

Hangar Talk



RESTAURAR

Regresso ao Dakota

Auster D5

Inês D`Ávila



RESTAURAR

Conjugar (latim restauro, -are, reparar, refazer) verbo transitivo

1. Reparar, restabelecer.
2. Reintegrar ou pôr no estado primitivo.
3. Elevar ao antigo esplendor.
4. Restituir ao poder (uma dinastia, um governo).
5. Reconquistar, reaver.
6. Utilizar técnicas e operações para reparação uma obra de arte ou de uma estrutura arquitectónica.

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



MENSAGEM DO COCKPIT

Carlos Tomaz - Presidente Vintage Aero Club

RESTAURAR

um pilar do
VAC e símbolo
para 2021:
voltarmos a
estar juntos
fora do mundo
virtual.

Bem vindos ao renovado Hangar Talk, a newsletter do Vintage Aero Club!

Para chegar a mais interessados de uma forma bem apelativa, renovámos a imagem, regularidade e qualidade dos conteúdos apresentados. Assim, trimestralmente, noticiamos o que se passa de significativo no mundo "Vintage", tal como histórias pessoais, artigos técnicos, históricos e muitas curiosidades. Cada nova edição terá um tema chapéu, dando a tônica aos conteúdos.

Começamos por **RESTAURAR**: é um dos pilares do VAC, é também símbolo da esperança de todos neste 2021 de restabelecer uma proximidade menos virtual entre nós, aqueles que nos são próximos e, as actividades que nos apaixonam.

Proponho-vos reverem as Dakota Talks, agora em formato digital, e marcar na agenda as próximas edições. Temos ainda o projecto Back to Dakota e um zoom sobre a Auster em Portugal. A nossa capa é do Henrique Mata e o poster central do André Garcez. E, como o voluntariado é a nossa espinha dorsal, todas as edições faremos honra a uma dessas caras nesta newsletter.

Não fecho sem lançar um desafio: precisamos um/a voluntário/a para segurar no manche desta newsletter: alguém dinâmico, disponível, proactivo e com vontade de dar o seu cunho a este projecto do VAC.

Tenham boas leituras, enviem-nos os vossos comentários, participem das páginas futuras.



DAKOTA TALKS



 VINTAGE AERO CLUB



ARQUIVO DAKOTA TALKS

2021

FEV: A historia dos dados de voo

MAR: combate aéreo a incêndios

ABR: o homem por trás do Aviador

MAI: aviões afundados

& ainda, todas as edições realizadas no Museu do Ar.

VIDA ASSOCIATIVA

Dia 27 de Março 2021 fez-se a Assembleia Geral do VAC, pela primeira vez em formato virtual e participação recorde.

Aprovou-se o relatório e contas de 2020 e o plano e orçamento de 2021.

A direcção aprovou uma resolução para que novos candidatos a sócios possam ser propostos pelos actuais e aprovados em reunião de direcção, agilizando a sua entrada.

OPERACIONAL



Em 2020 deu-se suporte ao Beechcraft no Aeródromo de Tires, com manutenção básica, despiste de anomalias, voos de teste e a instalação de um rádio novo, de acordo com a legislação em vigor.



Em 18 de Maio de 2020 foi o Dia Internacional dos Museus. Realizaram-se dois directos desde o Museu do Ar: um sobre a presença do "nosso" Dakota no Dia D e outro sobre as comemorações dos 75 anos do Dia D em Inglaterra e na Normandia, onde em 2019 estivemos presentes nos dois lados do canal.



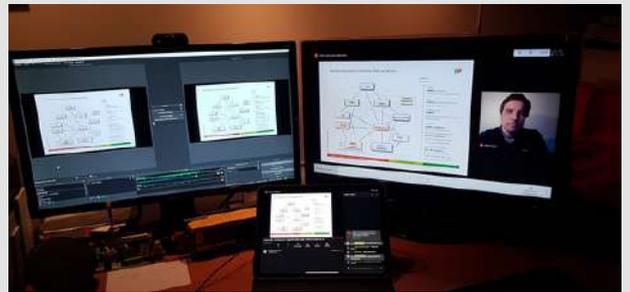
A operação "Back to Dakota" focou-se nas necessárias intervenções de manutenção no Dakota (ver artigo nesta newsletter). Destaque para presença de alunos do Curso de Aprendizagem do INETE e da escola de TMA's da SEVENAIR. Assim o VAC prossegue a sua missão de contaminar os mais jovens com o gosto pela aviação clássica.

DESLOCAÇÕES



Com os Airshows cancelados por todo o lado as nossas viagens previstas às comemorações dos 80 anos da Batalha de Inglaterra, em Duxford, a ida ao Festival de Ferté Alais em França ou à FIO em Madrid não passaram de intenções, deixando os entusiastas destes festivais em profundo stress e à espera de que 2021 nos deixe estar outra vez em ambientes com motores radiais ruidosos, o cheirinho a Jota, as cabeças no ar, tirar o mofo aos cartões de memória e os habituais concertos das Manhattan Dolls.

DAKOTA TALKS



Depois do sucesso no passado com as palestras no Museu do Ar, retomaram-se as Dakota Talks, em novo formato e noutros locais com raiz aeronáutica. Agora no canal de YouTube do VAC, a conversa corre de forma informal mas rica, expandindo de assuntos da aviação clássica a outros temas de interesse para os entusiastas da aviação. Até ao fecho desta edição já foram realizadas três Talks no novo formato: sobre o registo dos dados de voo, combate aéreo a incêndios florestais e uma sobre "o homem de trás de um avião". Todas ficaram disponíveis no canal de YouTube, tal como as anteriores, feitas no Museu do Ar. O objetivo é ter periodicidade mensal. Os temas serão divulgados antecipadamente, nas redes sociais.

