tanto assim que, vendo que demoravam em organizar-se os serviços de aviação do nosso corpo expedicionario, conseguia que Guynemer se interessasse por ele e instasse junto do ministerio da guerra para que lhe fosse concedido fazer parte da celebre esquadilha das «Cegonhas». O pedido ia ser deferido quando Guynemer morreu. Monteiro Torres foi então adido a esquadilha n.º 65, de aviões «Spad», uma das mais activas e das que mais se tem distinguido pelas suas proezas. Dias antes do desastre, ainda se recebera em Paris uma carta d'ele, elogiando os seus camaradas, declarando-se encantado e ardendo de impaciencia por derrubar o primeiro «boche».

No dia 19 tinha partido em companhia do capitão Lamy. Os dois aviadores encontraram um grupo de cinco aeroplanos inimigos. Dois d'esses atacaram o aparelho de Monteiro Torres. O nosso compatriota derrubou um; entretanto, atacado pelos outros tres alemães, o capitão Lamy conseguiu escapar-se. Os inimigos perseguiram-no algum tempo, mas depois foram juntar-se ao que ficara lutando com Monteiro Torres. Foi então que, cercado pelos quatro alemães e tendo ainda alguns momentos lutado desesperadamente contra eles, o aviador portuguez succumbiu. Como foi ele atingido? E' impossivel precisal-o. O que se sabe, repetimos, é que o seu aparelho caiu de uma grande altura, desamparado, nas linhas alemãs.

A MORTE DE MONTEIRO TORRES

O Ilustre aviador portuguez succumbiu gloriosamente em combate

PARIS, 26 de novembro

No dia 19, na frente franceza, o avião pilotado pelo capitão Oscar Martins Torres foi abatido pelo inimigo. O aviador caiu com o seu aparelho, d'uma altura de cerca de quatro mil metros, n'um bosque situado em terras ocupadas pelos alemães. Nessas condições, e embora até hoje não tenha havido, que eu saiba, nenhuma confirmação official, parece-me infelizmente impossivel duvidar da sua morte.

Ninguém me desmentirá, por certo, se eu disser que esse excelente rapaz se distinguia pela sua impetuosa bravura entre os nossos aviadores, todos eles, aliás, audaciosos e bravos. Os que o encontraram aqui, em Paris, sabem com quanto fervor ele se empenhava em trocar o «boulevard» pelo campo da batalha. Vendo que os serviços de aviação do nosso corpo expedicionario tardavam em organizar-se, quiz bater-se no «front» francez.

Guynemer conheceu-o e interessou-se por ele, instando junto do ministerio da guerra para que lhe fosse concedido fazer parte da celebre esquadilha das «Cegonhas». O pedido ia ser deferido, quando Guynemer morreu. Monteiro Torres foi então adido a esquadilha n.º 65, de aviões «Spad», uma das mais activas e das que mais se tem distinguido pelas suas proezas. Ha dias ainda um amigo meu recebeu uma carta d'ele, elogiando os seus camaradas, declarando-se encantado e ardendo de impaciencia por derrubar o primeiro «boche».

No dia 19 ele tinha partido em companhia do capitão Lamy. Os dois aviadores encontraram um grupo de cinco aeroplanos inimigos. Dois d'esses atacaram o aparelho de Monteiro Torres. O nosso compatriota derrubou um d'eles.

Mas, entretanto, atacado pelos outros tres alemães, o capitão Lamy conseguiu escapar-se. Os inimigos perseguiram-no algum tempo, depois vieram juntar-se ao que ficara lutando com Monteiro Torres. Foi então que, cercado pelos quatro alemães e tendo ainda alguns momentos lutado desesperadamente contra eles, o aviador portuguez succumbiu. Como foi ele atingido? E' impossivel precisal-o. O que se sabe é que o seu aparelho caiu de uma grande altura, desamparado, nas linhas alemãs.

