

Hangar Talk

CARAMULO
MOTORFESTIVAL

RESTAURO

DeHavilland DH-88 Comet

PORTUGAL AIR SUMMIT 2022

Ponte de Sôr / Oeiras



ENTREVISTA

Cmdt. Jorge Simões

... e muito mais!!!

Mensagem do Cockpit

Carlos Tomaz - Presidente Vintage Aero Club

Antes de mais nada, um sincero pedido de desculpas pelo atraso na saída regular da nossa newsletter HANGAR TALK. Apostamos este ano numa forma mais concreta de comunicar as novidades e curiosidades da história da aviação, com 4 números anuais, antecipando cada estação do ano. Assim, neste número de Primavera temos algumas novidades, pela forma, que tentamos ser mais simples e mais fácil de digerir pelo leitor. Depois porque o tema de capa é o Aero Club de Portugal, entidade centenária em Portugal, que procura ao longo da sua longa história divulgar a aviação no nosso país. Além de conhecer um pouco das suas actividades,

vamos também abordar a sua ligação ao aeródromo municipal de Cascais.

Vamos ainda dar a conhecer alguns projectos de restauro a decorrer, salientando o DeHaviland DH44 Comet Racer, cuja história se cruza com a base aérea de Sintra em 19??, e que hoje tem planeada uma recuperação para condições de voo, a cargo da Comet Racer Project Group.

Damos espaço também ao nosso projecto PHA - Património Histórico Aeronáutico - que pretende ser um polo de concentração de toda a história da aviação em Portugal. Numas das fases previstas, vamos coordenar um conjunto de entrevistas para memória futura, de algumas personalidades de reconhecido valor aeronáutico. Muito recentemente, estive-

mos à conversa com Isabel Rilvas, que partilha algumas das memórias da primeira paraquedista mulher em Portugal.

Aproveito também, em nome de todos no VAC, para dar as boas vindas aos novos sócios que espero ajudem a nossa organização a voar mais alto.

Em relação ao projecto do CVAC - Centro Vivo de Aviação Clássica -, projecto vencedor do orçamento participativo em Cascais em 2019, para o qual contribuíram milhares de votos anónimos que agradecemos profundamente, cabe-nos salientar que o projecto passou uma fase crítica de preparação, que vai levar em breve, ao concurso público e sua construção. Mantenham-se à escuta e boas leituras.

AEROGRAMAS

Caramulo Motor Festival

Carlos Tomaz

O VAC foi convidado a participar no Caramulo Motor Festival, organizado pelo Museu do Caramulo. A longa relação que existe entre o Caramulo e o VAC proporcionou a presença do Cessna C140, com duas passagens à vertical da vila do Caramulo. Os dias deste evento contêm corridas na famosa rampa do Caramulo, exposição de todos os tipos de veículos motorizados, palestras, expositores e oportunidades de visitar o próprio Museu, com a sua única coleção automóvel. A nível aeronáutico, o Museu do Ar esteve presente na exposição estática



Aérospatiale Alouette III em exposição - Carlos Tomaz

enquanto o espectáculo aéreo esteve a cargo do Pitts Special S-2B do Luis Garção.



Ana Rita Marques e Carlos Tomaz, os participantes VAC no Caramulo Motor Festival



O Cessna 140 em Coimbra para reabastecimento - Carlos Tomaz



Ficha Técnica

Periodicidade
Trimestral

Redacção
Vintage Aero Club

Direção
Carlos Tomaz

Edição
Filipe Cardoso

Capa
Henry Mata

Entrevista
Isa Lopes, Carlos Tomaz

Colaboradores
António Sousa, Carlos Tomaz,
Isa Lopes, Jorge Sousa, Miguel
Coelho, Paulo Pereira

Fotografia e Imagem
António Sousa, Carlos Tomaz,
Filipe Cardoso, Isa Lopes, Jorge
Simões, Jorge Sousa, Miguel
Coelho, Paulo Pereira

Contracapa
Formação Spitfires e Hurricane,
Duxford Airshow Flying Finale
2022, Filipe Cardoso

Apoio
IFA - International Flight Academy,
Fidelidade - Loja dos Olivais

Contactos
Hangartalk.vac@gmail.com



AIRSHOWS

Portugal Air Summit - Oeiras

Jorge Sousa



Supermarine Spitfire "Spirit of Exeter" no aeródromo de Cascais para voo de demonstração na Baía de Cascais - Jorge Sousa

Na sequência do evento realizado em Ponte de Sôr, de 13 a 16 de Outubro de 2022, a organização do Portugal Air Summit, em parceria com a Câmara Municipal de Oeiras, em boa hora entenderam alargar o âmbito do evento à zona da Grande Lisboa, organizando um festival aéreo na zona ribeirinha, com grande sucesso e enorme assistência em ambas as margens. Uma experiência sem qualquer dúvida a repetir.