APELO DA DIRECÇÃO



O orçamento do VAC é espartano e qualquer perturbação no abastecimento de combustível pode engasgar o motor. Apela-se à "regularização do abastecimento" a todos os sócios com quotas em atraso. Para todos continuarmos a voar!



Celebração da vitória no Orçamento Participativo de Cascais 2019 para o CVAC

OLHANDO O FUTURO

Entrevista a Carlos Tomaz

A primavera traz a esperança de podermos todos voltar a fazer o que mais gostamos: partilhar as histórias da aviação.

O Hangar Talk conversou com Carlos Tomaz, presidente do VAC, sobre o futuro do Vintage, ambições e ideias na calha para 2021 e além.

“Restaurar”... neste princípio de 2021, que invocam estas palavras para o VAC?

Em 2021 pretendemos que a palavra restaurar, um dos principais pilares do VAC, tenha realmente significado. Queremos o renascer das actividades e interação com sócios, voluntários e interessados. Enfim, a primavera traz a esperança de podermos todos voltar a que mais gostamos: partilhar histórias da aviação.

Que oportunidades vêes no caminho do VAC?

Vejo um conjunto de ideias cativantes: do Orçamento Participativo, a projectos de restauro, participação em actividades aeronáuticas e uma base de dados pública.



Proposta para o CVAC

Podes dizer-nos algo da nova sede que vai sair do Orçamento Participativo? Qual o estado desse processo, que podemos esperar ver acontecer em breve?

A proposta do VAC para a criação do Centro Vivo de Aviação Clássica vem do Orçamento Participativo de Cascais é um projecto em andamento, que vencemos com 4834 votos em 2019, e que começará a tomar forma mais consistente a partir deste ano. Continuem na frequência.

A pandemia aumentou a dimensão virtual das nossas existências... e o VAC? Também se virtualizou? Podemos esperar mais coisas do vintage cibernético?

Um outro objectivo para 2021 será a dinamização da nossa participação nas redes sociais. Para tal, contamos melhorar frequência e qualidade dos conteúdos, tornando-os mais próximos de quem nos segue ou pretende seguir virtualmente. Também pretendemos ser um testemunho do que se passa fora das nossas fronteiras, a nível da aviação clássica.

O Dakota Talks foi retomado, uma boa premiere online... que se segue?

As Dakota Talks têm uma estrutura que prima pela participação activa e pessoal de um ou mais convidados, numa temática ligada à aviação. No início deste ano optámos por chegar a um público mais alargado, com a introdução das DT virtuais. Deste modo, e enquanto estas não puderem ser presenciais, podemos também chegar longe a quem segue o canal de youtube do VAC. Os temas serão partilhados ao longo do ano, tendo a última sido o Cte José Guedes. Todas estão disponíveis online, no nosso canal do youtube.



DC3 submerso (Chris Dag@Flickr, CC BY 2.0)

E debaixo de água, agora o Vintage é também das aventuras submarinas?

O tema dos aviões afundados é um que nos é bastante querido e próximo. Lanço a ideia a ser apresentada numa futura Dakota Talk.



(VAC/André Garcez)

E aviões, tocar, mexer, etc?

Mexer é na verdade, uma parte bem relevante da nossa actividade. Entre outros, os projectos Alpriate, DC4, Auster e Dakota estão ainda a ser estruturados, dependendo de outras entidades, que não o VAC.

Expedições?

Com as limitações a serem levantadas, também nós pretendemos ser testemunhas de alguns eventos aeronáuticos relevantes. Ainda é cedo para confirmações, mas prometemos dar mais notícias assim que possível.

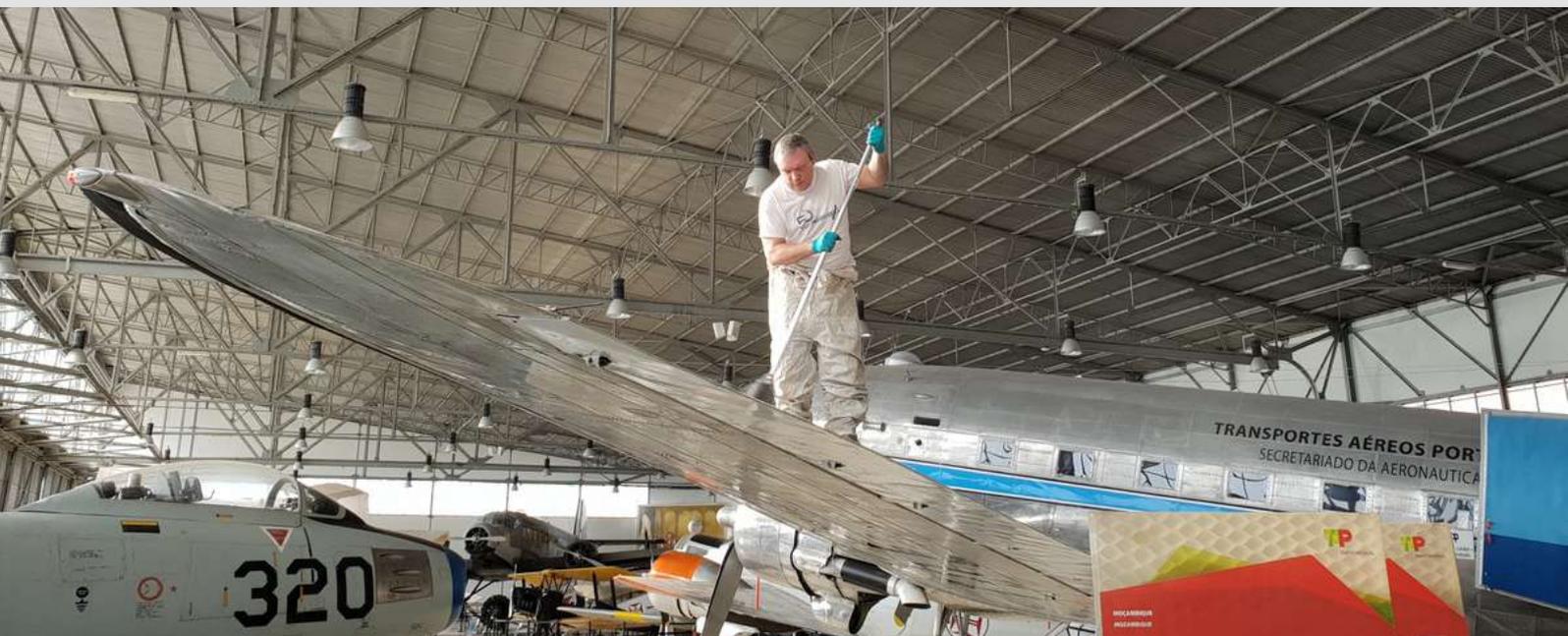
Para fechar, o que é que os sócios e voluntários podem esperar do VAC em 2021?

