

# O Voo à Vela, em Euros...

**EMMANUEL LOMBA**  
**www.airlomba.net**

Aproveitando o tsunami mediático dos milhões de euros para aqui e milhões de euros para ali, o artigo deste mês trata precisamente dos euros envolvidos no Voo à Vela.

Voar em planador é uma actividade frequentemente referida como a forma mais barata de voar. À primeira vista, a inexistência de um motor a bordo (exceptuando-se aqui os moto-planadores), descarta a necessidade de combustível. Mas na realidade, se o planador for para o ar recorrendo a um avião de reboque, já é preciso contabilizar o combustível gasto na operação de reboque. Começam aqui os custos de operação de um planador. O planador "consome gasolina" se for rebocado por um avião ou se for lançado por meio de um guincho com motor térmico. Uma vez o planador solto do seu cabo de reboque, passa a consumir outro tipo de energia (a potencial - altura); gratuita! Bom, mas antes de chegar ao voo em si, há despesas preliminares a ter em conta. Se o voo à vela for encarado seriamente; isto é, além de um simples baptismo de voo em planador (um baptismo destes custa entre 60 a 80 euros em Portugal), a factura começa pela formação como piloto de planadores. O candidato a piloto de planador inicia o seu percurso com um exame médico aeronáutico de classe 2, realizado em centros médicos devidamente acreditados pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC). Ao custo deste exame que não chega a 200€ (a repetir todos os cinco anos até o piloto completar 40 anos de idade; a repetir todos os dois anos até aos 49 anos de idade e a repetir anualmente a partir dos 50 anos de idade), somam-se as despesas de emissão do certificado de aptidão médica (cerca de 100€). Com este certificado em mãos, o aspirante a piloto sabe que pode inscrever-se numa escola ou aeroclube para "tirar o brevet". Aqui as coisas variam pouco, pois contam-se pelos dedos de uma mão as organizações que ministram cursos de pilotagem de planadores em Portugal. O preço de um curso destes ronda os três mil euros. No entanto, o custo final depende sobretudo da proficiência do aluno antes de ser examinado. Aqui também há despesas; nomeadamente os custos dos exames teórico e prático, realizados por examinadores credenciados pelo INAC. Importa antes de mais, referir que este artigo despesa nas suas contas, as despesas inerentes a deslocações de e para o aeródromo com ou sem planador. Este, quando tem de ser deslocado de um aeródromo para outro, pode sê-lo por terra recorrendo a um atrelado, ou pelo ar, a reboque de um avião. Este último caso é conhecido por voo de ferry.

Com a licença no bolso, o piloto procura satisfazer a sua vontade de voar... Infelizmente, voar em planador não é tão simples quanto alugar um automóvel. Não é só chegar ao aeródromo, escolher o modelo, pagar e partir. Se a vontade de voar depende do piloto, levar a cabo esse desejo depende da dimensão do aeroclube a que está

associado. Se, por exemplo, em Espanha há aeroclubes que vivem do voo à vela e como tal oferecem um serviço profissional e fiável, em que a concretização do desejo do piloto dependa (quase) apenas da meteorologia, em Portugal essa mesma concretização depende sobretudo da boa vontade (e de alguma paixão) das pessoas envolvidas na actividade: principalmente do piloto do avião rebocador e do avião de serviço. A falta de uma logística fiável e sobretudo a falta de meios para que haja logística, leva a que os pilotos optem por adquirir os seus próprios planadores. Uns fazem-no individualmente e outros associam-se para comprar um planador e dividir as respectivas despesas de manutenção. Neste ponto, os planadores são como os outros bens materiais: há para todos os gostos ou para todos os preços. O importante é que esteja operacional e tenha a documentação legal em dia.

