

Boas Festas!



Hangar Talk



N.º6 - ESPECIAL NATAL 2024

Mensagem do Cockpit

Carlos Tomaz - Presidente Vintage Aero Club

Chegámos àquela altura do ano em que pensamos no que fizemos durante os últimos 12 meses e o que queremos fazer em 2025. O mesmo acontece com o VAC, onde fizemos muito neste ano transacto, e agora focamo-nos em preparar o próximo ano. Estivemos em muitos eventos aeronáuticos, tivemos algumas



Mais uma vitória no Orçamento Participativo, desta feita o projecto do "Laboratório Aeronáutico Móvel" - Foto: Vintage Aero Club



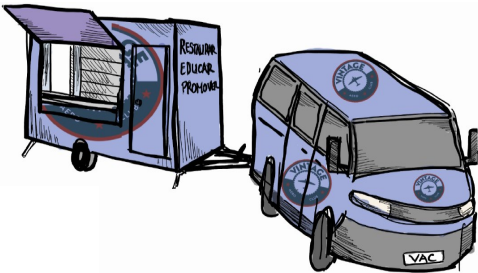
O stand do Vintage Aero Club no Careto Airshow 2024 - Foto: Ana Rita Marques

sessões de restauros, vencemos mais um orçamento participativo e continuamos a ter vontade de crescer no futuro. Temos projectos aos quais importa regressar com maior atenção, como o Dakota da TAP, os cockpits do Museu TAP, parcerias, workshops e as tão necessárias Dakota Talks. Queremos também lançar o laboratório aeronáutico móvel, e acima de

tudo, estruturar a nossa organização, depois de um ano de crescimento em número de sócios muito significativo. Precisamos de todos, pois só em grupo iremos voar longe. Que este número especial de Natal da Hangar Talk seja também um sinal de motivação para um grande ano que se avizinha para o VAC.

Carlos Tomaz

Presidente VAC



Ficha Técnica
Periodicidade
Especial de Natal 2024

Redacção
Vintage Aero Club

Direção
Carlos Tomaz

Edição
Filipe Cardoso

Revisão
Miguel Pinto Coelho

Capa
Henry Mata

Colaboradores
Carlos Tomaz, João Amil,
Pedro Nunes, Henry Mata,
Filipe Cardoso

Fotografia e Imagem
Carlos Tomaz, João Amil,
Juan Gonzalez
(aviationcorner.net), Pedro
Nunes, Henry Mata

Contracapa
Henry Mata

Contactos
hangartalk.vac@gmail.com



Experiência de Voo Vintage

Com este especial de Nara! do Hangar Talk abrimos a "Experiência de voo Vintage". Decidimos desafiar alguns dos nossos associados a contar as suas experiências de voo em aeronaves clássicas. Esperamos assim aguçar o "apetite" por mais voos.

Voar o P51 Mustang

Por Carlos Tomaz

Todos nós temos sonhos e oportunidades para os cumprir. Um dos meus preferidos era voar um warbird da 2ª Guerra Mundial. Apesar de existir um mercado considerável para estas experiências, fui longe na investigação. Para mim, tinha sentido que fosse um avião carismático, com uma história operacional relevante e que o operador o entendesse também. A minha escolha recaiu no North American P51 Mustang SCAT VII, operado pela Vintage Flights, aqui na Europa. Este avião tinha os extras todos, sendo o avião pessoal do piloto Robin Olds, ás americano no conflito aéreo sobre os céus europeus nos anos 40 do século passado. Foi neste avião que ele terminou a participação na 2ª Guerra Mundial, operando a partir da base de Wattisham, no Reino Unido.



Placa identificativa do P-51D de 1944 - Foto: Carlos Tomaz

Outro grande extra é o facto deste avião ter sido convertido numa versão de 2 lugares, mas com comandos e painel duplos. E isto fez a diferença toda!