Os sócios podem esperar um VAC mais activo e interventivo em 2021, apesar das circunstâncias. Esperamos ser uma referência para aqueles que procuram ter algo a dizer em relação a matérias da história da aviação.

SER VOLUNTÁRIO



Ser voluntário do VAC é simples: enviar um email para vintageac.plan@gmail.com, com dados pessoais e motivação. Assim fica integrado na bolsa de voluntários, para ser contactado/a na sequência dos projectos em curso.



REGRESSO AO DAKOTA

Paulo Pereira

EM NÚMEROS

240 Horas

30 Voluntários

8 Sessões

1 Avião feliz

Uma vez mais, em parceria com o Museu TAP e o Museu do Ar, O Vintage Aero Club levou a cabo o projeto Regresso ao Dakota: elaboração e execução do plano de manutenção do Dakota/DC-3, espólio do Museu TAP, em exposição no Museu do Ar em Sintra, BA1.

O “Dakota”, tema próximo ao coração do VAC, é símbolo marcante de várias efemérides, tais como a icónica Linha Imperial, ou a heroica participação no Dia D em 1944. Inevitavelmente, todo este “amor” transformou-o num alvo de uma operação de cuidados e carinhos distribuída por oito sessões de trabalho, efetuadas aos sábados no Museu do Ar.

Com início em Janeiro de 2020, fizeram-se quatro sessões até final de Fevereiro. Devido ao COVID-19, os trabalhos foram então interrompidos e só retomados em Setembro, cumprindo com as condições de segurança entretanto divulgadas pela DGS, finalizando em Novembro.

Os trabalhos abrangeram diversas áreas, nomeadamente a limpeza total do interior, cockpit, cabine, galley e compartimento de bagagem, incluindo a limpeza de todas as cadeiras e lavagem das respetivas cabeceiras. A iluminação foi verificada, a pressão dos pneus retificada e toda a estrutura exterior limpa e lavada.

No exterior destaca-se o árduo trabalho de polimento de toda a fuselagem e asa que se encontram com o alumínio visível. Lembremos que este avião tem duas pinturas: do lado esquerdo a da TAP, e do direito, da DGAC.

No total, foram cerca de 240 horas de trabalho, efetuadas por cerca de trinta incansáveis voluntários, durante oito fins de semana. De salientar que sem a entrega destes voluntários, oriundos das mais diversas atividades, mas, com uma paixão em comum, a aviação, todo este trabalho não teria sido possível.

Para eles, um grande bem-haja!



REPORTAGEM VAC



**Por dentro:
Inspecciona, ajusta, aperta,
limpa, verifica, limpa, limpa,
limpa...**



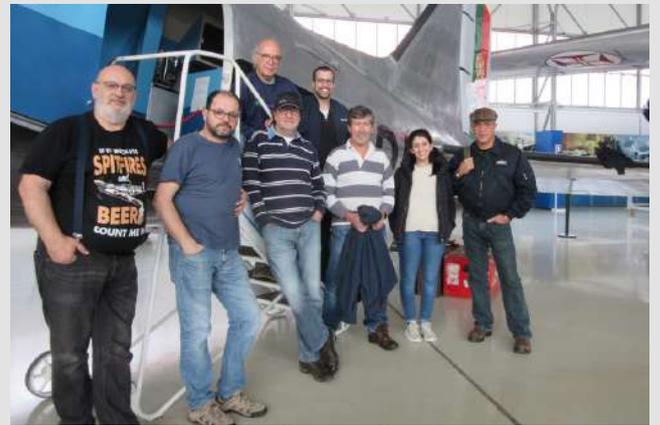
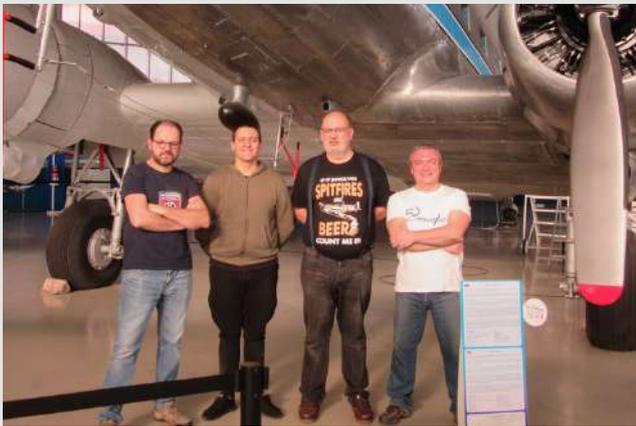
REPORTAGEM VAC



Por fora...

