



Passa o mouse sobre as fotos e veja as legendas.

No sábado, 3 de julho, o VC-10 K3 ZA148 da Real Força Aérea Britânica realizou um pouso técnico no Rio de Janeiro a caminho da base de Mount Pleasant nas Ilhas Falklands. Cerca de 11:30 hora local o reabastecedor tocou na pista do Galeão dirigindo-se imediatamente do pátio da Base Aérea do Galeão (BAGL). Devido aos seus inúmeros compromissos operacionais, especialmente após recente guerra no Iraque a RAF optou por manter apenas um VC-10 baseado nas Falklands de cada vez. Os grandes Tristar KC/K.1 que realizavam inicialmente estas funções, agora estão ocupados com outras tarefas, como o suporte material das tropas inglesas no Oriente Médio e no Afeganistão.

A cada dois meses em média, um novo VC-10 viaja ao Atlântico Sul para render o que se encontra baseado lá. A tripulação que leva o avião normalmente translada o outro de volta para a base de Brize Norton no sul da Inglaterra. Um sistema sorteado de rodízio garante com que sempre haja tripulantes capacitados lá para operá-los. Neste processo cada tripulante passa, de cada vez, três semanas em Mt. Pleasant. O período do VC-10 no Atlântico Sul pode ser maior ou menor do que a média, em função do cronograma de manutenção regular de cada célula. A RAF chegou a operar quatro diferentes versões do VC-10:

## VC-10 da RAF e as operações nas Falklands

Written by

Tuesday, 25 March 2008 19:40 -

---

O cargueiro C.1 (feitos originalmente para a RAF) e os aviões reabastecedores, todos convertidos a partir de células originalmente usadas no transporte civil: K.2 (ex-GulfAir), K.3 (ex-EAA) e K.4 (ex British Airways) No início da década de 90, os C.1 restantes foram convertidos em C.1 (K) com a incorporação de duas HDU (módulo de mangueira REVO) nas asas. Os demais modelos contam com um terceiro HDU na traseira da fuselagem permitindo o reabastecimento simultâneo de até três caças.

Em aproximadamente uma semana o VC-10 ZD-241 passará pela BAGL na viagem de volta a Brize Norton. A tripulação padrão nestas missões é composta de Capitão, Co-Piloto, Navegador, Engenheiro de Vôo, Airlod Master, Ground Engineer e quatro especialistas (Aviônicos, Célula, Motores e Eletricista). O modelo C.1 (K) tem uma fuselagem mais curta e 137 assentos para passageiros agrupados em configuração 3+3. Outra diferença dos demais modelos é a asa de perfil supercrítico característica do Super VC-10 que produz uma performance operacional bem superior.

O Co-Piloto Kurt Baldwin comentou com orgulho que com a aposentadoria do supersônico Concorde os VC-10, com sua velocidade de cruzeiro entre Mach 0.84 e 0.866, devem ser os "large transport" mais rápidos em uso no mundo. Em situação de emergência/combate a BAe garante que as 4 Rolls Royce Conway podem levar o avião durante um tempo limitado à impressionante velocidade de Mach 0.94! A rota entre Brize Norton na Inglaterra e as Falklands normalmente exige três paradas intermediárias: Las Palmas, Ilha de Ascensão e Rio de Janeiro. Como este era um modelo K.3, configuração dedicada para REVO com imensos tanques adicionais de combustível no interior da fuselagem principal, a parada em Las Palmas foi suprimida. Porém devido ao METAR desfavorável em Mount Pleasant com ventos de 25kts com rajadas de 25kts, transversais à pista. Prudentemente, o Capitão optou por fazer a última perna da viagem na manhã do dia seguinte. O clima nas ilhas do Atlântico Sul é muito severo, mas nem isso tira o bom humor do Navegador Instrutor: "Lá vento é sempre um problema! Chove muito e neva de montão! Lá é o único lugar onde a chuva desce na horizontal e não na vertical!".

Com suas características linhas "orgânicas", com várias curvas suaves, o VC-10 faz com que seus tripulantes brinquem afetuosamente com o fato dele ser o "mais lindo avião dos anos 60", verdadeiramente o avião perfeito do personagem cômico de cinema Austin Powers ou mesmo um veículo típico do seriado inglês clássico de marionetes, "Thunderbirds". Durante a última Guerra do Golfo os VC-10 da RAF eram particularmente apreciados pelos pilotos da US Navy, pelas suas longas e flexíveis mangueiras que permitiam um vôo durante o processo de reabastecimento muito mais tranquilos e confortável para o piloto do caça do que aqueles onde o reabastecedor era um KC-135 da USAF, adaptado para sistema "Probe-Drogue" no lugar do tradicional "Flying Boom" da USAF.

## VC-10 da RAF e as operações nas Falklands

Written by

Tuesday, 25 March 2008 19:40 -

---

O mundo dos tanqueiros é um ambiente muito hostil para aeronautas não acostumados à missão. Cada contato REVO, é essencialmente um severíssimo caso de “near miss” no céu... Após participar de um exercício de vôo num VC-10, uma equipe do Air Accident Investigation Branch (equivalente britânico ao nosso CENIPA) o investigador comentou em tom muito surpresa: “Vocês voam seus aviões a uma distância menor do que nós estacionamos os nossos em terra”... Os VC-10 da RAF diferentemente dos KC-137 da FAB podem tanto receber de, como, transferir combustível para outra aeronave. Numa situação real de trem de pouso que se recusava a baixar, como o avião em que voava o co-piloto Baldwin alguns anos atrás, apenas a presença de um Tristar K.1 na área permitiu que os tanques do VC-10 fossem completados para que a tripulação tivesse a calma necessária para a satisfatória resolução do problema técnico.

Embora com muitos anos de serviço os VC-10 ainda são muito ativos e podem ser encontrados em qualquer canto do planeta desde o extremo sul, nas Falklands, até Evenes no extremo norte da Noruega. De Brunei no Mar da China Meridional, ao deserto em Bahrein, ao deserto em Albuquerque , nos EUA... A vida útil dos VC-10 está previsto para durar até o fim da década, quando entrarão em operação os novos A330 REVO adquiridos no programa Future Strategic Tanker Aircraft/FSTA. O FSTA inclui no contrato a operação dos aviões por pilotos terceirizados em missões de transporte de carga e pessoal, porém mantém para tripulações da RAF as missões de reabastecimento aéreo.

O VC-10 é verdadeiramente um avião clássico que não conta com nenhuma das facilidades modernas, como painel digital e capacidade de pouso automático do C-17. Mas segundo o co-piloto Baldwin, “isso não é problema, pois nele air-to-air refueling is still fun stuff”! (REVO ainda é algo muito divertido!)

Obs.: Agradecemos a gentil atenção e cooperação dispensada pela tripulação do Capitão Hamilton (CO Baldwin, Nav Barratt, Nav Burrows, Eng Goddart, e Chf Steward Barclay e seus especialistas). Assim com o apoio dos oficiais da Base Aérea do Galeão sem os quais essa reportagem seria impossível.

**Copyright © Alide - Agência Linha de Defesa 2004**