Os outros aviadores portuguezes que estão em França não se demorarão em vingar—creio-o bem—a

enfrentou o inimigo se terá perdido no regresso à base. É provável que tenha abatido entre 1 e 3 aeronaves inimigas nessas primeiras 3 missões. E pouco se sabe até aquele dia, 19 de Novembro de 1917. Pelas 14 horas, Oscar e Lamy descolaram para observação das linhas da frente. Viram 2 bilugares 45 minutos depois, tendo Lamy atacado o segundo a cerca de 500 metros de altitude. Oscar ataca o líder, e logo de seguida são abordados por 3 caças Albatros DV alemães, da esquadilha Jasta 32b. Um deles é pilotado pelo Rudolf Windisch, que no fim da guerra somava 22 vitórias. O combate seguinte obriga-os a penetrar o espaço aéreo inimigo por 4 Km, altura em que ambas as metralhadoras de Lamy deixam de funcionar, tendo este que escapar não conseguindo dar proteção ao seu amigo, que desce rapidamente em direção ao solo, tentando fugir do caça alemão que o persegue.

De volta à base, o desaparecimento de Oscar é uma realidade, sabendo-se mais tarde que sobreviveu à aterragem forçada na localidade de Laval-en-Laonnois, tendo falecido no hospital de Laon, a cerca de 10 Km de distância.

Existe a hipótese de Oscar ter aterrado o avião na base alemã, mas não existem certezas desse evento. O que está mesmo certo, é que Oscar Monteiro Torres apenas sobreviveu 18 dias na esquadilha de caça.

NOTA 1: Texto adaptado do livro A Aviação Militar Portuguesa Durante a 1ª Guerra Mundial. Augusto Mouta, Fronteira do Caos

NOTA 2: A réplica do SPAD S.VII C1 n.º S54268, de Oscar Monteiro Torres está exposta no Museu do Ar.

As duas notícias que relatam a batalha de Oscar Monteiro Torres e a sua morte certa - Fonte: Observador

ta um abate. Muitas vezes, a aviação alemã lançava aviões mais lentos para a linha de combate, apenas para servir de engodo, para que os aviões mais rápidos, voando

mais alto e, de alguma forma, dissimulados, atacassem o infeliz que caísse na armadilha.

As patrulhas iniciais são difusas na memória do tempo. Sabe-se que a primeira vez que



VAC RECEBE DOAÇÃO DE AVIÃO LAKE LA4-200

Por Carlos Tomaz

O VAC orgulha-se de ter recebido um avião Lake LA4-200. A oferta vem da empresa Avincis, que reconhece no VAC a iniciativa da promoção da aviação em Portugal.

Esta empresa europeia, com sede em Portugal, garante a operação de alguns meios aéreos para o combate a incêndios florestais, sendo os mais conhecidos os bombardeiros pesados, Canadair.

O avião chega agora ao VAC, na condição *as it is*, tendo passado a responsabilidade do seu restauro para a nossa associação. Não existem planos imediatos para o final do restauro, mas vamos precisar de voluntários para este projecto. Pretende-se que esta máquina seja uma oportunidade para promover as actividades do VAC e o interesse no restauro da aviação clássica.



Contámos com a muito agradecida colaboração do Luís Justino, do Nini, do CEO da Avincis John Boag e da Autoridade Nacional de Aviação Civil. Esta última entidade tem sido um parceiro do VAC para a preservação do espólio aeronáutico nacional.

Esquerda: Fuselagem do Lake a ser carregado na Avincis

Em cima: Carregamento da asa

Em baixo: O espaço de armazenamento temporário

O Lake é um hidroavião, com 4 lugares, tem o número de série 650 e um motor de 200 hp. A sua fuselagem anfíbia com asa a meia fuselagem e motor na parte superior da asa, com propulsão tipo pull, com hélice na parte de trás.

A empresa Avincis usou este avião para treino de tripulações em Espanha, até ter parado a sua operação. Como o intuito de o preservar no futuro é trazido para a sua sede em Portugal, sem nunca ter voado em território nacional.