Em cima, em baixo, à frente,
atrás, de lado, por todo o lado...
nada escapou à limpeza, nada
ficou por brilhar...





No fim do dia... evento ritual, a foto de família!



Foto de família dos voluntários restauradores do Dakota junto dos então CEO da TAP, Fernando Pinto, e o Dir. do Museu do Ar, Cor. Romão, no dia da base aberta, 5 Setembro 2015.

Crédito André Garcez

PRIMAVERA 2021



CS-AMO – OGMA/AUSTER D-4/108 com a pintura da O.N. Mocidade Portuguesa.
Posteriormente cedido ao Museu Nacional de Ciência e Tecnologia (msn 40)

AUSTER

Paulo Noia

Uma das
aeronaves mais
icónicas da
aviação
nacional.

É uma das aeronaves mais icónicas da aviação nacional. Pela sua versatilidade, tendo operado quer como militar, quer como civil, pelo papel na divulgação da causa da aviação, deixando marca nos vários aeroclubes por onde passou, e pelo seu importante papel no desenvolvimento de uma indústria aeronáutica de que a mais que centenária OGMA é ainda hoje o exemplo. Este artigo é sobre o Auster e o seu longo e relevante historial na nossa aviação.

Fruto da paixão aeronáutica de um ex-piloto militar e industrial inglês da área têxtil, é por ele conseguida autorização para a produção europeia de uma aeronave ligeira de concepção norte americana, cujas performances o impressionavam de cada vez que o voava no seu aeroclube local, o Leicestershire County Flying Club.

Tratava-se de um Taylorcraft Model A, que havia sido produzido pela Taylor-Young Airplane Company, o então mais recente projecto do engenheiro aeronáutico Clarence Gilbert Taylor.

Surgiu assim, em 1939, a fábrica Taylorcraft Aeroplanes England Ltd., em Thurmaston, produzindo uma aeronave monomotora de asa alta que, após adaptação aos requisitos técnicos ingleses, se designaria por Taylorcraft C-Plus. Seria como que um regresso a casa dado que C. G. Taylor, embora por muitos apelidado de pai da aviação privada norte americana, era, na realidade natural do Reino Unido.

Durou pouco a produção do C-Plus para utilização civil: o início da II Guerra Mundial, em Setembro de 1939, levou à paragem da produção que mal se tinha iniciado.



PEÇA HISTÓRICA



Auster sobre a Tasmânia. Crédito The Tasmanian Archives and State Library (CC BY-NC 2.0) @Flickr /tasmanianarchiveandheritageoffice

Como muitas outras empresas inglesas, a Taylorcraft passou a trabalhar exclusivamente para a Força Aérea, reparando aeronaves e produzindo componentes. Ainda assim as potencialidades do C-Plus para missões de observação e reconhecimento não passaram despercebidas dos militares. Com apenas alguns retoques no projecto inicial chegou-se a uma variante capaz de ajudar na frente de batalha. Com a designação de Taylorcraft Auster Mk 1 (Auster – expressão latina para o vento quente e seco proveniente do sul), recebeu em 1942 uma encomenda inicial de 100 unidades. Logo outras se seguiriam, desta e outras variantes, atingindo-se um total de 1630 unidades produzidas.

O final da guerra e as provas dadas pelo modelo considerado como ‘os olhos do exército’ em pleno campo de batalha, levaram a Taylorcraft a apostar em força neste modelo, mudando inclusivamente o seu próprio nome para Auster Aircraft Ltd. A partir de 1946, e em paralelo com novas evoluções das versões militares, é criada uma versão civil de mais baixo custo e uma motorização menos potente.

Em comum com a linha militar, tinha baixo custo operacional e de manutenção, facilidade de montagem/desmontagem, bem como de transporte. Designado por Auster J/1, veria vasta aplicação civil privada e também de trabalho aéreo: fotografia e publicidade aérea, pulverizações, voos de observação, etc.

A empresa manteve-se em laboração até à década de 60, altura em que seria absorvida pela também inglesa Beagle (British Executive and General Aviation Ltd.) que, ainda assim, manteve a produção do Auster até 1968, quase se atingindo a marca dos 4000 exemplares produzidos.

Em pleno processo de transição Auster-Beagle, surge o interesse da Força Aérea Portuguesa (FAP) na aquisição do que seriam as variantes D-4/108 e D-5/160. A primeira, com 2 lugares, derivava do modelo Auster Arrow. A segunda, de 3 lugares, era uma evolução do modelo Auster Alpha. Ambos os modelos possuíam motorização Lycoming, mas, naturalmente, com potências diferentes, sendo que os números 108 e 160 dos designativos correspondiam à potência em cavalos disponível.

É assim materializada uma encomenda para 170 unidades, na esmagadora maioria da variante D-5/160, com a particularidade de que a maior parte dos exemplares seriam fabricados não nas instalações de Leicestershire, mas sim pelas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico (OGMA), com base em kits enviados para Alverca pela Auster-Beagle.



Os olhos do exército



CS-ANR – OGMA/AUSTER D-5/160 do C.A.A.A.C. Passaria ainda pelos AeC de Coimbra e de Viseu (msn 126)

O objectivo principal era a divulgação da causa aeronáutica, estimulando-se a procura para futuros candidatos a pilotos.

