



## Voar Sobre um Atlântico de Paz, em Avião Ultraligeiro

# Ligação Évora à Ilha da Madeira

9 horas e 27 minutos de voo oceânico, avião monomotor, um piloto, duas Travessias, dois voos de alto risco, uma viagem de ida e volta, uma aventura, em absoluta segurança!  
3 e 5 de junho de 2024

*“Não há impossíveis, há sim decisões, ir ou ficar... eu decidi, ir e voltar!” - Antonio Veladas*

Dois voos a solo, uma só pessoa a bordo, um motor, uma aeronave na categoria de Ultraligeiro, duas travessias oceânicas em 48 horas, entre o continente europeu e o arquipélago da Madeira, com partida em Évora, no dia 3 de junho até ao Aeroporto Cristiano Ronaldo, na ilha da Madeira, com regresso no dia 5 de junho, da Madeira a Évora, via Portimão, por força dos exercícios NATO, nos mares a sul, do continente português.

A **3 de junho de 2024**, realizei o voo direto de ida de LPEV/Évora para LPMA/Madeira, com um tempo de voo total de 5 horas e 25 minutos, a uma altitude de 4 mil pés, 1200 metros de altitude, das quais 4 horas e 55 minutos foram sobre o mar.



Autor do Logotipo: António Palma

A **5 de junho de 2024**, 48 horas após, realizei o voo de regresso de LPMA/Madeira para Sagres, sendo obrigado a aterrar em LPPM/Portimão e depois, prosseguir, após as 17 horas e 30 minutos, para LPEV/Évora - um voo oceânico de 4 horas e 32 minutos sobre o mar, parte dele no espaço aéreo marroquino, na FIR de Casablanca/Agadir (\*).

Sobre o Atlântico, 9 horas e 27 minutos de voo oceânico, nas duas Travessias!  
Total dos voos, 11 horas e 22 minutos!

### Histórico da minha 'história'

É um voo histórico, em que nunca antes, nestas rotas, um português tinha pilotado este tipo de aeronave, um ultraligeiro avançado, e aterrado na ilha da Madeira, Funchal! Dizem-me, o consagrado piloto e instrutor de ultraligeiros, António Palma, com mais de 4 mil e 500 horas voadas, assim como o comandante Timóteo Costa, do Aeroclube da Madeira, piloto profissional de linha aérea, instrutor e examinador, com mais de 26 mil horas voadas, titular de mais aterragens e descolagens, naquele arquipélago, não só.

Notem, fique claro, a minha decisão foi um impulso do momento e nada teve nada a ver com atos pioneiros. Nada me importava se um voo deste tipo já tinha sido feito antes ou não, nem sequer pensei nisso. Não sou movido por ambição, encho-me de adrenalina, de desafios desta magnitude, sempre fui assim, desde miúdo... sempre fui um comunicador e um leitor atento das epopeias, dos seus autores, dos livros e filmes de aventureiras... e isso construiu a minha pessoa, em torno da liberdade de existir!

Sempre, na minha vida, fui mais além, em motas de elevada cilindrada, em automóveis, até em autocaravanas, em veículos todo-o-terreno, em lanchas rápidas e em grandes veleiros oceânicos, pelo Índico, pelo Pacífico, bem como pelo Atlântico... e voar, além-fronteiras da imaginação, foi



sempre um voo permanente, sem “acrobacia”, a “direito” e com “voltas” bem coordenadas, a “viagem” de mim, os sonhos que sempre sonhei e que fui, sucessivamente, adiando por múltiplas razões, por escolhas e consequências.

### **Impulso**

Estes dois voos foram resultado do "impulso" que fez vir à “tona”, dos meus dias, sonhos antigos e permanentes, os quais encerravam uma vontade férrea de me misturar com o oceano Atlântico e todos os outros, de respeitar a sua grandiosidade, de confiar em mim e na “máquina”, voar mais além!

Há cerca de dois anos, quando aterrei no cockpit da TAP, pela primeira vez na pista de Santa Catarina, no Aeroporto Cristiano Ronaldo, na Madeira, que tinha a certeza “absoluta” de um dia ali vir a aterrar pelos meus próprios meios, atravessando direto do continente para a ilha!

Sonhava aterrar na ilha da Madeira, sozinho! Fi-lo! Consegui!

Não me interessam os recordes portugueses ou mundiais, mas sim as minhas conquistas pessoais e a alegria de estar ali, consciente de todos os riscos, confiante, bem preparado psicológica e fisicamente.

### **De Évora ao Funchal, sozinho num avião monomotor!**

Esta viagem, este desafio, esta aventura, foi por mim, para mim e pelos que me amam!

Uma aventura numa “super” aeronave, propriedade da empresa shiningfields.pt, do fabricante alemão “Flight Design GmbH”, sendo o modelo o “CTLSi-600”, com a matrícula “D-MMYA”.



**Tudo começou ao final da manhã de quarta-feira**, dia 30 de maio, quando se tentava reservar lugares num voo comercial de Lisboa para a Madeira, para a segunda-feira dia 3 de junho, com o voo de regresso para o dia 5 do mesmo mês.

Era necessário colocar três pessoas da empresa, uma das equipas de manutenção da “ShiningFields.pt”, na cidade do Funchal, para um trabalho de dois dias e meio. Não estava fácil, eram grandes as dificuldades em arranjar voo para três passageiros e os preços eram exorbitantes, para uma simples viagem de ida e volta, de Lisboa para a Madeira... dada a dificuldade, em reservar, disse à minha filha Rute, que faria a viagem pelos meus próprios meios. Desliguei e pensei: “ups, está a acontecer, vai ter de acontecer!”.

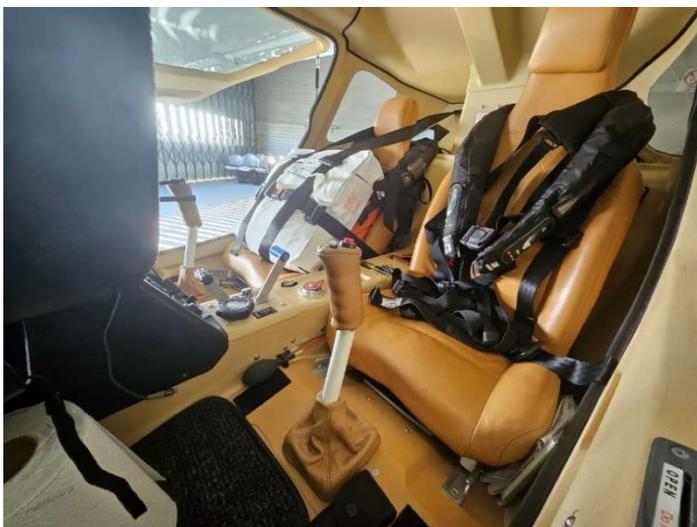


Passei à ação, fiz dois telefonemas para a Madeira, pedi à senhora Nélia, a spotter madeirense em *streaming*, no aeroporto, e ao marido, o contato de alguém no Aeroclube da Madeira, e assim, horas mais tarde, surgiu a “chave” para falar com comandante Timóteo Costa, em boa hora! Grato, aos intervenientes!

