

# Diário Meteorológico

## Ida de 6 Aviões ULM

### De Campo de Voo de Benavente(Portugal) a DUXFORD (Reino Unido)

(6 Noites e 7 dias mais longos de uma esquadrilha de 6 WT9 que ficou para sempre conhecida como a SQUADRON DYNAMICS 01 to 06)

#### Dia 8 AGO

Do dia 8 de Agosto de 2010 estava previsto, e veio-se a confirmar, a partida de uma esquadrilha de WT9 DINAMICS para DUXFORD no Reino Unido.

Após o necessário planeamento, planos de voos e rotas alternativas, houve que estar atento à Meteorologia desde o dia 5 de Agosto. Sua evolução e movimentação das frentes, baixas e altas pressões, ventos em rota, humidade no ar a 5000 pés, etc.

No Sábado, dia 7, houve que tomar uma decisão de partida às 6h00 UTC dado que estava a entrar uma frente convectiva vinda de Sul (Algarve).

À 5.00 UTC do dia 8 de Agosto a esquadrilha chegava ao Campo de Voo de Benavente para o Briefing final e partida. A decisão foi correcta dado que depois de a esquadrilha estar no ar choveu em Lisboa ainda de manhã cedo(9 UTC). Também a saída mais cedo 1 hora que o "normal" teve em conta uma possível trovoadas junto a VALLADOLID perto das 13-14 UTC sitio onde iria haver um reabastecimento que por norma "custa" uma a uma hora e meia.

A esquadrilha continuou por Biarritz, Niort até Alençon com um tempo bom conforme esperado pelo apoio de terra (Joao Oliveira). Chegada a Alençon com bom tempo, pista esta já conhecida do ano anterior da ida a Zell am See onde a esquadrilha tem amizades com alguns locais .

À noite foi visto que a esquadrilha teria que levantar cedo para chegar a Duxford antes de a frente entrar em UK junto a Cambridge. No entanto não podia ser tão cedo dado que a bruma matinal também é um problema nomeadamente em dias com pouco vento e em zonas costeiras como é a Normandia.

#### Dia 9 AGO

Assim por volta das 06.30 UTC (Em França estamos com UTC+2) do dia 9 de Agosto (segunda-feira) a esquadrilha descolou de LFOF (Alençon) com passagem por toda a Normandia tendo aterrado em LFAT (Le Touquet-Paris-Plage) para mais um Briefing com Lisboa sobre a METEO no canal da Mancha. Foi dito que o tempo estaria de feição até às 20 UTC e até DUXFORD (EGSU) altura em que a chuva se iria instalar até final do dia 10 conforme previsto 4 dias antes.

A esquadilha agradeceu a informação de sobre maneira. Aliás a esquadilha não teve descanso até DUXFORD (EGSU) pois tinha que entrar em UK até dia 9 à tarde dado que a 10 e 11 estaria menos favorável.

## **Dia 10 AGO**

Na noite de 10 de Agosto o Chefe da esquadilha (Cmt. Fernando Rodrigues) telefonou para Lisboa, após um dia de “NO FLIGHTS”, para ter o apoio de Meteorologia para a manhã do dia 11 (retorno a França via Canal da Mancha).

SMS enviado dia 10 às 22.22 UTC

*“Tempo Bom até às 20 Utc no Canal. Descolagem 11 UTC. Tempo até Isle Wight bom com vento de frente direita. Possibilidade de nuvens baixas de Isle Wight até Dover entre as 14 UTC e 19 UTC mas sem chuva prevista. Melhora sempre no Canal. Vento de cauda no canal de 10 a 15 Kts. Aterragem em LFAT às 19h30 UTC. Amanha telefona me às 11UTC.”*

## **Dia 11 AGO**

Após um intenso estudo e cruzamento de muitas informações foi verificado que o tempo estaria “voável” mas com nuvens (SCT) entre 2100 e 3000pés às 13 UTC e a sul de UK para onde a esquadilha se queria deslocar (SHOREHAM APT). Como a esquadilha teve, e quis estar, a manhã quase toda ainda em DUXFORF (EGSU) a hipótese de ISLE WIGHT foi abandonada por questões de tempo de rota e METEO. Assim ao final da manhã e início da tarde a esquadilha aterrou em SHOREHAM APT para mais um pequeno briefing com o apoio de Lisboa. Após mais outra análise mais encima do tempo em rota foi visto que indo pela costa e para Leste o Tempo (METEO) seria melhor a Este e com o andar do tempo (após as 16-17 UTC), até LFAT (Le Touquet-Paris-Plage). Havia um aumento da nebulosidade entre as 13 UTC e as 17 UTC a Sul de UK, mas com levantamento ou inexistência da mesma no canal da Mancha e na costa francesa o que se tornava uma preocupação para a Esquadilha caso não houvesse a informação.