Muito antes desta encomenda, já várias unidades Auster voavam nos céus portugueses, algumas na Mocidade Portuguesa (casos do Auster Autocrat CS-ACI e Auster Arrow CS-ACJ), outras na Direcção Geral da Aeronáutica Civil (Auster Aiglet CS-ADY e Auster J-5 Autocrat CS-ADZ), outras em Aeroclubes (Auster 5 CS-ACK e Auster J-5 Autocrat CS-ADV, ambos no AeC do Porto) e outras detidas por particulares (Auster Autocrat CS-ACN).

A produção pela OGMA decorreu no período de 1961 a 1966, correspondendo a 150 unidades contratualizadas. No entanto, algumas fontes referem que o número efectivamente produzido foi de 147. De qualquer forma, e entre as variantes D-4/108, D-5/160 e D-5/180 (esta correspondendo a um 'traço' de motor Lycoming diferente, com maior potência), o grosso da produção correspondeu ao modelo D-5/160, com vista a uma utilização pelo Ministério do Ultramar, pelo Ministério das Comunicações/DGAC, para além da própria FAP. Esta viria a utilizá-los maioritariamente em África (Guiné, Angola e Moçambique) em missões de transporte de correio e de observação, mas também fazendo, em caso de necessidade, transporte de feridos.

Quanto à utilização de âmbito civil, foram reservadas no Registo Aeronáutico Nacional (RAN) as séries de matrículas CS-AM_ e CS-AN_. As cinco primeiras (CS-AMA a CS-AME) corresponderam a cinco unidades D-4/108 fabricadas em Inglaterra (números de série 3601 a 3605). A partir do CS-AMF estão então as aeronaves fabricadas pela OGMA, sendo 10 D-4/108 e 33 D-5/160. Os números de série OGMA neste grupo de aeronaves variaram entre o 7 e o 130, sendo que intercaladamente eram produzidos Auster destinados à FAP. As quatro matrículas CS-ANW a CS-ANZ, embora reservadas, não foram atribuídas, correspondendo, provavelmente, à tal diferença entre as 150 unidades contratualizadas para produção local e as efectivamente produzidas.

Após aceitação pela DGAC, os Auster foram então cedidos a diversos aeroclubes: Portugal, Costa Verde, Torres Vedras, Algarve, Braga, Porto, Mirandela, Chaves, Beja e Viseu, Centro de Aeronáutica da Associação Académica da Universidade de Coimbra e Mocidade Portuguesa. O objectivo principal era a divulgação da causa aeronáutica, estimulando-se a procura para futuros candidatos a pilotos.



CS-DGF - OGMA/AUSTER D-5/180 da DGAC, mais tarde AeC de Portugal (msn 133)

Outra gama de matrículas, CS-LEA a CS-LEH, serviu para uma rápida passagem pelo RAN de oito unidades D-5/160 produzidas em Inglaterra e que seguiram, ainda em 1961, para o AeC de Angola. Como curiosidade, o registo seguinte, CS-LEI, foi reservado para o D-5/160 número de série 1 do lote OGMA, acabando no entanto esta aeronave na FAP como 3516.

Noutra sequência, e completadas já em 1966, ficaram três aeronaves produzidas em Alverca, para utilização pela DGAC nas suas várias missões, CS-DGE a CS-DGG. Esta gama, com as letras 'DG' correspondentes à Direcção Geral, incluía já outras aeronaves de utilização similar, nomeadamente Beech T-34 'Mentor'.

Outra gama de matrículas, CS-LEA a CS-LEH, serviu para uma rápida passagem pelo RAN de oito unidades D-5/160 produzidas em Inglaterra e que seguiram, ainda em 1961, para o AeC de Angola. Como curiosidade, o registo seguinte, CS-LEI, foi reservado para o D-5/160 número de série 1 do lote OGMA, acabando no entanto esta aeronave na FAP como 3516.

Para além do prefixo CS-, várias aeronaves para utilização civil seguiram directamente para Moçambique, Angola, Guiné, Cabo Verde, S. Tomé e Timor (CR-).

A característica pintura branca e vermelho escuro ('bordeaux') foi assim presença assídua literalmente nos quatro cantos do mundo português.



(..) presença assídua literalmente nos quatro cantos do mundo português.



CS-ANT - OGMA/AUSTER D-5/160 do AeC de Torres Vedras (msn 128)
Crédito

150 exemplares fabricados na OGMA

Referimos ainda mais algumas curiosidades referentes a este lote de aeronaves, por exemplo, algumas aeronaves tiveram, em dada altura, pintado na fuselagem um nome de baptismo:

CS-AMB (msn 3603) - 'Sacadura Cabral'

CS-ANH (msn OGMA-112) - 'Faro'

CS-ANR (msn OGMA-126) - 'Viseu'

CS-ANS (msn OGMA-127) - 'Mestre João Torto'

Várias, após término da sua carreira aeronáutica, passaram para Museus ou outros espaços expositivos ou foram ainda usados com fins pedagógicos:

CS-AMO (msn OGMA-40) - Museu Nacional de Ciência e Tecnologia e Museu do Ar

CS-AMX (msn OGMA-81) - Museu da Indústria e Museu do Ar

CS-AMZ (msn OGMA-99) - Centro de Divulgação Aeronáutica de Matosinhos

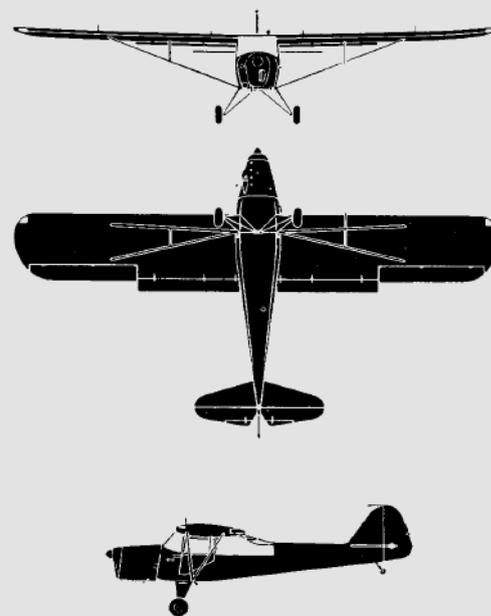
CS-ANB (msn OGMA-101) - Aeroporto de Faro

CS-ANV (msn OGMA-130) - TAP

Centro de Instrução de Manutenção

Outras aeronaves, de origem militar, encontram-se também preservadas no Museu do Ar (msn 3548 e 3564).