Estava na hora de observar, todas as necessidades: NAV, Aeroporto da Madeira, Da Vinci, Plano de Voo, NOTAM, cálculos de vento em rota e em aproximação aterragem, altitudes, fuel, condições da aeronave, motor, instrumentos, comunicações a bordo e redundâncias, comunicações VHF, UHF e telefone satélite, e o equipamento de sobrevivência(\*\*), o qual bem conheço, como seja a balsa e os EPIRB, transmissores de localização, um deles autónomo com flutuação própria, os dois coletes de salvação, levaria dois a bordo, um vestido e outro “escravizado” ao saco de abandonar avião/navio, os *flares*, entre tanto outro equipamento fundamental, em caso de amargem!

### **Aeroporto de Lisboa**

O “caótico”, aquele que me incomoda e perturba com a “falta” de condições, a “sujidade”, os “maus” modos de alguns que ali trabalham, principalmente, na passagem pelo controlo de segurança, a roçar por vezes o atentar aos direitos e garantias dos cidadãos, torna os voos comerciais desagradáveis, cansativos, irritantes, stressantes, agravados pelas péssimas instalações, assim como por atrasos e cancelamentos... razões mais do que suficientes para a minha decisão!



Repito, para além dos fatores que enumerei, já tinha uma vontade enorme de fazer a ligação sozinho e no meu avião. Felizmente, afirmo, esta viagem de trabalho acabou por precipitar a minha decisão.

No Funchal, encontrar-me-ia com a minha equipa de engenharia que deveria chegar às 00:05 dessa madrugada, num voo da TAP – contudo, para não destoar da “regra”, foi a TAP, podia ter sido outra companhia aérea, cancelaram o voo e a equipa técnica só aterrou no dia seguinte às 14:30! No dia 4 participei em duas reuniões de trabalho e no dia seguinte, dia 5, regressei, para trás ficaria a minha equipa técnica, mais uma vez à mercê dos comerciais!

### **Duas viagens pioneiras**

Eram duas viagens pioneiras na aviação portuguesa, num avião ultraligeiro avançado. Voaria a solo, sozinho a bordo, sem acompanhamento de qualquer outra aeronave, num avião construído em carbono e kevlar (\*\*\*), um monomotor “Rotax 912is” de injeção, com 100hp.

Na **quinta-feira, dia 30 de maio de 2024**, os comandantes Jorge Sousa e Timóteo Costa submeteram toda a documentação necessária para a obtenção das *slots* no aeroporto de destino, não era fácil a mensagem codificada a escrever para a NAV, foi um apoio prestimoso e de tutorial.



**Tudo aprovado**, até mesmo, por força do Aeroclube da Madeira, na sua intervenção, a estadia em placa de 3 a 5 de junho - em NOTAM, a partir e inclusive, do dia 3, só poderia lá estar, imagine-se, 3 horas na placa!

**Dia 31, sexta-feira**, almoço com o meu bom amigo José António, a seu convite, em Algés. Ele e a sua empresa “**NAUTEL - Sistemas Eletrónicos**” são um e a mesma coisa, ele e o Eng. Lima, dois profissionais do sector com renome internacional, os que sempre me forneceram equipamento para dois dos veleiros, um deles minha propriedade, na distante Malásia, em Langkawai, no passado recente.

A **NAUTEL**, através do João Tavares, ativaria um novo cartão ‘SIM’ satélite, pré-pago com 100 minutos, assim como me forneceriam um rádio VHF Banda Marítima Waterproof, uns binóculos e um magnífico “EPIRB”, flutuante e autónomo. Dali, segui para a “**AIFE-Equipamento Náutico**”, na avenida 24 de Julho, onde levantei a balsa salva-vidas e o restante equipamento de sobrevivência, sempre aconselhado pelos melhores especialistas portugueses.

Os detalhes da missão, com apenas dois dias úteis de preparação, um a um, foram cuidados por mim, o piloto responsável, o piloto em comando.

### As Emoções

Estar numa viagem para o Funchal, deixar a segurança da costa, iniciar o meu voo de sonho em Évora, a cidade das minhas “raízes”, sempre com a consciência plena da singularidade da missão, não tinha palavras a não ser para o “AFIS” de Évora, para o AITA, me “dar” a pista - “todos os centilitros de fuel me fazem falta na travessia”, disse. Autorizado a rolar para o ponto de espera, testes, entro e alinhamento na “01”, determinado, olho a manga, potência, aguenta no chão, velocidade, mais, alivia a “roda de nariz”, agora sim, a suave rotação, ‘airborn’, aplicar travão detendo o movimento das rodas, RPM máximo, a sair para Norte e a voltar pela esquerda, a passar à vertical do Alto de São Bento, introduzo *flaps* zero, afino passo do hélice e reduzo potência, a velocidade a aumentar, 20 segundos após a aplicar *flaps* negativos “-12”, velocímetro a marcar 180 e a “galgar” para os 220 quilómetros por hora, reafinar o hélice e reduzir ‘rpm’, a alcançar os 3 mil pés, a nivelar, o AITA a desejar-me uma boa e bem sucedida viagem, a passar-me para a frequência de “Lisboa Militar”, simpatia na palavra do lado de lá.



Olhei, a terra que ainda me sobrava até ao mar – terra, essa segurança relativa e teórica, para o piloto e para a aeronave -, ia-se esgotando, na profundidade do meu olhar, e o motor entrava em modo “eco”, luz verde no painel, tudo normal, siga D-MMYA!

### Terra atrás, mar pela frente

A passar, literalmente, à vertical do porto de Sines, a 3 mil pés, 900 metros de altitude, a perscrutar o horizonte, a olhar para o céu e mar “vestidos” de um lindo azul, afirmei-me a sentir a paz, a tranquilidade, a satisfação e a certeza de que a combinação ‘homem-máquina’ estavam



à altura da missão, do desafio a que o piloto se propusera... para mim, nada mais era necessário! Prosseguir! E que se seguiria? Iria para além do meu ponto de não retorno? Voltar para trás? Tantos fatores a ter em conta, imensas as variáveis... e o pensamento único de sucesso na missão, este vingava sobre tudo o resto! Nunca, em momento algum, tive um pensamento negativo!