Após o briefing operacional e de segurança, com fato de voo vestido, entrámos no cockpit pelo lugar de trás. O capacete e luvas são também parte do equipamento. O painel de instrumentos é uma réplica simplificada da rara versão T, para treino. Este avião é usado inclusive, para qualificações de pilotos para voarem este tipo de avião. Sortudos.

O motor arranca de forma standard, após a



Vista lateral do P-51D com alguns detalhes bem visíveis como o flap em baixo, as pequenas portas da roda de cauda e o rear scoop aberto que permite melhor arrefecimento - Foto: Carlos Tomaz

contagem da passagem da 6ª pá da hélice. O táxi é em zigzag devido à falta de visibilidade desta configuração de roda de cauda. À nossa direita, no holding point está um NA T28 Trojan preparado para descolar logo atrás de nós. Após a aterragem da formação de alguns biplanos Stampe, é a nossa vez de descolar. A potência é controladamente aumentada, assim como o torque e rodas no ar, de uma forma muito mais rápida do que eu estava à espera. O peso do avião não se compara com os tempos de guerra, e leva apenas o combustível para mais 2 voos seguintes.

"You have controls" é uma expressão que para mim tem um significado completamente diferente. Faz-me sorrir, porque me faz lembrar deste dia. Como briefado, inclino o manche numa volta apertada pela direita seguindo o



Vista do Cockpit do P-51D—Foto: Carlos Tomaz

rio. O Sol está de frente, com as cores do fim do dia. Está CAVOK e os únicos tráfegos são balões de ar quente de um festival aéreo. Tal como um jogo, aceleramos suavemente para 220 nós, contornando os balões. O rio reflecte as cores do pôr do Sol e puxamos 15° de atitude para cima, rolamos o primeiro tonneaux, depois o segundo. Com a dica do instrutor, desfazemos essas voltas com manobras no sentido oposto. Lindo.

O P51 é uma beleza de voar, os comandos estão todos ao nosso alcance, a visibilidade é soberba e o controlo é de apenas 2 dedos. Faz lembrar muito a Piper Cub.

Passagem baixa sobre uma outra pista de aviação e entrada no circuito com break pela esquerda. Vento de cauda, redução suave da potência, flaps, trem de aterragem e volta contínua para os números da soleira. Estamos a aterrar numa antiga base aérea, ocupada durante muitos anos pelos alemães. É tudo uma montanha-russa de emoções que perduram para sempre. Depois de desligar o motor, falamos um pouco sobre coisas de pilotos, detalhes, partilhamos a paixão. Sento-me na relva e vejo a próxima descolagem. O avião é elegante de todos os ângulos e eu ainda não acredito que acabei de voar nele. Esta sensação ainda perdura hoje, e alimenta o sonho de manter estas máquinas em condições de voo.



Héroe de Leyenda - Super Saeta HA220

Por João Amil

Nos passados dias 24 e 25 de Junho (2023), o VAC marcou presença no Careto Air Show em Bragança. Foram várias as aeronaves em exposição estática e com demonstrações de voo. A Fundación Infante de Orleans, de Madrid, levou ao evento vários clássicos da sua extensa e bela colecção. Um deles foi o raro mas impressionante Super Saeta HA-220. Este avião captou facilmente a atenção do público pelo forte silvo característico dos motores Turbomeca Marboré, ao taxiar na placa do aeródromo, antes da bonita exibição efectuada pelo piloto Carlos Bravo.

O VAC aproveitou a ocasião para fazer um "test drive" desta relíquia nos céus de Bragança, mas antes de passarmos à descrição do que é voar o Super Saeta 220, vamos contar um pouco da história deste avião.

