

ENTREVISTA PAULO DE MOURA MARQUES, PRESIDENTE DO AECP

numero 139

Sirius magazine

AVIAÇÃO E ESPAÇO

MAI | JUN 2010



AgustaWestland AW139

VOANDO SOBRE O VULCÃO

Ensaio Falcon 7X

Reportagem AERO Friedrichshafen 2010

Defesa Porta-aviões *Charles De Gaulle*

Preço €4,00 (Portugal Continental)



«Vamos renovar a frota em três anos»

O presidente do Aero Club de Portugal (AeCP), **Paulo Moura Marques**, diz que os grandes projectos existem. Entusiasmante será ultrapassar os 60 alunos anuais, porque este é um clube de e para todos

Texto **Ana Pinto da Costa e Paula Carvalho** Fotos **André Garcez**

Os meandros do AeCP não são novos para Paulo Moura Marques, que tomou posse no dia 31 de Março e aposta na renovação da frota do clube e no interesse dos sócios pelo mundo aeronáutico. A sua estratégia assenta em três grandes pilares.

SIRIUS – Quais são os seus planos para o Aero Club de Portugal agora que assumiu a presidência?

Paulo Moura Marques – Nada na vida se perde e se ganha, tudo se transforma, muito é evolução. O Dr. Salta teve uma influência preponderante, deu ao AeCP um ímpeto quando ele mais necessitava. No seu segundo mandato, eu já fui seu secretário-geral, parte de uma estratégia de renovação que pretendia implantar uma equipa mais jovem. E ao delegar muito no seu *staff*, e porque nos entendíamos muito bem, criou-se um corpo estável. O que significa que as alterações decorrem suavemente e são incorporadas como benefícios. Permitiu-nos agarrar grandes projectos, como o do centenário.

SIRIUS – E que projectos pretende implementar este ano?

P. M. M. – Consideramos que hoje em dia existem três coisas fundamentais para qualquer clube e qualquer grande instituição. Uma delas são os meios afectos à sua actividade principal, no nosso caso o voo. Assim, haverá um reforço da frota disponível, com uniformização da mesma e aumento do seu número. Isto é um plano que vem da anterior direcção. Em Portugal, as pessoas estão cada vez menos disponíveis para alugar aviões para sua utilização pessoal com 20, 30, 40 anos. São bons e úteis para o ensino básico, mas já não dão o gozo, a diversão, o conforto que se deseja e, fundamentalmente, não preenchem bem a necessidade de viagem, e hoje o sócio do clube é um sócio viajante.

SIRIUS – Quais serão as novas aquisições?

P. M. M. – Já recebemos uma nova unidade, que veio expressamente dos Estados Unidos. Portanto, a uni-





formização passará, nesta primeira fase, por Cessna 172 da última geração. Ainda não definimos se no momento subsequente iremos ou não utilizar os chamados *glass cockpit*, ou seja, aviônicos de última geração – nomeadamente os Garmin G1000. Este ano, se tudo correr bem, esperamos ainda receber outro Cessna 172. No prazo de três anos renovaremos toda a frota.

SIRIUS – Falou em três coisas fundamentais...

P. M. M. – O segundo pilar são as instalações em terra. Não há aeroclube que se possa permitir não ter boas instalações. Sei que tem havido

**NÃO OBSTANTE
OS CUSTOS,
O AERÓDROMO
DE TIRES
É ESSENCIAL**

muitas críticas às instalações em Tires devido a vários factores, nomeadamente os económicos. Muita gente considera proibitivo o preço dos serviços – de controlo terminal, estacionamento, tráfego aéreo. Não obstante a estrutura de custos ser obviamente mais elevada que noutros pontos do País onde poderíamos estar a operar, consideramos que o Aeródromo de Tires é essencial. E aparentemente parece que a nossa escolha não está errada, porque as outras entidades de referência no ensino do voo da Região de Lisboa e Vale do Tejo também continuam a apostar em Tires. Uma aposta que me parece ter a ver com dois factores: a proximidade do grande centro urbano de Lisboa – os sócios, queira-se ou não, são maioritariamente de centros urbanos – e os

acessos de Cascais, que se mantêm bons. Ainda existe um terceiro factor: a zona permite, do ponto de vista meteorológico, um grande número de dias no ano para operação. E a entidade gestora de Tires tem dado provas de grande sensibilidade para com os preços às entidades ministradoras de voo. Além de que, em termos de movimentos, Tires é a segunda estrutura aeroportuária do País.

SIRIUS – Mas a vossa sede não é em Tires...

P. M. M. – Durante muitos anos a nossa sede foi na Avenida da Liberdade, instalações que tivemos de abandonar na sequência de decisões camarárias, e gostaríamos de voltar a uma localização mais adequada. Neste momento, há condições para uma deslocalização da sede para um local com outra dimensão, outra funcionalidade e que possa acompanhar o actual momento do Aero Club, dentro da cidade de Lisboa e numa morada *prime location*.

SIRIUS – E o terceiro pilar?

P. M. M. – Os sócios são fundamentais, e possivelmente é nesse aspecto que nos diferenciamos de outros aeroclubes. Se forem inscrever-se agora no AeCP, posso dizer-lhes que o vosso número será qualquer coisa como 12 mil e tal ou 13 mil e tal. Em sócios voadores temos perto de mil, e esse é um objectivo deste ano: ter mil sócios efectivos, que pagam e vão voar. O Aero Club teve o ano passado mais de 60 alunos, depois de uma alteração de política de instrução que incluiu o investimento de parte dos custos da instrução como uma das iniciativas do centenário. Foi um recorde histórico! Nunca outra escola teve tal número de pilotos em formação.