Estava bem, psicologicamente, preparado, equipamentos corretos, muito focado no querer fazer, mas muito atento ao que me poderia interromper a viagem, até ao destino.

Já, sobre o oceano, “Lisboa Militar” passa-me para o “ACC - Area Control Center”, onde estava, sem eu o saber, como “Chefe de Sala”, o piloto comandante Nuno Chambel, meu amigo dos aviões, o qual, agora sei e não duvido, esteve comigo em todo o voo, mesmo quando, por força da curvatura da Terra e da cobertura radar, “desapareci”, “literalmente”, dos ecrãs por minutos somados a minutos. O ‘ACC’ chamava de 30 em 30 minutos, “DMMYA, rádio check”, “Lisboa, operações normais, DMMYA”, respondia. Os meus olhos estavam no horizonte e o meu “coração” no “Universo”, focado, atento, desperto, consciente, responsável, assim me sentia.



5

Os navios lá em baixo, magnífica visão, tranquilizadora, claramente a “dizerem-me” para não me preocupar... olhei, a linha do horizonte à minha esquerda, e comecei a ter presença de nuvens “stratus”, como que uma “lavra”, numa uniformidade e cobertura difusa, abertas entre si, deixando ver o mar e os navios. Subi, autorizadamente, para os 4 mil pés, era ali, até ao nível de voo ‘60’ onde os ventos sopravam de Sudeste e me provocavam abatimento para Noroeste, portanto, nem abaixo de ‘4’, nem acima de ‘6’! Descer não era opção, a camada cinzenta ou esbranquiçada, partida, rolada, localizada abaixo de mim, quase colada ao mar, era de altitudes muitíssimo baixas e que poderiam vir a resultar, se mais compactas, em chuvas leves ou bancos de nevoeiro.

### **Segurança**

Em tudo o que é possível a nível humano, a nível mecânico... um “mistério”. Este voo, de alto desafio, era acima de tudo segurança! A fragilidade estava no facto de ser um avião monomotor, contudo, como me disse, antes da viagem, o mecânico e bom amigo, Rui Augusto, “o Rotax não sabe se está a trabalhar sobre a água ou sobre a terra, o teu motor é novo e está com uma excelente manutenção e tratamento”. Sorri.

### **A sabedoria de amigos**

As altitudes deveriam ser as que tinham de o ser!

Os comandantes Gica Pascariu, Timóteo Costa, Hugo Cabral, António Silveira, o Carlos Costa e o David Marques, foram os meus conselheiros, nesta área tão sensível.

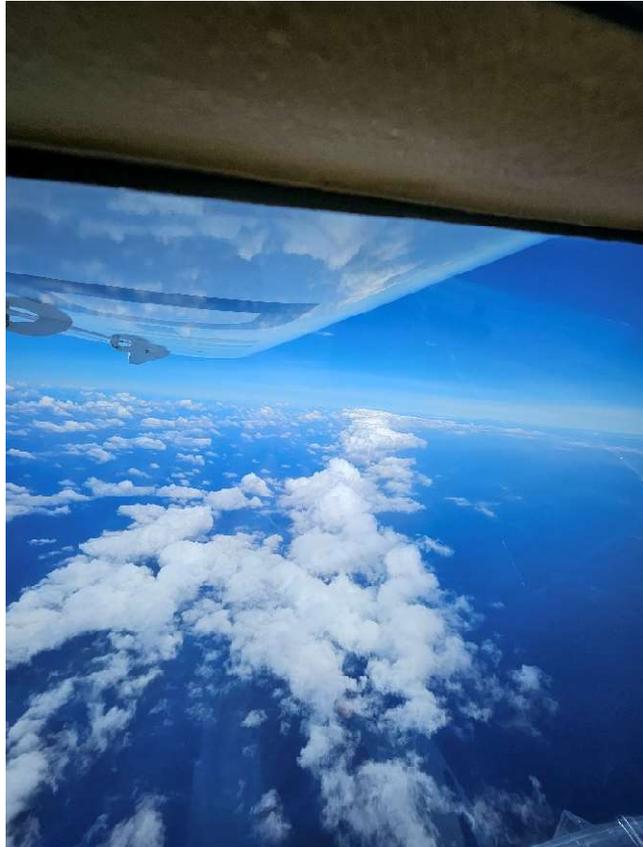


Liguei via satélite ao meu amigo Gica Pacariu, ao meu amigo Timóteo Costa e ao Hugo Cabral, quando achei que deveria tomar decisões pelo teto das nuvens cuja base se aproximava de mim nos 3 mil pés. A pergunta afirmativa de todos eles: “Estás a ver água, continua, tens horizonte limpo e céu azul, por cima e pelos lados, não há cúmulos, nem cumulonimbus na tua rota, segue confiante!” Assim fiz, sorrindo. Tudo estava bem estudado, inclusivamente, bem aconselhado e em contato permanente, via telefone satélite! Obrigado, amigos! Altitude a manter: 4 mil pés!

### **Superação & Terra à vista**

Olhando a terra ao longe, só paz, tranquilidade, uma sensação boa e estranha... nada mais existe ali, só quem lá está, o céu, o oceano, as nuvens... e Deus!

O tempo parou, não me “interessava” mais... horas sobrevoando a água, um “musical” de prazer só interrompido por uma “voz” do ‘Dynon’, um alerta de voo: “Switch fuel tank”! Não era mais necessário, só já tinha fuel na asa direita, olhei o nível da esquerda e não via a bolha de ar... estaria, acreditei, acima dos 40 litros, sorri e comecei a vislumbrar, no horizonte distante, uma mancha mais escura, com contornos, seriam nuvens de uma tempestade não anunciada? Só tinha uma forma de o fazer, na calma do meu piloto automático, decidi usar meus novos binóculos “Nautic 7x50 WD”, e eis que concludo ser terra à vista, não a ilha de



Porto Santo, sim a ilha da Madeira! A mais desejada! O meu destino, a umas 55 milhas náuticas de distância, seguramente, diziam as minhas contas e confirmavam os GPS’s a bordo.

A imponente ilha da Madeira, o meu também “jardim”, estava ali... esboço um sorriso, só mais um pouquinho e lá estarei.

“Lisboa, DMMYA, a 20 milhas de Porto Santo, solicitar descer para mil pés”, DMMYA, autorizado descer para mil pés, contate Madeira Aproximação em 119.605, boa aterragem e encerre o Plano de Voo quando em segurança no chão”. Respondi, com um amplo agradecimento, afinal, dava para o fazer e era merecido, estiveram sempre ali comigo! A felicidade, acreditem, tem nome por ali, chama-se “superação”, missão quase cumprida, a primeira parte.