Piloto do Spitfire "Spirit of Exeter" - Jorge Sousa

O Vintage Aeroclub, após uma relevante e animada participação durante todo o evento em Ponte de Sôr, teve a seu cargo, em colaboração com o Aeródromo Municipal de Cascais, o apoio logístico e operacional, em terra, às aeronaves e respectivas tripulações, que participaram no festival aéreo (apoio em

refeições, abastecimentos – com o inenarrável autocolante AVGAS 100 (!!!!) - e pequenas operações de manutenção).



Pareilha de Yak 52 da equipa YakStars - Jorge Sousa

Entre as aeronaves presentes estiveram os britânicos da Team Raven com os seus RV-8, a patrulha dos Yaks-52 com pilotos portugueses e espanhóis, o Sukhoi SU-31 (EC-HGL), o Laser Z200 (EC-XPQ), o novel Extra EA 330SC (D-ECYZ), o Cessna Skymaster 337G (EC-MYM) e o grande destaque, tão raro por estas paragens, para o Supermarine Spitfire



Cessna Skymaster 337G da Fundación Aeronáutica António Quintana - Jorge Sousa

HF Mk. IX (G-BRSF), tripulado por Neil Parkinson.

De salientar ainda a gentileza da tripulação do Skymaster dos nossos "velhos" amigos da Fundación Antonio Quintana, de Cuatro Vientos, que disponibilizou um lugar para que um elemento do Vintage (no caso a associada Ana Rita) tivesse a oportunidade de viajar desde Ponte de Sôr até Cascais, experiência certamente inesquecível.



Team Raven - Jorge Sousa

Após a descolagem e a participação no festival aéreo, algumas aeronaves regressaram ainda ao Aeródromo Municipal de Cascais, para reabastecer e rumarem aos seus destinos.



Foto de família da Fundación António Quintana e Vintage Aero Club - Pedro Nunes

O Vintage Aeroclub, para além do prazer pessoal dos seus elementos intervenientes, congratula-se por uma vez mais, ter merecido a confiança de uma entidade organizadora para ser parte de um evento aeronáutico. E, nunca é demais referir, que enquanto participávamos nesta actividade, olhávamos e víamos do outro lado da pista, o local onde vai nascer o nosso Centro Vivo de Aviação Clássica.



AIRSHOWS

Portugal Air Summit - Ponte de Sôr

Miguel Coelho

A participação do Vintage Aero Club na edição de 2022 do PAS (Out12-15), teve um formato inovador face a edições anteriores.



O Stand/Bar do VAC decorado com os diversos eventos com participação VAC - Miguel Coelho

Após um período de ausência devido à pandemia o regresso não podia ter sido mais auspicioso.

Nesta edição o VAC marcou presença com um stand posicionado na área de "food court", junto da réplica do Fairey IIID construída pelo nosso amigo Valter Santos para assinalar o centenário da 1ª travessia aérea do Atlântico Sul por Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

O stand, de dimensões generosas, foi decorado com elementos do clube, como fotografias e o nosso logotipo em grande destaque, aos quais se juntaram alguns elementos aeronáuticos, a maior parte dos quais também cedidos para o efeito pelo Valter.



Os aviadores Pedro Nunes e Miguel Coelho prontos a seguir as pisadas de Gago Coutinho e Sacadura Cabral a bordo do Fairey

Este espaço, para além dum ponto de divulgação do VAC e venda de merchandising,



Dakota Talks com Luis Garção

funcionou simultaneamente um bar, o que nos permitiu gerar receitas, tão importantes para a vida do club em especial actualmente em que preparamos para dar início à concretização do CVAC, com o início da construção do nosso hangar que esperamos arrancará em breve.