Só a relação de confiança entre o apoio de terra (Lisboa) e o Comandante da Esquadilha WT9 pode dar a necessária tranquilidade ao voo, sobre terras por onde quase nunca ninguém da esquadilha andou. Havia também a informação dada à esquadilha que o vento no Canal da Mancha estaria de cauda com 8 a 13 nós o que é sempre bom quando se está a voar sobre o Mar, e no Canal de Mancha (40 KM de largura).

A aterragem em “Le Touquet” aconteceu no final da tarde do dia 11 (17.15 UTC). Em conversa telefónica segundo a Esquadilha no canal havia melhor tempo a SUL do que a Norte conforme o previsto. No Canal estava CAVOK e para trás ficou uma névoa de nuvens baixa o que bateu tudo certo com o BRIEFING. O tempo em França melhorou também o que estava de acordo com a provisão 2 horas antes (no último briefing de Shoreham).

## **Dia 12 AGO**

À noite a esquadrilha, na pessoa do seu comandante, voltou a ligar para Lisboa para preparar o dia de 12 para a partida de Le Touquet para a Galiza ou Madrid. À data ainda não se sabia o destino, e estava dependente de mais outro Briefing com Lisboa a meio do dia (12 de Agosto), altura onde a esquadrilha já estaria na zona a norte dos Pirenéus. O resultado do Briefing resultou numa situação de nuvens baixas de 2000 a 3000 pés até às 18 UTC data onde passaria a uma situação de alguns CAVOK. Na noite de 11 a provisão para a zona do Cantábrico dava chuva e nuvens durante a manhã e início da tarde (até às 16 UTC) mas com melhoria para o final da tarde estando assim aberta a hipótese de Galiza. Antes do almoço de 12 Lisboa reviu as provisões com a esquadrilha que já tinha voado até Granville-Mont-Saint-Michele dando a mesma informação do dia anterior. A opção da Galiza seria viável após as 16 UTC ou seja 17 LT em Espanha.

SMS enviado dia 12 às 15.04 UTC

*“Tempo .vis 9999 tecto 3000 LFBZ a 3600 LFBZ. Temp 21 Dew 15 em LFBZ. Em LESO 9999 com tecto a 2700. Valladolid 9999 com tecto a 4900. Abc. JO”*

Tal não se veio a realizar dado o atraso da esquadrilha em Granville que resultou uma aterragem para dormida em LFRM (Le Mans) fazendo apenas uma perna de aproximadamente 150 quilómetros de voo. Também a falta de Fuel devido a greve da TOTAL em França fez com que, dado o adiantado da hora (18 LT em França), não se prosseguisse viagem. A TOTAL tem a totalidade dos Aeródromos.

Ao final da noite de dia 12 haveria mais um briefing entre a Esquadrilha e Lisboa. A vontade de voar para Benavente aumenta cada dia a mais que se está longe da família mas o tempo METEO parece não querer ajudar. O próximo dia ideal será dia 17, ou seja na terça-feira da semana seguinte, longe das vontades da Esquadrilha. Assim o Briefing da noite de 12 reveste-se de grande importância e curiosidade.

## **Dia 13 AGO**

A análise da METEO anterior ao Briefing resultou em tempo bom ou com tecto acima de 4000 pés até Mimizan. Após Minizan(LFCZ) o tempo iria dar tecto mais baixo com aguaceiros espaçados. Os TAF das 0500 UTC em LFBZ(Bordéus) e LFBZ(Biarritz) davam tempo favorável pois isso na manhã de 13 o apoio de Lisboa voltou via SMS a informar a esquadrilha que o tempo estaria bom até La Rochelle e Royan mas que se tornaria menos bom após esses pontos de passagem. Ficou definido novo Briefing em LFCZ (Mimizan) para um melhor planeamento para a passagem dos Pirenéus. A partida de LFRM (Le Mans) estava prevista para as 09UTC sendo o líder da esquadrilha informado às 07.30UTC ainda no Hotel.