Na FAP, o Do-27, com uma capacidade e performance substancialmente diferente, tomou o lugar antes ocupado pelo Auster. Na área civil, e nos mais de 100 anos de aviação, é um dos modelos com mais relevância em Portugal, recordado ainda hoje por muitos profissionais da aviação.



3 vista da Auster. No domínio público, (@wikimedia)



Transporte da Auster CS-ANB

AUSTER CS-ANB

Jorge Oliveira e Sousa

Era uma vez um modelo de avião que, nos idos anos sessenta do século passado, era utilizado para “brevetar” a juventude portuguesa.

A Auster D-5/160, um pequeno avião monomotor, de 3 lugares, asa alta, com carenagem em metal e tela e propulsionado por um motor Lycoming O-320-A2A de 160 hp. A instrução e a operação decorriam em Alverca e em Sintra (BA1).

Um desses aviões foi (é) o CS-ANB, construído pelas OGMA em 1961, com o nº de série 101, sob licença do fabricante – Taylorcraft Aeroplanes Limited (Inglaterra).

Terminada a sua vida operacional, a Auster CS-ANB acabou pendurada no tecto do Aeroporto de Faro, como objecto decorativo.

Na sequência de uma noite de temporal em Outubro de 2011, que causou importantes danos na estrutura da aerogare, a Auster acabou “apeada” e arrumada num canto das instalações do aeroporto. Obviamente, os seus dias futuros perspectivavam-se bastante sombrios...

Conhecedor da situação e fiel ao seu lema de “Preservação, educação e promoção da história da aeronáutica portuguesa”, o Vintage Aeroclub não podia ficar quieto. Assim sendo e depois das necessárias diligências com a entidade proprietária da aeronave e contratado o indispensável transporte, bem cedo, no dia 18 DEZ 2018, partimos de Lisboa rumo a Faro, para resgatar a CS-ANB.





... partimos bem cedo de Lisboa , no dia 18 DEZ 2018, rumo a Faro, para resgatar a CS-ANB.



Chegados ao Aeroporto de Faro, deparámo-nos com uma moribunda Auster, com os pneus totalmente em baixo, as asas desmontadas e bastante saudososa de ver uma pinga de água!

Com a preciosa colaboração de alguns efectivos do aeroporto, lá conseguimos mover “a velha senhora”, içá-la e acondicioná-la com as asas e motor (que estava desmontado) na camioneta.

Cansados mas satisfeitos (e, como é de bom tom, bem reconfortados com um lauto almoço no Barrocal algarvio), rumámos a Lisboa com a nossa preciosa carga. Quase à chegada ao destino, ainda passámos por uma patrulha da Brigada de Trânsito, que ficou meio embasbacada com a nossa carga tão fora do vulgar.



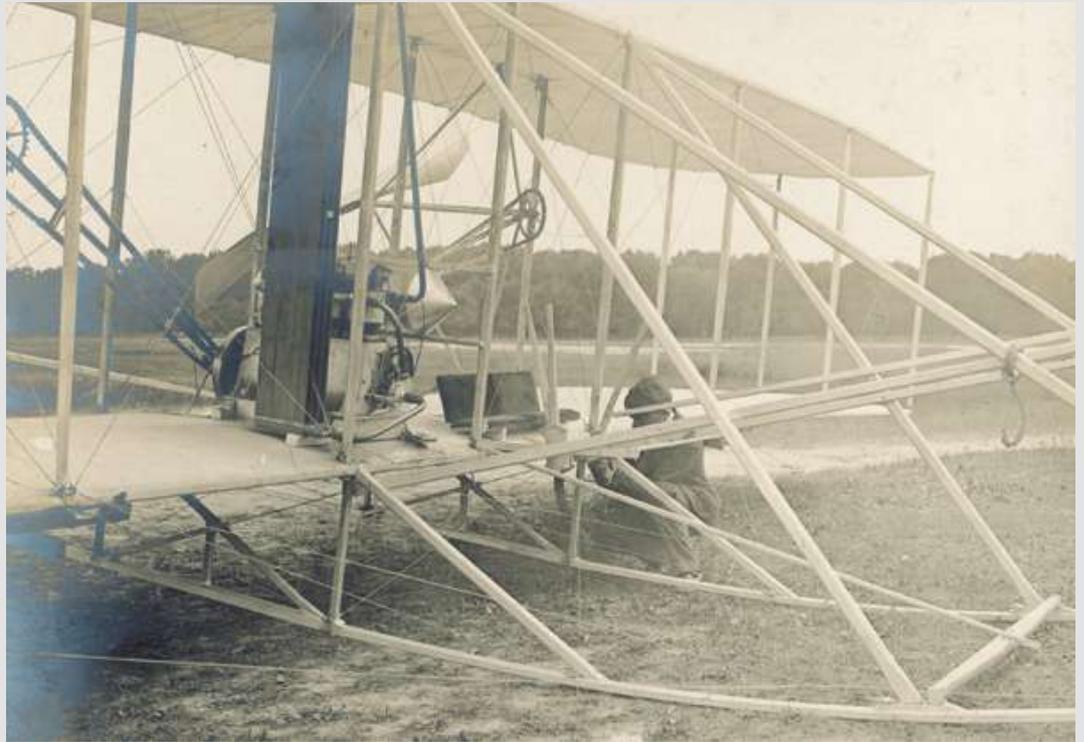
Depositada na casa do “dono”, a primeira parte da nossa missão estava cumprida. Mas... o busílis está sempre nos “Mas”... A Auster CS-ANB, tal como está, não tem gracinha nenhuma. Só mudou de pouso...