Detalhe de um dos Yak 52 dos Yak Stars - Miguel Coelho

Não será exagero dizer que a nossa participação foi um sucesso, não apenas pelas receitas geradas, mas também pela visibilidade e notoriedade positiva que conseguimos obter na interação criada com os visitantes ao organizar todos os dias pequenas palestras, de 30 minutos, mini "Dakota Talks" sobre temas da aviação, com a generosa participação de diversos aviadores presentes no evento.

Este enquadramento e conjunto de iniciativas tornou o espaço do VAC num polo de atração de entusiastas da aviação, aviadores e

FIDELIDADE

SEGUROS DESDE 1808

LOJA OLIVAIS



não aviadores, de todas as idades, dos 8 aos 88 anos, num ambiente de verdadeiro espírito aeronáutico.



Spitfire "City of Exeter" - Miguel Coelho

No que respeita às "Dakota Talks", tivemos os seguintes participantes e temas: Valter Santos (Fairey IIID), José Brito (Piper Super Cub), Luís Garção (Pitts Special), Luís Santos (AeCP), Tiago Correia (Yakstars), Neil Parkinson (Spitfire MK.IX).

Este mesmo Spitfire foi também um dos pontos de interesse que o VAC dinamizou ao longo dos vários dias do evento ao realizar diversos "walkarounds", com pequenos grupos de visitantes.



Cockpit do Spitfire "Spirit of Exeter" a estrela do evento - Miguel Coelho

Dia da Força Aérea - Base Aérea de Beja

António Sousa

No dia 3 de Julho de 2022 a Força Aérea Portuguesa realizou um Festival Aéreo e uma Exposição Estática de Aeronaves na Base Aérea nº11 em Beja como parte dos festejos do 70º aniversário deste ramo das Forças Armadas em Portugal.

Da parte da manhã assistiu-se à largada de paraquedistas, a baptismo de voo em C-130 "Hercules" e a demonstrações aéreas nomeadamente dos helicópteros EH-101 "Merlin" e AW119MkII "Koala" numa demonstração da tomada de uma área ocupada em conjunto com forças terrestres, um F-16M e um Airbus A340 da Hi Fly.



O momento do embarque - António Sousa

Já depois do almoço, a partir das 14h, deu-se início ao Festival Aéreo em que participaram as patrulhas acrobáticas Frecce Tricolori de Itália, a patrulha ASPA de Espanha e a patrulha "La Marche Verte" de Marrocos. Houve ainda espaço para demonstração de Eurofighter Typhoon do Reino Unido, de F-16M da Bélgica, de Eurofighter Typhoon de Espanha, dos Flying Bulls e de um Embraer KC-390 do Brasil. Para terminar uma parelha de F-16M portugueses.

A afluência do público foi enorme, demonstrando o interesse das pessoas pela aviação.



FIDELIDADE
SEGUROS DESDE 1808
LOJA OLIVAIS



Os sócios Ana Rita Marques e António Sousa tiveram a oportunidade de dar uma vatinha de C-130 - António Sousa





Em Piper Cub, Sintra, 1952—Cte. Jorge Simões

Comandante Jorge Telhada Simões

Isa Lopes

Jorge Telhada Simões é mais uma daquelas personalidades da aviação nacional com quem dá gosto ter uma conversa. Tal aconteceu recentemente com o VAC, ao abrigo do projecto do Património Histórico Aeronáutico, com o qual pretende promover a história da nossa aeronáutica.

Jorge Telhada Simões é natural de Figueiró dos Vinhos e sempre foi um apaixonado da lavoura, mas o interesse pela aviação aparece através de um professor, que o recomenda para prestar provas para piloto militar. Assim, em 1952, após a inspeção médica na Ajuda, em Lisboa, é colocado em S. Jacinto, Aveiro, para a sua instrução inicial. Numa altura em que ainda havia uma aproximação com a Aviação Naval naquela base, Jorge

Simões teve o primeiro contacto com as aeronaves Fleet F10 e DH Tiger Moth. Foi neste último modelo que foi largado e terminado a sua qualificação inicial, foi colocado na Base Aérea N1, em Sintra, para a adaptação às aeronaves avançadas. É então largado em North American T6 Texan, tendo sido um dos melhores classificados da turma. Por necessidades operacionais, é qualificado como instructor, funções que manteve durante os seguintes 8 anos. Ao longo desse tempo, foi autorizado a dar também formação aos pilotos civis do Aero Club de Portugal, que usava a mesma base aérea para os seus voos. Chegou a usar inclusive, os DH Tiger Moth do AeCP para voos de avaliação de candidatos para a aviação militar.