E os resultados globais são altamente satisfatórios, já que, numa área onde a taxa de insucesso é elevada, os nossos alunos ficaram muito bem classificados e isso enche-me de orgulho. Significa que tanto a instrução

teórica como prática é dada ao mais alto nível. Mas isso implica manter bom material, não cortamos o que quer que seja em manutenção, temos contratos de longa duração com entidades a quem exigimos qualidade e não transigimos em segurança, material e pessoal qualificado e certificado. Depois, temos uma cultura aeronáutica muito forte. Há ocasiões em que a direcção diz que ninguém vai para o ar.

SIRIUS – Quantas pessoas se inscrevem no Aero Club por ano?

P. M. M. – Isso é difícil de dizer. Temos diversas actividades e as pessoas inscrevem-se porque querem ser sócios, não apenas para voar. O número de inscritos como alunos para frequentar os cursos de pilotagem em anos anteriores era, em média, inferior a 15 por ano. O ano pas-

As relações com a FAI e com a FPA

«A instituição Aero Club de Portugal foi a pioneira da aviação e a entidade que, ao longo do tempo, desenvolveu não só a parte de lazer e de recreio da aviação, assim como quando foi necessário formar pilotos para os lançar em teatro de operações em tempo de guerra... e foi sempre considerada por parte das entidades internacionais como a legítima representante de Portugal», salienta Paulo Moura Marques, que critica a Federação Portuguesa de Aeronáutica por manter com o AeCP e com as restantes federações relações «de alguma turbulência». E acrescenta: «Uma entidade que diz que quer avançar para a FAI teria de estar num estado de desenvolvimento, de grandeza, de idoneidade e de representação nacional e internacional muito à frente daquilo que está. A FAI é uma organização internacional que está para o desporto aeronáutico como a FIFA está para o futebol. Estamos a falar de mais de 200 países representados, de comissões, de deslocações constantes, e Portugal, como pequeno país, só tem um voto. Porém, temos uma aliança com uma série de outros países que consegue formar o bloco maioritário e membros portugueses que vão todos os anos à assembleia geral da FAI.» Paulo Moura Marques ressalta a complexidade da situação: «A FAI é uma estrutura internacional de extraordinária complexidade, e quem estiver a representar Portugal tem de a conhecer bem, tem de ter poder de influenciar, conhecer os actores, as regras, os procedimentos. Parece-me difícil que uma entidade com um único funcionário e que partilha espaço com outra federação tenha capacidade para o fazer. O AeCP tem um peso institucional que a Federação não tem. Se a FPA nos procurasse, como outras federações o fizeram, com a intenção de colaborar connosco, poderíamos criar um período de transição.»



sado atingimos o recorde e este ano provavelmente iremos ultrapassá-lo, pois já temos as inscrições de alguns dos primeiros cursos lotadas. Os preços praticados são os mesmos do ano passado, com aplicação da mesma política de moderação nos custos de instrução. E é importante continuarmos esta campanha a favor do voo nacional, trazer os mais novos. No AeCP o padrão são pessoas que estão bem profissionalmente, com alguma liberdade quer de tempo quer de dispêndio monetário. Vamos tentar erradicar a ideia de que este é um clube de senhores e senhoras bem-postos na vida, este não é um clube de ricos, é um clube de todos.

SIRIUS – Se não fosse o centenário, os preços seriam mais altos...

P. M. M. – Sim, rondariam os 10 mil euros (actualmente são 6 mil euros),

É IMPORTANTE CONTINUARMOS ESTA CAMPANHA A FAVOR DO VOO NACIONAL

mas não há qualquer intenção de voltar a esses preços. Pretendemos levar mais pessoas a tirar o *brevet* para voarem a seguir. O retorno será feito nas horas voadas e não tanto no valor da instrução. E daí encaixar bem com a ideia de renovarmos a própria frota. Este é o terceiro pilar, trazer mais pessoas, apostar nas camadas mais jovens e também nos incentivos aos sócios já existentes através de programas de voo; estamos a pensar organizar dois *raides* e dois *fly in* por ano.

**SIRIUS – Qual vai ser o preço do alu-
guer do novo avião?**

P. M. M. – Fazemos um preço com *tranche* para os sócios, o que permite baratear por hora, e temos o preço da hora fixa que ronda os 170 euros.

SIRIUS – Qual o montante do investimento, sobretudo na renovação da frota?

P. M. M. – O valor estimado situa-se acima dos 100 mil euros em beneficiação e renovação de frota. Há ainda a reabilitação da sede e das operações de Tires, obras no decurso de três anos no hangar, envolvendo um encaixe financeiro grande. Os números no AeCP são hoje números já pouco próprios de aeroclube. Mas uma das nossas grandes ambições é tentar bater o recorde dos 60 pilotos inscritos nos nossos cursos, e aí podemos incluir o investimento em publicidade, *marketing* e divulgação, que é grande.

SIRIUS – E o Aero Club tem capacidade para mais do que esses alunos?

P. M. M. – A nossa estrutura comporta, mas haverá um reforço a nível estrutural, não só de instrutores práticos mas também teóricos. Temos hoje uma equipa de alto gabarito e todos os instrutores são de 'primeira água'.

Vamos reforçar com a entrada de mais dois instrutores para a prática, após escrutínio. Não basta voar bem e ensinar bem, têm de ter um nível de proficiência elevado. Não temos uma política discriminatória, temos uma política preferencial por pessoas da casa. Também estamos em ajustes ao próprio conteúdo do curso teórico. Todos os anos há revisões regulares para ajustar as horas de cada conteúdo, o reforço por altura dos exames, rectificar o que correu menos bem.