### **“Voar” o Avião**

Estou nas nuvens, a ver água, a “crista” da ilha da Madeira, e está na hora de descer e ver o Porto Santo.

Mil pés, com algumas nuvens bem baixas, o mar com espuma nas “dobras sopradas” das cristas agitadas. Sinal de vento maior junto à água, ventos, instabilidade com influência no comando de voo, mais trabalho... vamos lá, recuperar das horas do “tudo” e do “nada”, pleno de felicidade, sem turbulência e de piloto automático! Agora é feliz e à “mão”, vamos voar o avião!



**Porto Santo**, a meus olhos, crescendo até se tornar enorme, tudo isto abaixo dos estratos de grande parte do meu voo, terra a indicar a chegada ao arquipélago da Madeira e a afirmação de uma rota correta! Naveguei à carta e naveguei por GPS, tudo certo, mais que correto.

A aproximação à Madeira foi absolutamente profissional, nada calorosa, acho que nem sabiam que era um ultraligeiro que os chamava, foi a sensação que tive, mas sabia que sim, o comandante Timóteo tinha-los informado do tipo de voo e para o facto de ser a minha primeira vez, num movimentado e difícil aeroporto. Ninguém esperava um ultraligeiro cruzando o oceano Atlântico, naquele dia, pareceu.



---

7

### **Perfeito, o dia**

Era o dia perfeito! Eu estava ali, fazendo a aproximação como um qualquer avião comercial, a ser fustigado pelo vento junto à água, com os olhos a brilhar de alegria e focado em fazer uma aterragem segura, no bulício do concorrido circuito e da pista, no místico, no difícil, no temido, num aeroporto, considerado dos mais perigosos do mundo, o da Madeira!

O comandante Timóteo tinha-me passado o seu conhecimento e aconselhamento, o que esperar na cabeceira de ambas as pistas, as aproximações, as finais, afinal ele é o mais experimentado neste aeroporto em aviões pesados e “levezinhos”, como os ultraligeiros - o aeroclube da Madeira tem um “Tecnam P2002”, na classe de UL!

### **Enfrentar a mais temida das pistas**

A pista mais difícil e a ter mais em conta no “toque” seria a “23”, pois foi a que estava em uso! Vamos lá, no cisalhamento dos ventos, não apenas num ponto, mas em vários, terrível? Não



achei! A pista de Lagos, tem os seus truques e serviu-me antes como “treino”. E ali estava, na longa final da pista ‘23’, com um avião de 600kg, a sentir a “voracidade” madeirense, tão conhecida por tornar as aterragens difíceis, naquele pedaço de terra, que mais não é que um jardim idílico.

Entro na final, o ambiente, é o de um aeroporto internacional que nos trata como se fôssemos um avião comercial pesado, parece um “gigante” à espera de nos “comer”! Mantém a tua proficiência, sabes o que te espera, pensei.

Vento norte a bater na ilha e a saltar por cima dela, serpenteando pelo vale de Machico e não só, a contornar pela Ponta de São Lourenço, a “espremer-se” no canal marítimo com as ilhas “Desertas”, a ganhar velocidade e mudanças de direção... ventos “afiados”, variáveis, rápidos com “perdas”, confluindo em toda a “Rosa-dos-Ventos”, violentos e... mansos, por instantes.

Experimentei os ventos todos, uma sensação de quatro ventos, com violência nos ascendentes e nos descendentes, entre os vales e os pilares, onde assenta a extensão da pista, a famosa “bolha”, provocada pelo “aperto” dos “corredores” abaixo, que aceleram o ar, o faz rodar, subir e descer... e o torna, de facto, perigoso.

Uma aproximação de precisão, uma final desafiadora com ventos irregulares, lá dentro a mão direita na potência, mais, menos, sente o avião a voar, asas, ouve o motor, manche, pé, pedais, coordenação, luzes dos papis, estás alto, estás baixo, olha a rampa, muita calma, aplica conhecimento, tem reação... e aguenta, aguenta, asa, reage, olha a pista lá ao fundo, aguenta, arredonda, mantém, roda do “nariz” em cima, vai tocar, permite o “toque”, suaviza, fica no chão, o pouso bem conseguido, deixa rolar, aplica travão, tens pista, não forces. E foi isso que experimentei, voando mais rápido, tocando antes da proteção da barreira, deveria ter aguentado mais uns metros. Saí, suavemente, no “B”, segui o “follow-me” e estacionei entre sorrisos e acenos de quem estava no terraço e na placa! Feito! Fiquei tão feliz naquele momento!





## No chão

A primeira metade da viagem estava completa, eu estava emocionado a bordo. Contido, mas emocionado! Timóteo e Jorge na placa, e as boas-vindas! Bons amigos!



Era a primeira conquista, um motivo de alegria e de 'relievé' para a empresa, para a administradora principal, Marina de Barros, minha sócia, assim como para as diretoras operacionais, Rute Veladas e Joana Barros, a família, as quais estavam "coladas" ao *Flight Radar*, assim, como foi importante, para as equipas presentes no continente e presentes nos dois arquipélagos, Madeira e Açores! Obrigado!

9

Passei pelo controlo, acompanhado dos comandantes Jorge Sousa e Timóteo Costa, sorrisos por todo o lado, estava em "casa", ali também me sinto no meu espaço, a ilha da Madeira, sinto-o, também me pertence!

Levantei, a viatura na "Golden Car", como cliente habitual que somos, sorrindo, com os funcionários a darem-me os parabéns, afinal, o "aeroporto" já sabia do voo do "Shining", o nome do avião da Shining Fields Lda., a empresa de energias "verdes", também minha!



Aproveitei para visitar o 'spot' dos spotters, agradei o apoio que me deram!

E, nessa tarde, senti que a viagem para o Funchal estava a ser mais feliz ainda, tinha uma "contratura" facial de tanta felicidade, mas... contida, tentava esconder, afinal, esta era uma missão que só estaria concluída com o aterrar em Évora no dia 5! Se sabia... e como me disse o comandante Carlos Costa de Viseu: "parabéns! O agora é teu, vive-o já, celebra, António!".



## O Funchal

Fiz o que tinha de ser feito, a equipa chegou, apenas e só, no dia seguinte, atrasos das companhias penalizam as empresas que se deslocam em serviço às ilhas, sem se preocuparem com o efeito negativo que provocam nas organizações vítimas das suas incapacidades comerciais enquanto companhias aéreas!