Foi também neste período, que conseguiu voar também Curtiss SB2C Helldiver, Piper Cub, DH Vampire e Miles Martinett. Este último era usado para reboque de mangas-alvo para a artilharia aérea, que praticavam na zona da costa de Cascais. Após acidente com um T6 na base aérea de Sintra, no qual evita no último instante uma escola, tem um período de recuperação e é depois transferido para a escola de multimotores, junto com o curso de oficiais. A formação inicial foi na Base Aérea N3 em Tancos, com Douglas C54 Skymaster e mais tarde Douglas DC3 Dakota.

Com as hostilidades em África, é colocado em Angola, na esq. 91 e voa missões de ataque em Lockheed P2V5 Neptune.



Regressa a Portugal ao fim da primeira comissão de serviço, ocupa-se com várias actividades de voo, principalmente em Max Holste Broussard. Durante 3 meses, faz uns voos em Cabo Verde num Avro Anson, onde acaba por ser informado da apresentação para a segunda comissão de serviço, desta vez em Moçambique. Aí esteve aos comandos de aeronaves de transporte, como o Nord Noratlas e DC3 Dakota.

Com duas comissões concluídas no Ultramar, decide dedicar-se à aviação civil. Entre várias oportunidades, voa para o Sr. Champal-

Vintage Aero Club coordenou o restauro deste avião, entre 2013 e 2015, tendo actualmente pintadas as cores da DGAC e da TAP, actual proprietária do avião. Foi com esta aeronave que a DGAC inaugurou o aeroporto da Horta, em Abril de 1971, com Jorge Simões aos comandos. Com o papel de examinador, tira ainda a licença de helicóptero na Bell, no Texas, EUA. Já em Portugal, complementa a formação de helicópteros em Santa Cruz, no Aérospatiale Alouette III.

Jorge Simões esteve ainda envolvido, junto com o Cte. Vargas e o Conde Monte Real,



Preparando um voo em T6 - Texan, Sintra Anos 50 - Cte. Jorge Simões

Para dar continuidade à já longa carreira de instructor, aceita o convite e passa a director da escola de pilotagem do AeCP.

Ao longo dos anos foram-lhe conferidos vários prémios e homenagens, como o Prémio AeCP em 2016. Com a continuidade destas entrevistas e com o intuito de enriquecer o Património Histórico Aeronáutico, o VAC assume um dos seus pilares fundamentais, a promoção da história da Aviação. Obrigado ao Cte. Simões pela amabilidade em nos receber, assim como a doação de alguns livros de importância histórica.



Como Director da Escola de pilotagem do AeCP - Coleção pessoal Cte. Jorge Simões

limaud num Cessna 310, ainda que mais tarde tenha tirado também a qualificação de Dassault Falcon 20. A longa relação com o AeCP é também fortalecida, com a instrução de alunos civis dessa instituição. Relembra ainda que muitas vezes, saía de um avião e entrava logo noutro com o aluno seguinte.

Foi contratado para a Direção Geral de Aeronáutica Civil, como piloto verificador. Tal aconteceu porque tinha sido adquirido uma aeronave DC3 Dakota e era preciso alguém com experiência de voo nessa máquina. Com essas funções, chegam a passar pelas suas mãos muitas das seguintes gerações de pilotos. Na DGAC, voa toda a frota da autoridade, desde Beechcraft T34 Mentor, Cessna e Piper. O Dakota da DGAC tinha o registo CS-DGA, estando actualmente em exposição no Museu do Ar, em Sintra. O

na escolha do local do futuro (actual) aeródromo de Cascais. Existiam 2 opções junto à vila de Cascais, uma junto ao hipódromo e outra junto à Torre. A que acabou por ser seleccionada corresponde à actual, onde com o apoio do Conde Monte Real, se preparou um terreno, construiu uma placa, hangar e restaurante, que ainda hoje existe. Esta pista funcionou ininterruptamente até aos dias de hoje, excepto num período onde a pista foi asfaltada, e durante o qual a frota do AeCP migrou para a Base Aérea de Sintra, para dar continuidade da operação de voo. As aeronaves eram Auster de 2 e 4 lugares, e também DH Tiger Moths. Um destes era o famoso gargalhadas, de registo CS-AAA, neste número da Hangar Talk a fazer honras de capa. Voou ao serviço do AeCP alguns anos, tendo-se danificado num acidente.