MEMPHIS BELLE

Por Carlos Tomaz



O Famosos Memphis Belle no museu da US Air Force - Fonte: USAF Museum

O provável mais conhecido bombardeiro da 2ª Guerra Mundial é o B17 Memphis Belle. Construído pela Boeing como B17F-10-BO, número de série 3170, foi incluído na USAF a 15 de Julho de 1942. Em Setembro, estava já ao serviço do 91st Bombardment Group, sendo destacado para a Escócia e mais tarde para a sua base principal no Reino Unido, em RAF Bassingbourn. As suas marcas de identificação são DF para o esquadrão 324 e a letra A na cauda.

A origem do nome vem do piloto Robert Morgan, que sendo de Memphis, USA, dedicou o avião à sua namorada. O desenho da pin up foi feito pelo artista do Grupo 91 Tony Starcer, com base na personagem do filme Lady for a Night.

Após completar 25 missões de combate, a tripulação poderia regressar a casa como prémio. Além disso, para efeitos de angariação de fundos para o conflito armado, o B17 regressa também aos USA a 8 de Junho de 1943, para uma excursão passando por 31 cidades. Existiram ainda outras aeronaves a cumprir 25 missões, mas a fama do avião disparou com o filme Memphis Belle: A Story of a Flying Fortress, em 1944. Voaram ainda 25 missões os B17E Suzy Q, Delta Rebel N2 e Hell's Angels, e um B24D Liberator Hot Stuff.

O Memphis Belle acaba por ser destacado

para uma base aérea na Florida, para treino de tripulações de chão e de voo. Após o fim da guerra, a cidade de Memphis compra o avião por 350 dólares americanos, onde ficou em exposição estática até finais dos anos 80, tendo desaparecido muito do equi-



Restauro da metralhadora de cauda

pamento original do seu interior. Passou por vários espaços expositivos e finalmente o Museu Nacional da Força Aérea Americana demonstrou interesse em restaurar e expor no seu museu, em 2004. A 2 de outubro de 2005, o avião foi transportado para as novas instalações de restauro, e tornada prioridade imediata. Após um exaustivo programa de restauro, com grande peso em trabalho voluntário, foi possível apresentar ao público o seu resultado a 17 de Maio de 2018, celebrando os 75 anos do final das 25 missões.



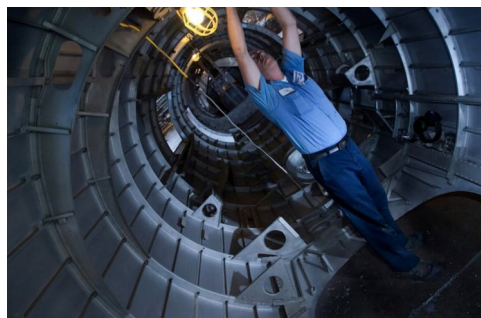
Após a última missão - Fonte: Wikipedia



Hoje, além de visitar o avião no museu, existe uma quantidade considerável de informação sobre a construção e operação deste tipo de aviões. Na Europa, o único B17 em condições de voo é operado pela Sally B Preservation Ltd., a partir de Duxford no Reino Unido. Existem ainda B17 para visitar em museus na Europa em Duxford, Ferte Alais, Orly e Londres. A Força Aérea Portuguesa operou 6 Boeing SB17G, a partir da Base Aérea das Lajes, nos Açores. Podemos com-

plementar o nosso interesse ao ver o filme Memphis Belle (1990) e mais recentemente, a

série Masters of the Air (2023), produzida por Tom Hanks e Steven Spielberg.



Em Cima: Durante o restauro do nariz procurou-se manter a originalidade da pintura do Nose Art e assim se desfizeram algumas dúvidas das cores originais - Fonte: USAF Museum

Esquerda: Voluntário a trabalhar no interior da fuselagem - Fonte: USAF Museum



Celebração da última de 25 missões - Fonte: Wikipedia



MODELISMO - CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR

Paulo Pereira

O Consolidated B-24 Liberator foi um dos bombardeiros pesados mais produzidos durante a Segunda Guerra Mundial, destacando-se pela sua versatilidade, grande alcance e carga útil impressionante.