Na década de 50, o governo Espanhol anunciou a necessidade de substituir os aviões de treino militares HS-42S (Hispano Suíza) e HA-43S (Hispano Aviación). A Hispano Aviación, com a colaboração de Willy Messerschmitt, projectou e construiu dois novos modelos, o HA-100E e o HA-100F, para treino básico e avançado respectivamente. Ambos os aviões estavam equipados com motores de pistão. No entanto, o projecto foi abandonado por dificuldades em obter motorizações adequadas. Apesar disso, partes daqueles protótipos foram guardadas e vieram a ser utilizadas no projecto subsequente: o HA-200 Saeta. Novamente, com a colaboração do Willy Messerschmitt, em pouco tempo nasce um novo avião, mas desta vez equipado com motores a reacção. Seria a primeira aeronave equipada com este tipo de propulsão a ser projectada e construída em Espanha. O primeiro voo foi efectuado a 12 de Agosto de 1955 e entraria ao serviço da Força Aérea

Espanhola em 1962 como avião de treino. Este modelo acabou por ser também produzido sob licença no Egipto, com a designação Helwan HA-200B Al-Kahira.



É interessante referir que estes dois países colaboraram no desenvolvimento deste e de outros projectos, nomeadamente, de um jacto executivo (que não chegou a ser construído) e de um caça supersónico HA-300. Este último tinha a particularidade de ter alguns componentes em madeira. Apesar de Espanha ter abandonado o projecto devido aos custos envolvidos, dois protótipos chegaram a voar.

Na década de 70, entra em operação na Força Aérea Espanhola uma variante do HA-200 Saeta voltada para ataque ao solo: o HA-220 Super Saeta. Este avião vem preparado para carregar bombas, foguetes e canhões externos para além dos internos.



Portmensor do Super Saeta - Foto: João Amil

Os motores estão localizados na parte da frente da fuselagem e as tubeiras de escape terminam por baixo das raízes das asas.

A entrada para o avião faz-se subindo primeiro para cima da asa esquerda. O cockpit tem um aspecto verdadeiramente "clássico" e os instrumentos têm uma disposição que permite fácil leitura. Os motores são versões do mesmo motor que equipa o Fouga Magister e o Morane Saulnier.



Motor Turbomeca Marboré - Foto: João Amil

Existem dois tanques de combustível na fuselagem, dois nas asas e dois externos nas pontas das asas (tip tanks), num total de 1300 litros de combustível. Antes do voo, o comandante Carlos Bravo faz-nos um briefing sobre a operação do avião, incluindo as velocidades de operação, funcionamento dos flaps, speed brakes, regimes de potência, etc. Uma vez no cockpit, com o pára-quedas às costas e os cintos amarrados, tem início a sequência de arranque dos motores, que é feita com auxílio de um gerador externo. Devido ao calor, a canópia de operação manual é mantida aberta no lugar da frente. O silvo dos motores a trabalhar é forte na zona frontal do avião e por vezes activa os microfones dos headsets, lembrando aos pilotos o que os espectadores em terra sofrem quando estão próximos desta máquina. Os interruptores das luzes e dos flaps são do tipo "guarded-switches", ou seja, é necessário levantar uma patilha de segurança antes de os usar. O controlo direccional no solo é feito exclusivamente com recurso aos pedais.



Héroe de Leyenda - Super Saeta HA220



Detalhe do Cockpit - Foto: João Amil

Uma vez alinhados na pista, a canópia é fechada, as últimas verificações concluídas e os motores são acelerados até perto das 25.000 rotações. O Super Saeta começa a deslizar na pista e, apesar do calor intenso que prejudica o desempenho dos motores. A velocidade máxima para abortar a decolagem (V1) é de 55 kts. Aos 80 kts descolamos (VR). As velocidades usadas na descolagem são calculadas com recurso a tabelas para o efeito, como é regra geral nos bimotores. O aumento de velocidade não é tão rápido como seria de esperar na maioria dos aviões a jacto, corroborando o que havia sido explicado pelo nosso anfitrião. Existe uma clara inércia, em particular até à recolha do trem de aterragem e dos flaps. A potência é depois reduzida até os motores atingirem cerca de 21.000 RPMs.