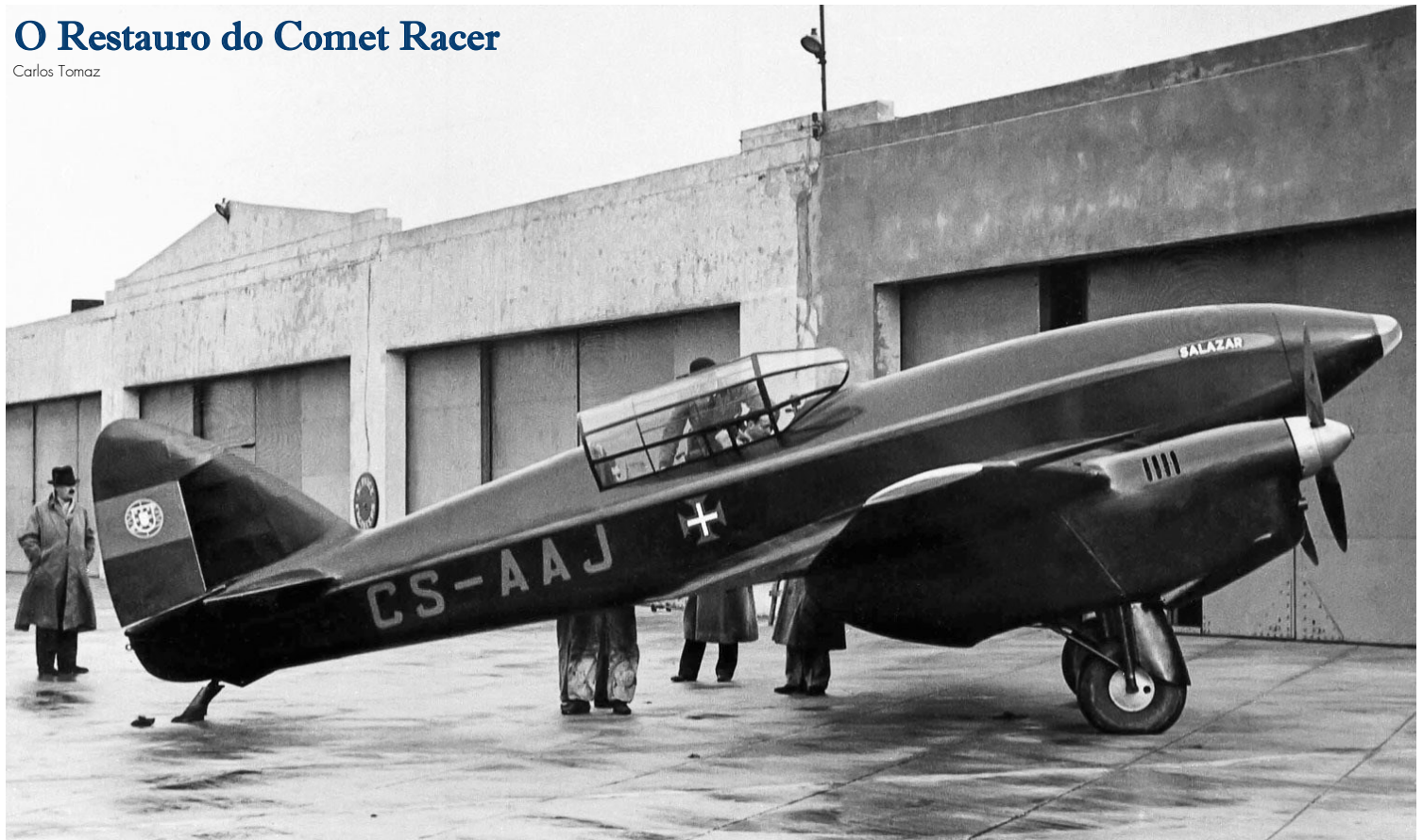


Jorge Simões em entrevista a Isa Lopes e Carlos Tomaz



O Restauro do Comet Racer

Carlos Tomaz



AirHistory.net

A história do De Havilland DH88 "Black Magic" tem uma forte ligação a Portugal, mas nos dias de hoje, o grupo Comet Racer Project Group tem a cargo o restauro para condições de voo.