A sua popularidade entre os modelistas levou à criação de diversos kits por fabricantes de renome.

Neste artigo, falaremos de quatro modelos específicos da variante **B-24D**, uma das que fizeram parte da AM e posteriormente da FAP.

1. Minicraft Model Kits B-24D Liberator (1:144)

- Escala: 1:144
- Lançamento: 2017 (reedição com novas opções de decalques)
- Nível de dificuldade: Intermédio
- Número de peças: Aproximadamente 60
- Dimensões montado: 22 cm de envergadura

Decalques: Para duas versões "Moby Dick" e "Screamin' Mimi"



Resumo: Um kit simples e acessível, ideal para quem quer uma representação compacta do B-24D. Os detalhes são adequados para a escala, mas naturalmente limitados em comparação com kits maiores.

2. Airfix B-24D Liberator (1:72)



- Escala: 1:72
- Lançamento: 2025 (reedição do modelo B-24H de 2024 com novas peças)
- Nível de dificuldade: Avançado
- Número de peças: Aproximadamente 230
- Dimensões montado: 44,5 cm de envergadura

Decalques: Para duas variantes históricas

Resumo: Excelente equilíbrio entre detalhe e tamanho. Boa opção para modelistas que procuram um modelo detalhado, mas não têm espaço para escalas maiores. O interior é bem representado e o encaixe das peças é geralmente bom.



CURSO ATPL(A) PILOTO COMERCIAL



5 RAZÕES PARA ESCOLHER O IFA

CERTIFICAÇÃO EASA ATO

25 ANOS DE EXPERIÊNCIA

2 BASES EM PORTUGAL

AVIÕES DE NOVA GERAÇÃO

SIMULADOR AVANÇADO

Visite-nos
www.ifa-training.com



IFA 25 YEARS
INTERNATIONAL FLIGHT ACADEMY



3. HobbyBoss B-24D Liberator (1:48)

- Escala: 1:48
- Lançamento: 2024
- Nível de dificuldade: Alto
- Número de peças: Aproximadamente 500
- Dimensões montado: 69,5 cm de envergadura

Decalques: Para uma versão

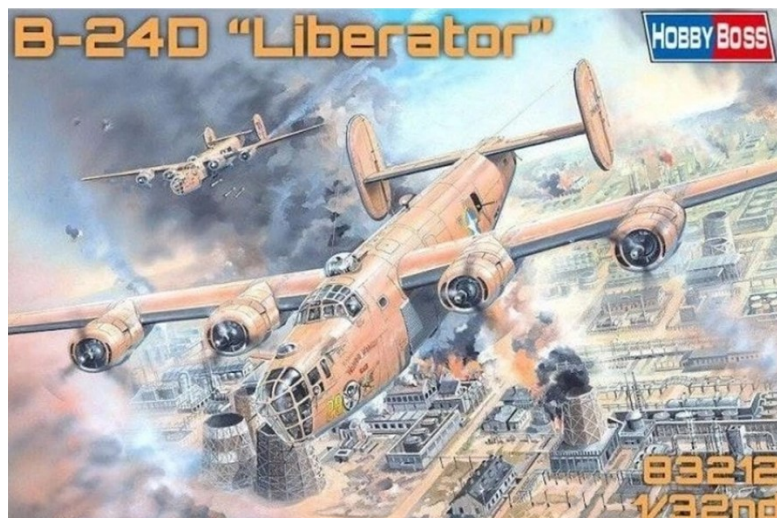


Resumo: Kit altamente detalhado com componentes premium, como PE e pneus em borracha. Requer habilidade e paciência, ideal para modelistas avançados que queiram uma réplica fiel e impressionante.