Super Saeta em voo - Foto: João Amil

Subimos até aos 5000 pés e, depois de verificada a área livre de outros aviões, Carlos faz algumas manobras básicas de introdução ao avião. De seguida, é a nossa vez de experimentar esta máquina. À voz de "you have controls" e respectiva resposta "I have controls" o avião está agora sob o

controlo do manche do cockpit traseiro. A sensação é de um avião um pouco pesado, mas muito estável. É fácil colocá-lo na atitude e pranchamento desejado. Fazemos algumas voltas apertadas usando a pista do aeródromo como referência lá em baixo.

À instrução do nosso comandante, são reduzidos os motores para as 18.000 RPMs. Até aqui, a altitude que tinha sido mantida religiosamente nos 5000 pés, cai de imediato para os 4800 pés. É notória a mudança do pitch do avião ao mínimo ajuste de potência. Carlos salva-nos da "humilhação" explicando que esta situação é frequente neste avião para quem o voa pela primeira vez e recomenda um foco especial na atitude e na altitude ao mínimo ajuste de potência. O erro é corrigido pelo "aluno" e estamos estabilizados novamente nos 5000 pés, esperando que tal não leve a um chumbo na lição de voo. O controlo é novamente passado para o comandante que pergunta "*Quieres hacer un tonneau?*" Mediante a pronta resposta afirmativa, Carlos alinha o avião com a pista 5000 pés abaixo de nós, reduz o pitch do avião para ganhar velocidade até aos 210 kts, nariz novamente acima do horizonte e iniciamos a manobra, que é repetida mais algumas vezes. A velocidade máxima do avião VNE/MMO é de 440 kts/Mach 0,78.



Sob os céus de Bragança - Foto: João Amil

Na descida, verifica-se que a inércia também é notória para reduzir a velocidade e acabamos por ter de usar os speed brakes no circuito de aterragem. Uma vez que aqueles abrem num ângulo bastante elevado (70

graus) e por baixo da fuselagem, poderiam tocar no solo se estivessem abertos na aterragem. O avião dispõe de um sistema de segurança que reduz o ângulo de abertura quando se desce o trem de aterragem. Mesmo assim, é procedimento recolher os speedbrakes antes da aterragem, por precaução. Depois do trem de aterragem, são descidos os flaps quando a velocidade está abaixo de 145 kts. A indicação das posições dos speedbrakes e dos flaps é feita através pequenas tiras rotativas que formam uma imagem.



Detalhe do Cockpit com foco nos indicadores de trem e flaps - Foto: João Amil

A aproximação final faz-se a cerca de 100 kts e a aterragem é perfeita e suave. A dissipação de velocidade requer grande parte do comprimento da pista. Novamente na placa de estacionamento, os motores são desligados e trocam-se cumprimentos e agradecimentos pela fantástica demonstração.

Carlos Bravo é piloto instrutor de PPA, acrobacia, examinador de PPA e planadores. Tem 6500 horas de voo e está também qualificado como técnico de manutenção de aeronaves. Para além de piloto da Fundación Infante de Orleans, é instrutor no Real Aero Club de España. Juntamente com a sua esposa, que é também piloto e levou um belíssimo Chipmunk até este evento, fundou a A3H - Asociación Apoyo Aeronáutica y Aviación Histórica.