SMS enviado dia 13 às 09.51 UTC

*“La Rochelle CAVOK BECMG 1310/1313 BKN040. Bordéus CAVOK TEMPO 1309/1315 BKN040. Biarritz - LFBZ 130500Z 1306/1406 VRB02KT 9999 SCT050 TEMPO 1306/1406 32008KT 6000 - SHRA BKN015.*

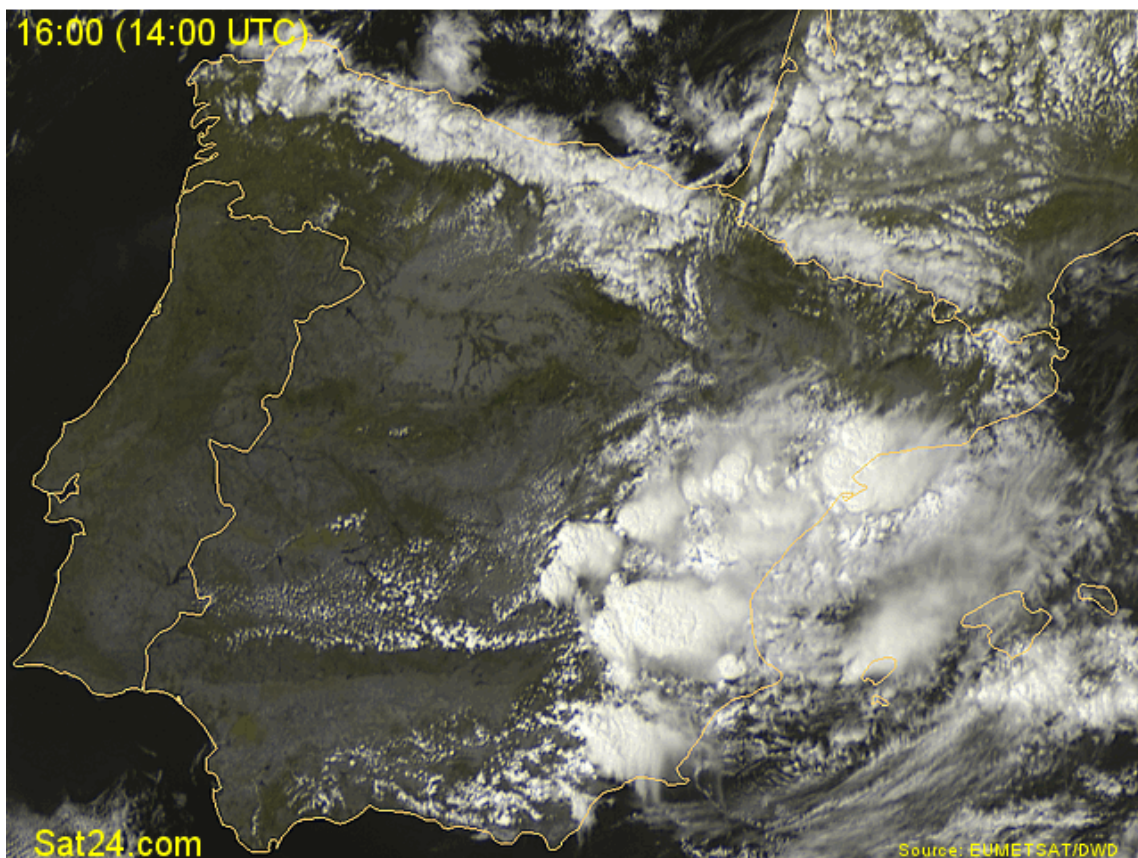
*Fernando Bom tempo mas com periodos de chuva a sul de França na Costa. São TEMPO e não BECMG. De Valladolid para SW está SKYCLEAR. Entre a Sul de Le Mans e Niort - La Rochelle vais apanhar Skyclear mas não será mais do que 1h a 1h30 de voo. Depois voltará a haver tecto. Vi no Satellite. Bom voo e Abraço para todos os 12 Mosqueteiros do Ar. Do Amigo Joao Oliveira. Liga em Minizan.”*