## A Alimentação

Dois dias antes, da viagem, a minha preparação passou por ingerir torradas sem glúten, iogurte magro, quatro bananas que levei a bordo e que consumi nas duas viagens, uns quantos e bons quadrinhos de chocolate de elevada qualidade acima de 70 por cento, 1 litro de água lisa e uns golos de água isotónica. Estive sempre hidratado e alimentado, com energia! Não utilizei o sistema “Little John”, o milagroso saquinho que faz do “xi-xi” uma pasta, sem odores! Urinar a bordo não seria difícil neste avião CTLS! Só faltou a vontade.



10

Ao aterrar na Madeira decidi não jantar, almocei fruta no aeroporto e uma sopa de legumes, nesse dia.

**No dia 4**, almocei com o comandante Jorge Sousa, em Machico, magnífica terra onde me sinto bem acolhido, bons restaurantes, simpatia e paisagem de cortar a respiração, com a final da “23”, ali a mostrar os “seus “aviões”! Quer dizer, o peixe estava belíssimo e a companhia também!

Jantei, cedo, com a equipa da ShiningFields.pt, recolhida por mim, pela hora de almoço, no aeroporto. Comi, moderadamente, peixe no “By the Sea”, pouco ou nada, estava tudo carregado de sal! Nada mais, o dia seguinte teria de ser de estômago calmo, tranquilo e de noite bem dormida.

## Travessia II – O Regresso - 5 de junho

Reabastecimento, às 9 da manhã, na ‘Repsol’ do aeroporto, o piloto Jorge Sousa, aguardava por mim com sete jerricans de 20 litros cada, foram carregados 130 litros, sobraram 30! Afinal, consumi 100 litros em 5 horas e 20 minutos de voo - uma viagem com ventos contrários em alguns momentos da travessia e cruzados em 90 por cento do tempo. Hora de passar pelo controle de tráfego e estacionamento, pagando menos de 30 euros por três dias de estacionamento com o avião preso ao chão, por cintas das asas às grades de drenagem de água da placa do aeroporto.





Infelizmente, não há hangar para o Aeroclube da Madeira, não me parece justo, senhoras e senhores da empresa gestora do aeroporto, Da Vinci, um aeroclube que representa a aviação civil associativa, de desporto e de lazer dos madeirenses, com décadas de história merece um hangar! Pensem nisso, estamos sempre a tempo de corrigir o que não está bem.

Preparei o avião, retirei a coberta, abri o capô para inspeção do motor, todos os componentes e os obrigatórios 360° à aeronave, enquanto que o comandante Jorge Sousa, munido de uma escada e muita força de vontade e força de braços, encheu os 2 tanques. Uma aeronave incrível, este “CTLSi-600”, muito bem “Flight Design”!

Telefonei para o ARO, no continente, fiquei a saber que o meu ‘Plano de Voo’ que fora submetido no domingo estava aprovado, normal!

Entrei, colete, cintos, *check-list*, solicitação à Torre para pôr em marcha o motor, autorizado, assim fiz, liguei o painel, os sistemas de navegação. ‘Ups’... o meu GPS central, da “Garmin” estava bloqueado, “congelado”! Informei a Torre que tinha de desligar o motor e reiniciar os sistemas. Autorizado, reinício feito, a falha persiste, estou sem GPS central. Tenho de tomar a decisão sozinho, por mim mesmo. Vou, fico? Costumo navegar à carta e tenho a bordo mais dois sistemas de navegação GPS, o “SkyDemon” e o “Air Navigation Pro”, decido prosseguir com a missão! Navegando no mapa sem problemas, poucos erros de desvio seriam cometidos, eu acreditava. Seria assim até Sagres, achei que direto. Não seria. Estava confiante, bem preparado, ciente da complexidade, sabia que tudo iria dar certo, sentia.



Esta viagem já tinha muitas pessoas atentas, a comunidade aeronáutica estava à espreita, a palavra da primeira travessia já tinha passado de “boca-em-boca”, e nem todas as “bocas” são boas, as energias negativas não poderiam afetar a minha determinação.



Estava pronto a voar com os que me amam, os que respeito e me respeitam, com aqueles que voaram e voam na minha asa, os quais nunca esqueci, nem esquecerrei!

Falei com o comandante Timóteo Costa, eternamente agradecido, pelo seu inestimável apoio e disse-lhe “até já”, eu estaria ligado via satélite, durante toda a viagem, e lhe telefonaria, assim foi, assim o fiz. Abracei o Jorge Santos, agradei por tudo e finalmente, abracei o Paulo da “Ground Force”, que limpou as asas do “Shining”, sem me pedir nada em troca, a não ser que fizesse uma boa travessia!

### **Hora de ir**

“Madeira Tower, bom dia, D-MMYA pronto para taxiar ao ponto de espera da 23”. Autorizado segui, sem que antes, o “Follow-me” se deslocar por perto do “Shining” e acenei, uma vez mais, já assim tinha sido na chegada, uma funcionária feliz e de sorriso honesto, deu-me mais confiança, senti a amizade daquelas pessoas, o respeito pela minha empreitada.

“Torre, DMMYA pronto para *backtrack* 23”, “DMMYA, autorizado para *backtrack* 23”, “Madeira, DMMYA a entrar para *backtrack* 23”, “Madeira, DMMYA alinhado e pronto para descolar”, “DMMYA, autorizado a descolar”, motor gradual ao máximo, velocidade, sair do chão, voltar pela esquerda, rumo às ilhas Desertas, retornar ao ponto de origem da minha viagem!

Mais uma vez, pergunto se autorizado para rota direta, “DCT Sagres”, a 10.000 pés, e sim, confirmado, respondem. Eu já tinha ligado para o ARO de Lisboa, onde me confirmaram a aprovação do Plano de voo. Descolei em 270 metros de pista e voei, os restantes 2 mil e 430 metros, a olhar a ilha em frente e a aerogare na minha asa esquerda... sorri, grato, “senti” a simpatia de toda a equipe do aeroporto! Obrigado, até breve!

### **O Voo**

Saio pela esquerda e recebo indicações para a subida para o nível de voo FL100” (10 mil pés), DCT Madeira/Sagres, ao VOR/DME, nas 464nm. Rota planeada de 03h33 minutos na altitude, onde os ventos estariam mais cooperantes, os desejados ventos de cauda para uma velocidade solo superior à indicada. Afinal, voaria mais tempo, só não o sabia, ainda.

Feliz, confiante e determinado, mão no painel, “falei” com o avião, “falei” com o Universo, juntos faríamos a nossa história de uma dupla Travessia, de ida e volta, à Madeira! A minha missão, o meu desafio, só estaria completo quando aterrasse em segurança no continente, em Évora, de preferência.