DE HAVILLAND DH.82 TIGER MOTH - A Nossa Amante

Por Pedro Nunes

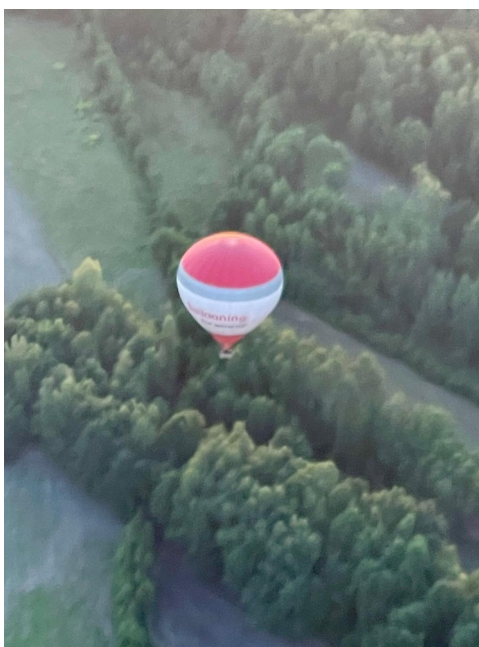


A experiência Ímpar do voo de cockpit aberto - Foto: Pedro Nunes

Recentemente, tive a oportunidade de experimentar algo verdadeiramente especial: o meu primeiro voo numa mítica aeronave Tiger Moth. A emoção que sentia enquanto me preparava para a decolagem era indescritível, uma mistura de ansiedade e entusiasmo que percorreu o meu corpo. O cenário à minha volta, com as florestas densas e verdejantes da Polónia e uma pista de relva à frente, fazia-me sentir como se estivesse a viver uma cena de um filme. Era especialmente nostálgico, pois recordava-me o "África Minha" de 1985 com Robert Redford e Merly Streep, um filme que sempre, de certa forma, capturou a essência da liberdade e da beleza nas alturas.

Enquanto a Tiger Moth levantava voo, a sen-

sação de liberdade era avassaladora. O motor murmurante da aeronave era música para os meus ouvidos, e a cada metro que



subíamos, o mundo abaixo começava a desfocar-se, revelando um tapete de árvores e campos a perder de vista. O vento, a soprar no meu rosto, trouxe-me aromas únicos da natureza circundante, a mistura de terra fresca, folhas verdes e o perfume subtil das flores silvestres. Era como se o próprio ar estivesse a contar-me segredos da região, narrando histórias antigas de aventureiros e pioneiros. Ao olhar para o horizonte, vi um balão de ar quente pairar tranquilamente no céu azul, um verdadeiro testemunho da beleza do momento e uma reminiscência da calma e da serenidade daquele espaço aéreo.

Esta experiência mágica fez-me reflectir sobre o meu grande amor: o Dakota DC-3. Este magnífico avião sempre terá um lugar especi-



DE HAVILLAND DH.82 TIGER MOTH - A Nossa Amante

al no meu coração, uma ligação que perdura ao longo dos anos, acompanhando-me em tantos sonhos de viagens e aventuras inesquecíveis como a Rota Imperial. O DC-3 representa para mim não apenas uma máquina maravilhosa, mas um símbolo de uma era de exploração e expressão da aviação clássica, a primeira aeronave dos Transportes Aéreos Portugueses, um marco sagrado na aviação comercial. Contudo, após voar na Tiger, a sua elegância e o seu charme descontraído entraram no meu coração de uma forma inesperada, fazendo-me perceber que não conseguimos resistir a esta "jovem" e linda aeronave, "A Nossa Amante".



Foto: Pedro Nunes

Assim como qualquer amante, a verdade é que não conseguimos estar longe da nossa paixão. O desejo de voltar a voar na Tiger Moth é intenso e insaciável. Anseio por tê-la perto de nós, por sentir a sua energia vibrante sob a luz do sol de Cascais e ouvir novamente o som inspirador do vento ao passar pelas suas asas, agora na paisagem idílica da serra de Sintra com o Palácio da Pena como cenário de fundo.

Serão desafios grandes, sem dúvida, mas com a dedicação e a força que o Vintage Aero Club nos inspirou até agora, acredito sinceramente que conseguiremos concretizar



Foto: Pedro Nunes

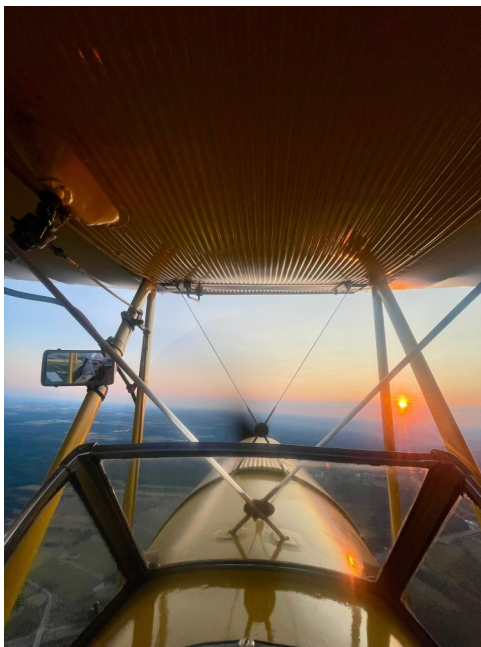
esse sonho. A paixão pela aviação e o incentivo da nossa comunidade são combustíveis que nos motivam a prosseguir, a lutar e a crescer juntos.