Obviamente que a intenção do Vintage Aeroclub era, e continua a ser, restaurar a aeronave, preferencialmente em condições de voo, uma vez que não há evidência de danos estruturais. Vontade e mão de obra, são o ADN deste grupo.

Como de costume, faltam “só” os €€€€€ ... **Boas vontades e mecenas, PRECISAM-SE...**



Video da aventura no canal You Tube do Vintage.



Charlie Taylor faz ajustes no Wright Model Flyer A, em 1908 (Wright State Univ. Lib.)

OS PRIMEIROS DIAS...

Filipe Cardoso



Hoje, ao ouvir falar de manutenção de aeronaves, pensamos logo em técnicos altamente qualificados e treinados para manter a máquina nas melhores condições para um voo sem percalços. Mas nem sempre foi assim.

As primeiras aeronaves foram fruto de talentosos empreendedores que as desenhavam, construíam e voavam, muito à semelhança da aviação experimental de hoje. A manutenção era feita pelos próprios, mais correctiva do que pro-activa, sob o princípio da “tentativa-erro”: construir, experimentar e depois melhorar ou reparar conforme a necessidade.

Com o primeiro voo controlado dos irmãos Wright em 17 de dezembro de 1903 começou a corrida ao voo com aeronaves mais pesadas do que o ar.

Wilbur e Orville Wright tinham um negócio de reparação de bicicletas, e mais tarde, a sua própria marca, a Wright Cycle Company.

Se os Wright escreveram algumas das primeiras páginas da aviação, o nome Charles Edward Taylor deveria ser mais conhecido nos anais da manutenção aeronáutica.

Charles Taylor assumiu a gestão da Wright Cycle Company, em 1901, para os irmãos se dedicarem mais aos planadores e aeronaves a motor que lhes deram fama. Além da gestão, Charles produziu também algumas peças para os aviões, tendo construído o primeiro motor específico para um avião, um pequeno motor com 1000 centímetros cúbicos e 12 cavalos de potência.

“Os irmãos Wright fizeram um planador, mas Charles Taylor fez do planador um avião”



Manutenção em acção em Shuttleworth... (foto do autor)

Como se costuma dizer entre mecânicos: “Os irmãos Wright fizeram um planador, mas Charles Taylor fez do planador um avião”. Hoje em dia, nos Estados Unidos da América, o dia nascimento de Taylor - 24 de maio - é comemorado em honra do técnico de manutenção de aeronaves.

Até à primeira Guerra Mundial (1914-1918), a aviação comercial era na prática inexistente e as máquinas mantidas pelos seus inventores. Com o advento da guerra, o avião transforma-se numa arma, primeiro com missões de reconhecimento, mais tarde com missão de bombardeiro e caça. As necessidades operacionais obrigam à formação de mecânicos que mantenham as máquinas a voar e preparadas para a guerra. Surgem os primeiros manuais de instruções para operação e cuidado dos aviões, uniformizando as práticas de manutenção.

Meros 11 anos passaram de 1903 a 1914 e o mundo estava irreconhecível: do “salto” dos irmãos Wright em Kitty Hawk aos ases da guerra como Manfred Von Richthofen, o conhecido Barão Vermelho no seu Fokker Triplano, a aviação deu grandes passos, com máquinas cada vez mais fiáveis, e sobretudo, confiáveis.

Sem uma manutenção eficaz, estas não teriam chegado tão longe, apesar de na altura ainda muitas práticas estarem misturadas com o desenvolvimento e concepção de aeronaves. Mas mesmo à distância de hoje, o legado de Charles Edward Taylor está presente no dia a dia do técnico que zela pelo bom funcionamento das máquinas que sobem aos ares.



Porco Rosso S.21 contra Curtiss R3C
Crédito: Ghibli studios.

PORCO ROSSO

Ricardo Reis

Porco Rosso é uma tapeçaria da história da aviação dos anos 30

Restaurar é uma palavra multidimensional, bem além do simples restabelecimento do objecto físico. O toque na alma das coisas será assim tão ou mais importante. A beleza dos filmes de Hayao Miyazaki é aqui que reside. Recorrendo a uma forma geralmente associada ao público infantil e juvenil, são obras para qualquer idade. O seu fascínio pelo voo emerge na maior parte delas, das mais variadas formas.

Destacam estas linhas, pela sua localização na intersecção de uma época charneira da aviação, *Porco Rosso*. O cenário é o dos hidroaviões dos anos 30, inspirados nas corridas do troféu Schneider. Numa Itália onde desponta o fascismo, os últimos aventureiros do ar volteiam nos ares do Adriático.

Porco Rosso é uma história simples, criada no princípio dos 1990s para entreter homens de negócio a bordo dos aviões da JAL, Japan Airlines.