Primeiro, há que referir a história que levou o Sr. Geoffrey De Havilland a contruir este modelo. Estávamos em 1934 e as corridas aéreas estavam no auge. Vários países construíram aeronaves que permitiam ir mais longe e mais rápido, quebrando recordes ao longo dos anos. Para evitar que o Reino Unido fosse ultrapassado tecnologicamente por outros países, havia que apostar nestes eventos aeronáuticos.

Assim, para responder ao explosivo interesse público da corrida MacRobertson, entre a Inglaterra e a Austrália, um conjunto variado de países participantes toma iniciativa e inscrevem-se. Primeiro os americanos, com um Boeing 247D e um Lambert Monocoupe 145, depois os europeus com Douglas DC2, Airspeed As.5 Courier, Desoutter MkII, Miles M.3 Falcon, Fairey III F, Pander S4, B.A. Eagle, Airspeed As.8 Viceroy e Fairey Fox I. Os australianos concorreram com um DH80 Puss Moth, Fairey Fox I e Lockheed Vega, e os neozelandeses com um Miles M.2F Hawk Major e um DH89 Dragon Rapide.

Com um elaborado plano de publicidade, são construídos 3 modelos DH88, que participam na corrida, com os nomes de Black Magic (G-ACSP), Grosvenor House (G-ACSS) e The Green One (G-ACSR). A corrida acaba por ser vencida por A. Scott e T. Black com o G-ACSS, tendo o DH Black Magic ficado pelo caminho e inclusive, cedido peças para outro participante, em Allahabad, Índia. Os pilotos deste avião eram Jim Mollison e

Amy Johnson, conhecido par de aviadores, que bateram recordes atrás de recordes de voos de longa duração, nos anos 30.

Com a corrida terminada e sem capacidade de manter o avião Black Magic, este acaba por ter como destino Portugal, através do projecto do aviador Carlos Bleck, pretendendo levar o avião no primeiro voo civil ao Brasil, promovendo o encontro de ambos os países. Sob o alto patrocínio



Restauro

nio do governo da época, o agora rebaptizado "Salazar" e com matrícula CS-AAJ, sofre um acidente logo na decolagem para essa aventura, na base aérea de Sintra, em 1935.

Apesar de planos da sua recuperação terem sido abordados, na verdade é que o avião desaparece dos registos, até ser levado para o Reino Unido, em 1979.

O restauro

O Aero Club de Derby cria o Comet Racer Project com o intuito de o colocar em condições de voo. Para tal é criada uma oficina com o nome de Amy Johnson, com o apoio da Aispeed Aviation. Os restos originais do avião não têm qualquer registo de voo deste 1939.



madeira, assim como os suportes dos motores Gipsy Queen 30. Estes últimos serão aproveitados de um conjunto de 3, com ainda 2 mais para suporte de peças. O grupo de restauro tem ainda 3 hélices para aproveitar, carenagens, e os muito importantes desenhos técnicos. Os trabalhos têm sido feitos em oficina própria, com apoio de engenharia local, da autoridade de aviação civil e da LAA (Light Aircraft Association).

Outros sobreviventes

O DH88 mais conhecido é o G-ACSS Grosvenor House, completamente restaurado na cor vermelha



Até agora, o projecto teve lentas evoluções. Em termos de fuselagem, foram já aplicados alguns controles de motor, algumas manetes no cockpit e pontos para cintos de segurança. Todos planos das superfícies de controlo de voo foram cobertas com nova tela, assim como colocados contrapesos. As asas foram colocadas em plataformas e foram trabalhados todos os componentes estruturais de



Restauro



original, e que pode ser visto frequentemente nos eventos da Shuttleworth Collection, no Reino Unido. O terceiro DH88, menos conhecido, G-ACSR é o Green One, mais tarde registado como F-ANPY e desaparece dos registos em Etampes, França, em

1940. Dois outros modelos foram construídos e registados em França, mas desapareceram ao longo dos anos, um em Istres e o outro no Sudão.