Em Portugal, voam planadores que custaram menos de cinco mil euros e outros que ainda valem várias dezenas de milhares de euros. Porém todos estão operacionais. O preço de um planador depende de tantos factores quanto os que definem o preço de um automóvel; desde o número de lugares (mono ou bilugar) até à instrumentação de bordo, passando pela sua "quilometragem" (i.e., horas de voo), entre outros detalhes. Em Portugal, os planadores são importados pelo comprador final. Não existe por cá um stand de vendas de planadores. A procura do planador (se não for feita directamente ao fabricante) é principalmente feita na Internet, em sites especializados na vendas de aeronaves usadas. A maioria dos planadores a operar em Portugal são originários da Alemanha. Alguns vieram de França, outros de Espanha, mas há um ponto comum a todos: é que nenhum veio com registo português (i.e. CS-Pxx). Cabe ao novo proprietário decidir se regista o planador no INAC ou não. Com matrícula portuguesa ou não, o planador pode voar livremente, desde que tenha toda a documentação em dia; em Portugal ou no estrangeiro. Então porque é que há por cá tantos planadores (e não só) com registo estrangeiro apesar do(s) proprietário(s) ser(em) português(es)? Será por mera preguiça em tratar da nacionalização da aeronave? As respostas a estas perguntas, feitas a diferentes proprietários apontam todas e principalmente para uma sobrecarga burocrática e procedimental por parte do INAC, além de uma precária ou inexistente inspecção de segurança aos planadores. Conta-se, entre outras estórias, nos "corredores" do Voo à Vela que havia quem não fizesse ensaios fulcrais à segurança estrutural do planador, mas punha a mesma em causa devido à ausência de um extintor a bordo (do planador)... Outras razões apontadas são os elevados custos das empresas portuguesas de manutenção e dos seguros. Revelando os números, o(s) proprietário(s) de um planador (registado na Alemanha, que é o caso mais recorrente) fica(m) sujeito(s) ao pagamento de uma inspecção anual (curiosamente, não é necessário levar o planador à Alemanha para ser inspeccionado, em vez que os inspectores alemães vêm a Portugal para esse efeito; inspeccionando em poucos dias e de uma

levada só, todas as aeronaves registadas na LBA e residentes em Portugal). Esta inspecção e consequente renovação do certificado de aeronavegabilidade tem um custo inferior a 300€. Em termos de seguro, além do obrigatório seguro de responsabilidade civil, se se juntar um seguro de danos próprios, ambos representam uma despesa anual de cerca de mil euros. Finalmente, há ainda as despesas de estacionamento do planador. Este pode ficar guardado dentro de um hangar (com um custo inferior a 800 euros por ano) ou desmontado, no interior de respectivo atrelado.

Ilustrando com um caso prático. Um planador monolugar, em fibra, do tipo LS3, imatriculado na Alemanha, está sujeito anualmente a 300€ para a inspecção e revalidação do certificado de aeronavegabilidade, mais 1200€ para seguros contra danos próprios e a terceiros. O total, no caso de se tratar de um planador adquirido em sociedade, deve ser dividido pelos sócios (e.g., 500€/ano a cada um dos três sócios). A estas despesas acresce o custo de operação do planador. Este custo consiste principalmente no pagamento do serviço de reboque que habitualmente é definido em função do tempo de reboque. Por exemplo, um reboque até uma altura de 500m pode valer entre 20 e 30 euros, dependendo da meteorologia (que pode ajudar ou dificultar a subida, fazendo assim variar o tempo de reboque). No caso de se tratar de um moto-planador (cujos custos fixos de seguro e inspecção são semelhantes), o preço da descolagem é menor uma vez que descola pelos próprios meios e sendo muito mais leve consome muito menos combustível. Tipicamente, uma subida a uma altura de 1000m (QFE) consome cerca de 3 litros de combustível num DG-400 com motor de 2 tempos, o que representa um "reboque" a cerca de 6 euros para o dobro da altura relativamente ao LS3.

Para que o Voo à Vela seja uma actividade ainda menos onerosa, é importante que o piloto/proprietário tenha pleno conhecimento da legislação aplicável em vigor, bem como do manual de manutenção e de reparação do seu planador, mantendo toda esta documentação actualizada. Além disto deve conhecer com exactidão as operações que pode assegurar sob a sua responsabilidade de proprietário e quais as que só podem ser realizadas por oficinas autorizadas. Em termos médios, um planador que efectue cerca de 100 horas de voo por ano com uma média de 3 horas por voo (33 reboques de 25 euros), representa para o seu proprietário um custo entre 20 e 30 euros/hora. Quanto mais o planador voar e quantos mais sócios partilharem o planador, mais barato fica o Voo à Vela para os felizes proprietários.■