“Madeira Tower, DMMYA, obrigado por todo o apoio, adorei estar na Madeira com todos vós, obrigado do fundo do meu coração, a passar para a frequência da Aproximação”, na qual, por





duas vezes, me confirmaram “DCT” Sagres. Havia algo que eu sabia e que me admirava não estar a acontecer, vamos descobrir, já a seguir.

A ganhar altitude, orgulhoso de ali estar, decidi pegar no telemóvel, já estava a subir em piloto automático, e tirei uma foto do que deixava atrás, sem ver, captei emocionalmente todo o aeroporto da Madeira, majestoso, “conquistado” enquanto piloto de avião ultraligeiro!

Fez-me sentir realizado! Ao meu olhar, em subida controlada, primeiro as ilhas Desertas, enigmáticas, verdadeiros marcos do arquipélago, inóspitas e cheias de vida, plenas de diversidade. Mais à frente, continuando a subir, vislumbro a Ilha de Porto Santo, à minha esquerda, majestosa, magnífica, com um “toldo” de nuvens, tão linda a paisagem que me tirou o fôlego de tanta beleza apresentada.

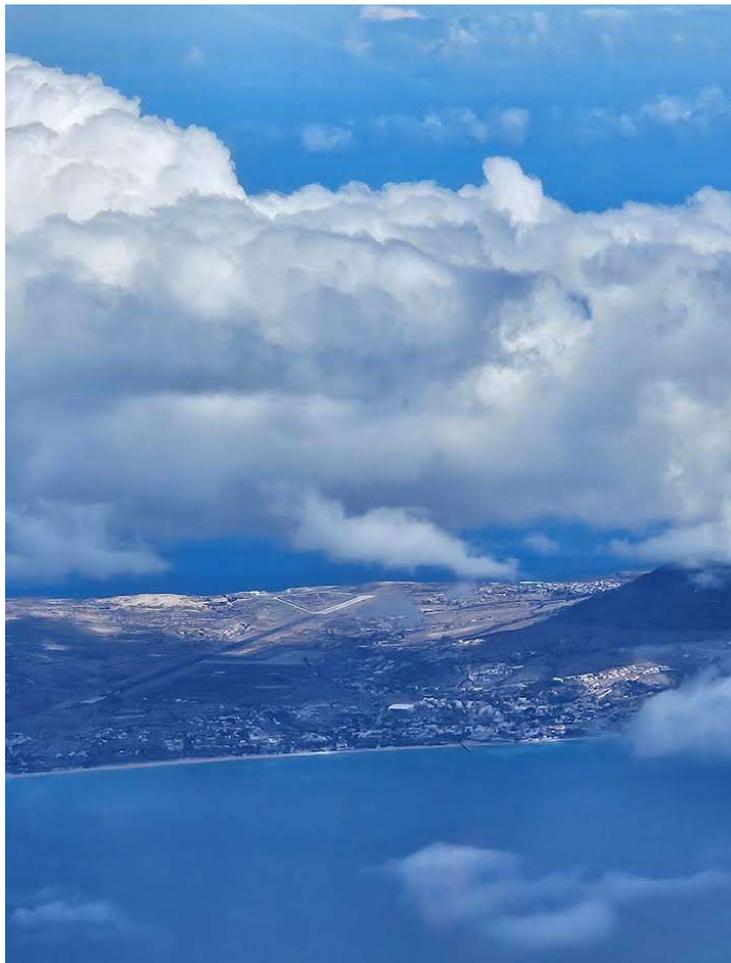
### **Subindo**

Pergunto ao “Madeira Approach”, novamente, se eles tinham a certeza sobre o meu “DCT” para Sagres, o controlador, pela terceira vez, já “farto”, imagino, repete a confirmação e indica que posso rumar, desde já, para o “heading” certo. *Wilco!* Pouco depois despede-se, simpaticamente, com a mudança para a frequência do ACC, Lisboa. Procedi, agradeci, de coração.

A subida lenta continuou, sem turbulência, céu praticamente limpo, segui as instruções do comandante Gica Pascariu, para 700 pés por minuto até aos 5 mil e daí em diante 300 pés por minuto, no máximo, até ao FL100. E assim foi feito! Fui monitorizando os parâmetros de voo, operações normais... e uma paisagem indescritível!

A calma, a paz, a tranquilidade do primeiro voo, voltaram e já estou com o ACC, a fazer a travessia. Fico com Lisboa clara e audivelmente, tal como na viagem de ida, a minha satisfação com o voo foi absoluta, total!

Senti-me grato, novamente, ao Universo, a Deus, aquela essência que justifica o Universo, à minha sociedade e à nossa empresa que patrocinou a viagem! Agradeci, com sorrisos, realizado, sem palavras, sem mais adjetivos, tal como agora... enquanto escrevo.



Lisboa, chama-me na frequência e a minha resposta “operações normais”, agradecem e eu também lhes agradeço pelas pessoas conscientes e profissionais que o são e que se importam



comigo, no meio da minha viagem oceânica. Passou, aproximadamente 1 hora e 35 minutos de voo... uma paz a 3kms de altitude, sem turbulência, sem frio.

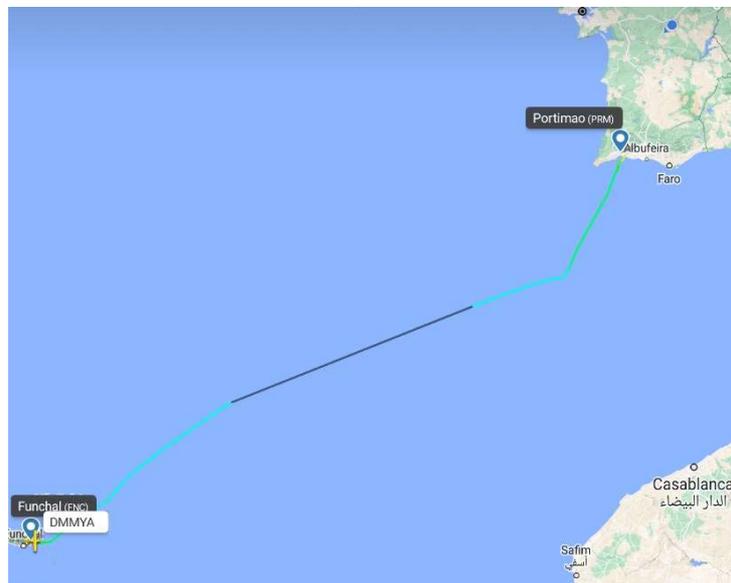
### **Espaço Aéreo fechado, desviado para Marrocos**

A “paz” é interrompida com uma ordem que não esperava, mas que se adivinhava. Lisboa “again” e me informa que preciso rumar “075”, na frequência “x’s” e após 290 milhas náuticas para a frequência “y”! A ordem é rumar para a FIR de Casablanca na frequência de Agadir, Marrocos!? Fico em silêncio, por uns breves segundos e repito a instrução recebida.