A esquadilha aterrou em LFCZ (Mimizan) às 12.00 UTC. Correu tudo como o previsto em termos METEO. Feito mais um briefing com Lisboa verificou-se que o tempo METEO estaria melhor a sul de Biarritz do que o esperado mas que a OESTE haveria até às Astúrias uma zona com muita nebulosidade. Assim foi dito pelo Apoio de Lisboa que para um HDG 180 seria sempre uma fuga às nuvens a oeste e que estaria entre CAVOK e Sky Clear. A ida seria até Matilla de Los Caños partindo de Mimizan. Ainda Lisboa informou já em voo via SMS o seguinte: *“Está CAVOK até à Zona de PAMPLONA e TUDELA (80 Km a sul de Pamplona). Bom Voo. Vento área 350 com 15Kts. No RAIN até Matilla Canos. Abc. JO.”*

Durante o voo pelas 14.18 UTC Lisboa via SMS mandou para a esquadilha a seguinte INFO:

*“Se vires Relâmpagos a bombordo, ou proa, volta direita HDG 230/260. Há trovoadas entre Madrid e Barcelona. CB a NE de Madrid. Irás passar entre isso e sul de Pamplona. Para Matilla tudo FEW. Abraço. JO”.*

*Imagem de satélite às 14UTC durante o voo de Mimizan para Matilla De Los Caños(dia 13).*



Por esta altura a esquadilha deveria estar a sobrevoar a zona de Pamplona mas às 15.20 UTC a Esquadilha informou Lisboa que estava em LEXJ (Santander Intl) pois não tinha conseguido passar os Pirenéus. Esta passagem nos Pirenéus revelou-se mais trabalhosa que a do Canal da Mancha. A METEO não escolhe lugar ou hora. Assim a opção passou de Matilla Caños para LERO (Lugo).



A Esquadilha ia reabastecer em LEXJ e antes voltou a contactar o apoio Base de Lisboa. Lisboa foi informada que a esquadilha ficava em Santander esta noite de 13 de Agosto.

### Dia 14 AGO

À noite a esquadilha foi informada de Lisboa que para o dia seguinte estaria o tecto a 2000 pés com melhoria a Oeste até Ribadeo. Este ponto seria o de entrada na costa para evitar os altos montes dos picos da Europa. Assim ficou decidido a ida por Ribadeo e Cerval para o Destino de Benavente. Ainda à 5.50 UTC o apoio de Lisboa enviou via SMS a INFO:

*“Fernando. Mantem-se tudo. SCT020 em LEXJ. Melhora o tecto indo para Oeste. LECO 4500. TEMPO Chuva fraca. Muito poucas nuvens médias. Vento em Galiza 050 10-15 KTS. Porto 340 15 KTs. Em português CAVOK. Confirma-se a Cordelheira Montanhosa acaba em Ribadeo( 43 33' N 007 02' W ). Abraço. Joao.”*

*A resposta sempre imediata do Comandante Fernando:*

*“Obrigado amigo. Estamos quase a sair do Hotel para o aeroporto. Grande abraço e até logo se Deus Quiser”*

Após a descolagem de LEXJ (Santander) a esquadilha “marchou” direito à Galiza com destino à pista do Cerval (Minho). Antes passaram alguns aguaceiros na Costa Cantábrica até Ribadeo obrigando a voar sobre o mar a 5-10nm a norte da costa. Voltaram a Sul já perto da Corunã não passando em LERO( Lugo) como previsto. A perna teve cerca de 3 horas. Após a aterragem em Cerval (Minho) a Esquadilha telefonou para o Apoio de Lisboa apenas para prespectivar a hora da chegada a Benavente. Dai para baixo não haveria nuvens e apenas vento de cauda e Mais de 30 Fogos em matas .

A chegada a Benavente deu-se às 15.15 UTC. Aterragem na PISTA 33 de Benavente para uma Placa que os esperava desde o dia 8 às 6.25UTC.

Foi um prazer e um orgulho fazer parte de tão nobre Epopeia (**Epopéia** – “*é um poema épico. Um poema heróico narrativo extenso, uma coleção de feitos, de fatos históricos, de um ou de vários indivíduos*”). Acho que nos vamos lembrar desta viagem por muitos e longos anos.

*“Se um dia puder ir, terei o maior orgulho”.*

Textos escritos por :

Piloto João Oliveira

(Apoio Meteorologico e planeamento de voos em Lisboa).

Obs: O texto foi escrito dia após dia durante o próprio evento para um melhor detalhe.

**Lisboa, 15 de Agosto de 2010.**