MODELISMO - CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR

4. HobbyBoss B-24D Liberator (1:32)



Resumo: Um verdadeiro gigante em escala e complexidade. Exige espaço e habilidade avançada para montagem, mas o resultado final é uma peça de destaque para qualquer coleção. A riqueza de detalhes e a engenharia envolvida são notáveis.

- Escala: 1:32
- Lançamento: 2019
- Nível de dificuldade: Especialista
- Número de peças: Mais de 560
- Dimensões montado: Envergadura: 104,9 cm de envergadura
- Decalques: Para três versões
- Inclui:
 - ⇒ Interior completo detalhado com componentes individuais
 - ⇒ Portas móveis no compartimento de bombas
 - ⇒ Torres rotativas
 - ⇒ Pneus em borracha com sulcos
 - ⇒ Folhas de fotogravura (PE)

Conclusão

Cada um destes kits oferece uma experiência diferente, adaptada ao nível de experiência e espaço disponível do modelista:

- Minicraft 1:144: ideal para principiantes ou para coleções compactas.
- Airfix 1:72: equilíbrio ideal entre tamanho, detalhe e complexidade.
- HobbyBoss 1:48: excelente nível de detalhe com bom compromisso entre escala e presença.

HobbyBoss 1:32: topo de gama em termos de escala e fidelidade – para os mais exigentes.

Para quem quiser aproveitar e fazer uma das versões portuguesas, pode optar por adquirir uma folha de decalques extra á venda no mercado local ou online, ou fazer os próprios decalques, através de impressão em impressora jato de tinta ou laser.



FIDELIDADE
SEGUROS DESDE 1808
LOJA OLIVAIS

FIDELIDADE

SEGUROS DESDE 1808

LOJA OLIVAIS



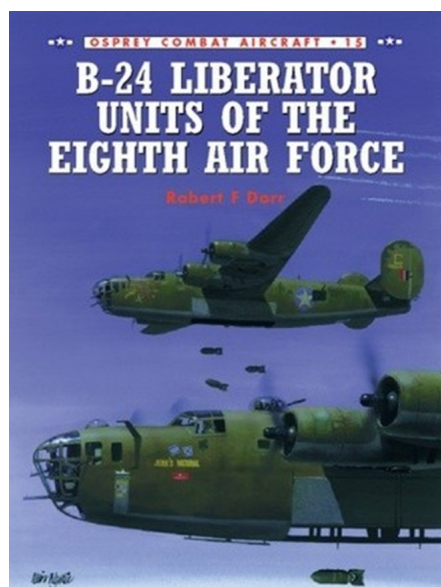
MODELISMO - CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR

Caso pretendam, existe excelente literatura sobre este avião para vos ajudar na construção do modelo, ou simplesmente para informação complementar sobre o mesmo.

Deixo aqui três sugestões.

B-24 Liberator in Action

- **Autor:** Larry Davis
- **Editora:** Squadron/Signal Publications
- **Páginas:** 56
- **Descrição:** Parte da série "In Action", este livro oferece uma visão abrangente do B-24, com fotografias detalhadas, esquemas de pintura e informações técnicas, sendo uma referência valiosa para modelistas.



B-24 Liberator Units of the Eighth Air Force

- **Autor:** Robert F. Dorr
- **Editora:** Osprey Publishing (Série Combat Aircraft nº 15)
- **Páginas:** 96
- **Descrição:** Foco nas operações dos B-24 da 8.ª Força Aérea dos EUA na Europa. Apresenta perfis de camuflagem, armamento e histórias de combate, sendo uma excelente fonte para modelistas e entusiastas da aviação militar.

B-24 Liberator in Detail & Scale

- **Autor:** Bert Kinzey
- **Editora:** Detail & Scale Aviation Publications
- **Páginas:** 80
- **Descrição:** Parte da série "Detail & Scale", este livro é uma referência essencial para modelistas, oferecendo fotografias detalhadas, diagramas e informações técnicas sobre as diversas variantes do B-24.

E pronto, para já é tudo sobre este icónico avião á escala. Divirtam-se e não se esqueçam...

"Keep calm and build a model"