O voo não foi apenas uma viagem pelo céu; foi uma viagem através do tempo, ligando-me a uma era em que a aviação era pura poesia. Cada minuto passado a flutuar sobre a paisagem polaca era uma celebração da aviação clássica, e a Tiger, com o seu charme irresistível, conquistou-me de formas que nunca imaginei. Foi um lembrete de que cada aeronave,

seja ela antiga ou moderna, carrega consigo uma história, uma vida, e uma conexão com aqueles que a pilotaram, mantiveram e amaram.



Foto: Frame de vídeo cedido por Pedro Nunes



Assim, ao voar nas asas da história e sentir a essência do que é voar, percebi que a minha devoção pela aviação clássica só se intensificou. Cada voo é uma nova aventura, repleta de novas descobertas e emoções. A Nossa Amante, é agora mais uma página na minha história de amor com o céu. E mal posso esperar para reescrevê-la com mais capítulos, mais voos e, claro, mais momentos mágicos sob o vasto azul.



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

HANGAR TALK DE NATAL - A CAPA

Por Henry Mata - Autor e Ilustrador

Mais uma vez, a época natalícia está aí á porta, e com ela mais uma capa festiva. O que escolher desta leva? Senti que já esgotei as minhas opções no que toca a aviões vermelhos como o pai natal, então pensei na era mais colorida e galante da aviação. O circo voador de Richtofen! Pequenos caças de tela e madeira, mais coloridos e decorados do que arvores de natal, pareceu-me ideal.



De todos os suspeitos do costume no que toca às máquinas voadoras da primeira Guerra, sempre quis desenhar o Albatross D.V. Eu sei, eu sei... porque não um Fokker Dreidecker com o pai natal aos comandos? Porque a silhueta do Albatross é uma tentação demasiado grande para deixar passar a oportunidade. Não só tem as linhas mais elegantes da primeira guerra, como dá também, na minha

opinião, para apreciar um bocado do que está para vir em termos de construção aeronáutica. A sua distinta forma de charuto super aerodinâmica viria a tornar-se inspiração e depois standard, o que para mim dá ao Albatross um certo encanto visionário. E as cores! A liberdade total de aqueles pilotos temerários pintarem as suas máquinas voadoras da maneira que eles acharem melhor, produziram os paintschemes mais fascinantes da história da aviação, que até ali tinha sido bem curta. Escolhi o D.V de Bruno Loezzer, líder da Jasta 26 durante o ano de 1917, como peça central desta capa, por ser um design que puxa a atenção com a sua fuselagem listrada, uma espécie de lollipop natalício se fosse pintado pelo Tim Burton.

Em conjunto com as vestimentas extravagantes dos pilotos do circo voador alemão, achei que fazia um bom postal de Natal, e desfrutei bastante de fazer esta peça como resultado.

Boas festas e bons voos!

Henry Mata - Ilustrador

Por Filipe Cardoso

A colaboração do Henry Mata com o Vintage Aero Club já tem vários anos, e isso é bem visível nos diversos cartazes e capas da nossa newsletter Hangar Talk. Com uma grande paixão pela aviação e um talento invejável, o Henry consegue dar imagem às melhores ideias e assim criar ilustrações de qualidade Superior que espelham bem a imagem, visão e missão do Vintage Aero Club. Deixamos abaixo alguns dos trabalhos do Henry para o VAC para ver, rever e recordar.



Boas Festas!