Para além destes originais, podemos ver réplicas em condições de voo no Reino Unido, Estados

Unidos da América e Nova Zelândia. Um dos modelos está a cargo do DH Museum, que pretende ser utilizado para eventos de promoção da história da aviação.

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



Modelismo

O DH-88 Comet à escala

Paulo Pereira

Para quem ficou empolgado com o tema desta edição relativo ao restauro do DH-88 Comet, porque não fazer uma réplica à escala!

Deixo aqui algumas dicas para quem se quiser aventurar na construção de um modelo à escala deste icónico avião.

Existem, várias marcas que reproduzem o DH-88, irei referir as quatro que serão mais fáceis de encontrar no mercado.

Na escala 1/72, começo por referir o bem conhecido kit da Airfix. A última edição data de 2014 com a versão "Grosvenor House" mas mais uma vez trata-se de uma caixa nova, para os únicos moldes existentes desta marca já de 1957.

A qualidade do kit, está de acordo com os seus 66 anos de existência, moldagem modesta e com poucos detalhes, poucas peças, montagem fácil, ideal para o modelista iniciante ou menos exigente.



A edição de 2011, disponibiliza o mesmo kit, mas com os decalques da versão "Black Magic".

Este kit, encontra-se com alguma facilidade, quer no mercado local, que online.



Ainda na escala 1/72 temos a marca Whirlybird. Esta não é propriamente uma marca de kits, mas sim uma empresa que junta um kit de outra marca, com alguns melhoramentos em resina e fotografados, juntamente com decalques para diferentes versões.

Neste caso, existe um set para melhorar e

recriar a versão portuguesa "Salazar" com base no kit da Airfix.

Não é tão fácil de encontrar no mercado local, mas será possível ainda encontrar disponibilidade em algumas lojas online.



Como última opção na escala 1/72, temos a marca húngara S.B.S. Model que oferece o melhor kit deste modelo, nesta escala.

Trata-se de um magnífico modelo em resina, com alguns detalhes em metal, sendo que na caixa "Black Ones", são disponibilizados os decalques para as versões "Black Magic" e "Salazar".

Sem dúvida, uma excelente opção para o modelista mais experiente e exigente, com um único senão, o preço menos apetecível, já habitual em modelos totalmente em resina.

Disponível mais facilmente, em lojas online.



Por fim, uma opção para quem prefere a escala 1/48.

A empresa MikroMir, oferece um magnífico modelo, com moldes novos de 2019, bem detalhado e completo, com melhoramentos em fotografado e decalques para três versões, incluindo o "Black Magic".

Poderão encontrar este modelo em algumas lojas físicas e também online.

Para quem preferir optar por outro modelo, mas gostaria de fazer a versão "Black Magic" ou "Salazar", pode sempre adquirir só os decalques.

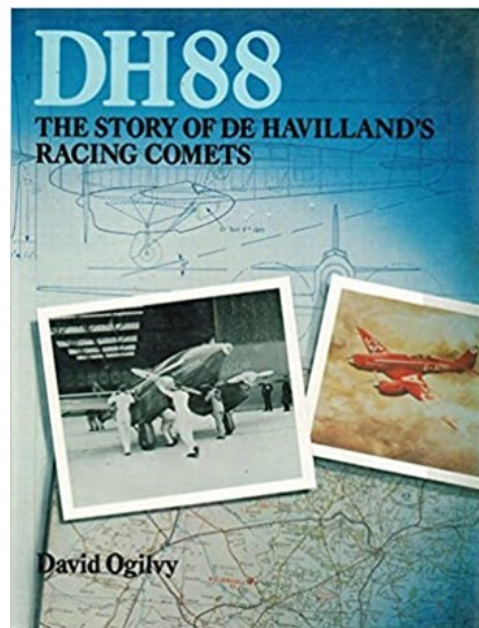
A empresa S.B.S Model, disponibiliza uma folha de decalques para estas duas versões.



Para terminar este artigo e para quem gosta de literatura de apoio para os seus modelos, uma sugestão a ter em conta, o livro "DH88 The Story of De Havilland's Racing Comets" de David Ogilvy com edição em inglês, 174 páginas e capa rígida.

Disponível novo ou usado na Amazon.

E é tudo por agora!



Até à próxima edição do Hangar Talk!

Bons Modelos!

"Keep Calm and Build a Model"



Grosvenor House, Shuttleworth Collection - Filipe Cardoso