Nela, *Porco Rosso* - Marco - luta contra os piratas do ar que acabam por contratar um ás americano para o derrotar. E todos se encontram em terreno neutro, o bar da bela Gina, que a todos derrete mas apenas tem um olhar terno para o distante herói, transformado em porco na sequência da primeira guerra mundial. Como pano de fundo, os camisas negras agitam Itália, asfixiando a beleza da liberdade...

E as máquinas? *Porco Rosso* é uma bela tapeçaria da aviação, tecendo máquinas - Savoia, Macchi, Caproni, Curtiss - pilotos, construtores... Fica-se com vontade de visitar o Museu da Força Aérea Italiana, em Vigna di Valle. Há uma alma nas máquinas que voam... e também o avião de Porco renasce, nas oficinas Piccolo, sob o olhar do mago dos motores, do génio da sua neta Fio. O calor das mãos das mulheres é o fogo que onde reaparece a fénix escarlate, coração V-12 em linha, 720 cavalos, 330km/h velocidade de ponta.



Vigna di Valle, esq. p/ dir.: Macchi M.39, Macchi M.67 e Macchi-Castoldi MC72.
Crédito: Bergfalke2@wikipedia, licença CC BY-SA 3.0.

A simplicidade é o último nível da sofisticação, nas palavras de Leonardo da Vinci. Em *Porco Rosso* encontramos em simultâneo o amor pelo voo, pelas belas máquinas que sobem no ar, a irmandade daqueles que voam... e as pequenas & grandes coisas da nossa existência em sociedade: do pano de fundo político, ao entendimento do papel das mulheres, ao restaurar da fé na humanidade, destruída na fornalha da guerra, restaurada pelo simples gesto do amor e da inocência.



A oficina Piccolo e as suas mulheres.
Crédito: Ghibli studios.

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

ENIGMA

O Captain Purple já tem marcada a sua aventura de Verão. E uma recompensa aguarda os comentários mais criativos que chegarem à redação! Contactos para: hangartalk.vac@gmail.com



EVENTOS

Calendário de referência ao mundo de interesses vintage. Melhor conhecimento à data de publicação, datas podem ser alteradas. Confirme sempre junto a cada promotor.

22 MAIO - AERONOSTALGIA 2021 E 75º ANIVERSÁRIO DO PRIMEIRO VOO DO DHC-1 CHIPMUNK [1946] - CASTELO BRANCO

26-27 JUNHO - LE TEMPS DES HÉLICES, LA FERTÉ ALAIS

1 JULHO - DIA DA FAP

10-11 JULHO - FLYING LEGENDS AIRSHOW, SYWELL AERODROME, NORTHANTS, UK

14-17 JULHO - AERO FRIEDRICHSHAFEN

26 JULHO-1 AGOSTO - EAA AIR VENTURE, EUA

05 AGOSTO - 57º ANIVERSÁRIO DA CERTIFICAÇÃO DO CITABRIA 7ECA [1964] - SANTARÉM

28 AGOSTO - CONCENTRAÇÃO AERONÁUTICA - S. JACINTO, AVEIRO

04-05 SETEMBRO - CARAMULO MOTORFESTIVAL 2021 - CARAMULO

23 SETEMBRO - 87º ANIVERSÁRIO DO PRIMEIRO VOO DO BOEING STEARMAN [1934] - CASTELO BRANCO

21 OUTUBRO - 61º ANIVERSÁRIO DA CERTIFICAÇÃO DO PIPER COLT [1960]

INÊS D'ÁVILA

Inês d'Ávila tem 27 anos e é voluntária do Vintage, tendo contribuído para o restauro do Dakota.

Já por algumas vezes que decidi investir os meus dias livres de fim-de-semana como voluntária na manutenção do DC3-Dakota. Através do Vintage Aeroclub nasce a oportunidade de passar tempo de qualidade num local com tantos momentos históricos, consciencializando-nos para o papel que tiveram na história de um país.



A aviação histórica é para mim uma via de conhecimento, permite vislumbrar o passado de perto, estando já longe, dar-nos a conhecer momentos revolucionários, do qual o Dakota é tão bom exemplo.

A minha paixão pela aviação começou há cerca de 21 anos atrás, tinha eu 6 anos, ainda o Aeroporto de Lisboa não “vivia” rodeado de vias-rápidas. Sempre que os meus pais por lá passavam eu obrigava-os a parar e saía do carro, só para ficar agarrada ao gradeamento num puro deslumbramento de estar tão próxima de algo tão grande e do qual percebia tão pouco.

O desconhecimento e sede de querer saber mais levou-me a entrar em Engenharia Aeroespacial. Se hoje o meu trabalho está ligado à minha primeira paixão, o Espaço, mantenho vivo um grande amor pela Aviação: sempre que oiço um avião o meu olhar procura-o nos céus.

**A Aviação histórica é
uma via de
conhecimento, permite
vislumbrar o passado
de perto e conhecer
momentos
revolucionários**

Certamente não esqueço o meu primeiro dia como voluntária na manutenção do Dakota, especialmente as horas passadas no cockpit no lugar do comandante e com um autêntico comandante da TAP - e querido amigo! - como braço direito, também ele voluntário desta aventura. Foi também a primeira vez que caminhei pela asa de um avião, asa muito rapidamente transformada em escorrega, de tão limpinha a termos deixado, levando-me a voar por ela fora.

Ser voluntária no Vintage Aeroclub é ter a oportunidade de estar num ambiente onde se respira história... à mistura com algum pó, enquanto garantimos a limpeza, polimento e restauro do Dakota, onde só se pára quando finalmente, nele, nos vemos refletidos. Espero em breve voltar a estas atividades que tanto gosto me dão e ver as aventuras deste grupo a expandir para outras aeronaves igualmente fascinantes.