N imediato recorro à calculadora, ao mapa, ao IPAD que tenho comigo, mapas, medições, graus, velocidade, distâncias... milhas desviadas, combustível, horas, ventos. Volto ao ACC, retorqui, dizendo que o tipo de aeronave, o fuel a bordo... eram incompatíveis com as 290nm naquele rumo. Fiz as contas do desvio e a exigência não me garantia que me permitiria chegar a terra em segurança, deram-me o aeroporto de Faro como alternativa de aterragem, estava em curso o “Real Thaw & Hot Blade 2024”, a NATO treinava. Perguntei, qual o ‘FL’ que me permitiam para rumar Portugal, responderam para subir para 22 mil pés, impossível sem oxigénio e com esta aeronave, afirmei! A resposta foi um tem de rumar “075”, os militares não autorizam “DCT Sagres”. “Vamos fazer tudo para o ajudar”, disseram. Fiz silêncio, novamente, “atirei-me” aos cálculos, às opções, aos graus... e continuei a voar, inicialmente no rumo “075”, depois nem por isso, decidi ir na direção “070” entrei na FIR de Casablanca, chamei Marrocos na frequência deles, fiquei controlado por uma senhora simpática, em bom inglês. Uma hora e quarenta depois, se tanto, depois de estar a rumar “070” e não “075”, disposto a não me dirigir ao ponto que exigia muito mais combustível, “AMSEL”, e que eu não tinha para chegar a terra, sem querer ser fator de stresse ao exercício militar e ao ACC, sempre na FIR de Casablanca, informei que era necessário que os militares soubessem que poderíamos estar a caminhar para uma situação, mais à frente de “busca e salvamento”, ironizei sem dramatizar, sabia que bastava ter uma mudança na direção do vento para complicar a segurança do voo.

14

No rumo e na distância poderia vir a ficar “seco” e não alcançaria terra, não chegaria ao aeroporto de Faro, a alternativa que tinham para mim envolvia mais tempo de voo oceânico e era, precisamente, o que era importante reduzir a todo o custo. Quando perguntei “DCT Sagres”, foi para reduzir tempo sobre o mar e dali por terra a Évora, LPEV. Apesar de todos os argumentos vi recusado o mudar de rumo, estava em Marrocos, continuaria em Marrocos e entraria depois no ponto “AMSEL”, ficando com Faro a um puro Norte.



### **O fuel, os tempos oceânicos**

Fui-me aproximando do ponto “AKUDA”, sabia que tinha de “forçar” Portimão, o qual havia sugerido. Voltei ao ACC, pedi rumo a LPPM, Alvor/Portimão. Pediram para esperar, voltaram com uma nova frequência, na qual me fizeram uma pergunta, à qual respondi afirmativamente, dando-me instruções para descer a partir daquele momento para o “FL60”, direto a LPPM,



Portimão. “DMMYA, “DCT” Portimão, a sua “janela” é descer e estar nos próximos 7 minutos a “FL60” e mantenha altitude”. Cumpri, em menos de 4 minutos estava a 6 mil pés!

Tinha obviado a viagem, estava a rumar para o ponto “AKUDA”, o mais próximo de Portimão, e prestes a entrar no espaço aéreo da FIR de Lisboa, estava em águas internacionais, mas quase a voar, novamente, em Portugal, na FIR de Lisboa, se é que me entendem do que isso significa para um português, num pequeno avião, horas sobre o mar.



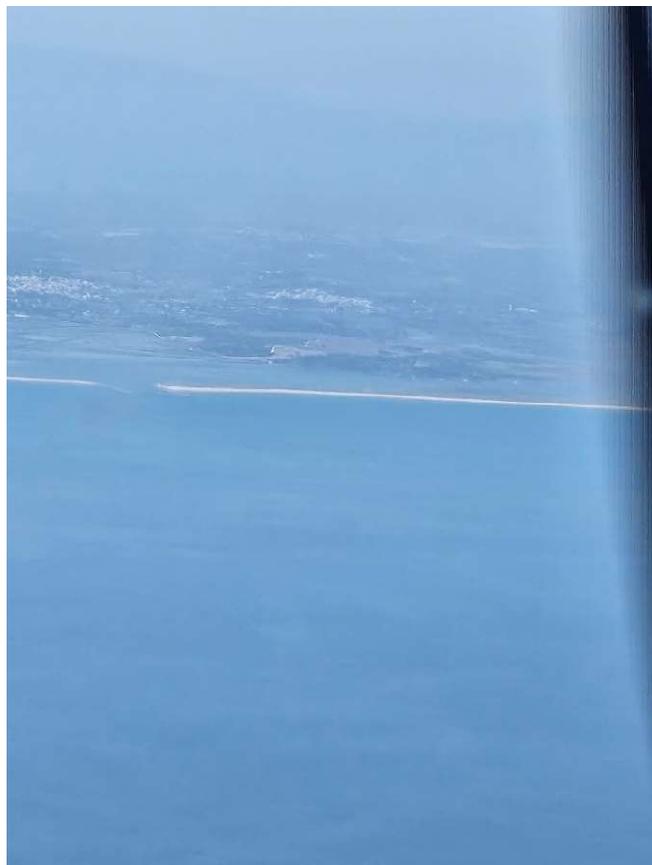
E a partir daí, percebi que estaria a ser observado e “intercetado” pelos aviões do exercício militar, mas a distância foi sempre imensa, é difícil registar as aeronaves em toda aquela área e fiquei sem saber de facto se F-16, Mirage, ou outros.

#### **O recorte de uma costa conhecida**

Uma hora depois, perto disso, sempre a manter FL60, a Europa surgiu-me no olhar, emergiu da neblina e mostrou-se ao meu avião, aos meus olhos! Emoção! Estava a poucos minutos de aterrar no continente português! Eu estava terminando a minha ida e volta à ilha da Madeira! Estava eufórico, tinha realizado a travessia com sucesso, duas vezes em 48 horas! Sozinho a bordo, com apenas um motor e um único avião no céu. Mais de 2 mil quilómetros voados!

Acalmei, a excitação interior, a alegria que me invadia e informei que tinha Portimão “*inside*”, pediram para passar à frequência de LPPM. Agradei todo o apoio, agradeceram o meu voo, fantástico, a simpatia do outro lado foi notória. Seguiu-se a mudança de frequência para o aeródromo, para o AFIS de Portimão, pedi para aterrar. Sabiam de onde vinha.

Despedi-me emocionado do oceano, agradecendo todo o apoio e força! Estava prestes a aterrar em Alvor, não podia continuar para Évora, enquanto não terminassem os exercícios militares do dia. O AITA, senhor Marco, deu-me “prioridade”, não sabia se estava a ficar sem combustível, sabia que podia estar sem muita margem, pelo computador de bordo teria 50 litros, será que sim?





Estava ansioso por aterrar e aterrei, rolei e fiz “backtrack”, agradei à Torre, emocionado, e do outro lado, a alegria do ‘AITA’, as suas palavras dirigidas ao sucesso desta missão, foram algo que me encheu a ‘alma’ e me levou às lágrimas, literalmente! Obrigado, Marco!

Estacionei, dirigi-me às operações, o Marco desceu, veio ter comigo para me dar os parabéns visivelmente emocionado, disse-me, com os olhos a brilhar, que ‘Faro Approach’ lhe tinha pedido para saber se eu tinha gostado da escolta dos caças militares, envolvidos no exercício Real Thaw/Hot Blade 2024! Afirmaram que estive rodeado de caças! Respondi que sim, tinha visto caças nos meus três horizontes e meio, ao longe, sem nunca conseguir filmar nada. Não os vi na escolta, estariam atrás de mim. Saber isto foi uma sensação indescritível, maravilhoso.

Obrigado, Força Aérea Portuguesa! Numa próxima apareçam nas minhas asas!

Esperei que o tempo passasse, fiquei na esplanada, entre um café, uma tosta mista, um gelado e muitos telefonemas, acabei por submeter Plano de Voo para Évora, autorizado a descolar após as 17 horas e 30 minutos. Dirigi-me à portaria, nada tinha a pagar, era uma oferta do aeródromo de Portimão, para sempre parte integrante desta aventura, foram um improvável alternante e absolutamente generosos, estavam felizes por mim, pela aviação em si!

Levei o avião para reabastecer, medi o fuel nas asas. Asa esquerda, estava seca! A asa direita, imaginem, 50 litros! Tinha, quando aterrei, ainda mais de 3 horas de voo. Por vergonha, abasteci 10 litros de Avgas, no tanque seco, a 3 euros e 30 cêntimos o litro.

### Évora, a origem

Procedimentos, agradecimentos ao Marco, no AFIS de Portimão, rolar, descolar, e com muito vento e calor, pouco depois aterrava em LPEV, Évora. Feliz, realizado, orgulhoso! A missão de ida e volta no “Shining”, o ultraligeiro da minha empresa, para trabalhar no Funchal, estava cumprida! Um sonho concretizado, um de muitos mais, o querer e acreditar são a essência do fazer, alcançar e ter sucesso!

Abriram-se as portas do hangar municipal, entrei e fechei as portas do avião, agradei ao Universo e ao fantástico “Shining”, o meu e nosso “avião-herói, o sucesso desta arrojada missão!

O Universo é perfeito e em breve, continuarei a treinar para este tipo de voo, em 2025, se os conflitos internacionais e a minha saúde o permitirem, iniciarei a missão “Por Todos os Sonhos”, o meu voo a solo à volta do mundo num avião monomotor, na classe ultraleve avançada!



### Missão cumprida!

Obrigado, de coração, a todos os que me ajudaram a ter confiança para atravessar!



**Antonio Veladas**  
Piloto das Travessias





## **AGRADECIMENTOS**

### **À Shiningfields.pt**

- . Marina de Barros, presidente
- . Rute Veladas, diretora
- . Joana de Barros, diretora

### **Equipa de Apoio:**

- . Comandante Piloto Gica Pascariu
- . Comandante Piloto Timóteo Costa
- . Comandante Piloto Jorge Sousa
- . Comandante Piloto Hugo Cabral
- . Comandante Piloto David Marques
- . Comandante Piloto Carlos Costa
- . Comandante Piloto António Silveira
- . Especialista 'Rotax' Rui Augusto

### **À Família**

Nani, Guida, Filipa, Rute

### **Institucionais:**

. NAV Portugal | ACC – Area Control Center | Lisboa Militar | ARO Lisboa | Aeroporto da Madeira - Da Vinci | Aeroporto da Madeira – TWR & Approach | Aeroporto de Faro, Approach | Aeródromo Municipal de Portimão – AFIS | Aeródromo de Évora – AFIS | FAP – Força Aérea Portuguesa | Real Thaw/Hot Blade 2024 | Serviços METAR e TAF

### **Notas:**

\* **Real Thaw/Hot Blade 2024**, exercício multidisciplinar de treino conjunto com uma vasta gama de missões táticas, com a participação de forças militares de Portugal, e de outros países da NATO, incluindo os Estados Unidos, e ainda da Marinha e do Exército, com várias aeronaves tipo “caça” envolvidas.

### **\*\*Equipamentos de sobrevivência a bordo**

. Um ELT acoplado ao avião; um paraquedas balístico; um EPIRB flutuante; 2 coletes salva-vidas c/ transmissores de 48h; 1 balsa salva-vidas 4 pax c/ kit de emergência; 1 kit médico; 2 very-lights c/ paraquedas; 4 sinalizadores de mão; 1 espelho de sinalização; 1 potes de fumo; 2 toucas térmicas; 1 par de óculos de mergulho; 1 kit de pesca; 1 blusa térmica; 1 par de meias térmicas; 1 faca de mergulho; 1 faca multiuso; 1 cobertores térmicos prova de água (saco de dormir); 1 rádio VHF banda marítima à prova d'água; 1 rádio VHF aeronáutico à prova d'água; 1 telefone via satélite “Iridium GO”; 1 GPS “IPAD Pro Satellite”, c/ carta marítima, “SkyDemon” e ainda “Air Nav Pro”; 1 GPS Samsung Android; 3 acumuladores de energia; 1 par de binóculos com bússola iluminada e medição de distâncias; 8 litros de água de sobrevivência; 10 barras energéticas; 2 barras de chocolate amargo Lindt; 1 pacote de comida liofilizada; 1 hidratante para mãos e corpo; 1 protetor solar fator 50.



17

### **\*\*\* Carbono**

Do nariz à cauda, assim como a AirBus e a Boeing, o fabricante alemão de aviões FLIGHT DESIGN General Aviation GmbH - LSA and Ultralight Aircrafts, utiliza compósitos avançados, material de fibra de carbono e outros plásticos, num composto de fibras de carbono travadas, no lugar, com uma resina de plástico, o que oferece uma relação força-peso melhor do que os metais e tem menos sensibilidade à fadiga e à corrosão - mais leve que o alumínio, mais forte do que o ferro e mais resistente à corrosão do que os dois.

TRAVESSIA – ÉVORA – FUNCHAL – PORTIMÃO – EVORA 3 & 5 junho 2024

