



Legenda: Lillo, WAG 2001, chegada da classe 18m, depois de mais de 500 km de trajecto à média de 140km/h .... e sem motor.

## SEGUNDOS EM VEZ DE QUILÓMETROS!

### Planadores: um campeonato mundial e outro nacional, uma prova europeia e outra regional

José Aguiar (texto e fotos)

#### 2001, um ano atarefado para o voo à vela português.

Há alguns anos – quando relançamos o Voo à Vela em Portugal - o universalmente conhecido Filipe Conceição Silva lançou um novo grito de combate: *Quilómetros em vez de minutos!*

Queria o Filipe referir-se, com essas palavras mobilizadoras, ao estupor em que, no fim da década de 80 tinha caído o voo de planador em Portugal – dominado por personagens desactualizadas e dispendo de máquinas com tecnologia do tempo da II Grande Guerra –, resumindo-se a tentativas de fazer mais ou menos uns minutuzinhos, contrapondo-lhe a necessidade de investir na prática de *cross country*.

Hoje estamos em vias de ultrapassar este segundo ciclo. Para uma mão cheia de pilotos já é coisa corriqueira o yo-yo ou o triângulo higiénico de 300 km, aos fins de semana, pelo que se colocam novas metas: *Segundos em vez de quilómetros!*

Quero dizer, depois de perdido o medo do cross country em distância – e este ano fizeram-se dezenas de voos com mais de 300 km, muitos ultrapassando os 500km, multiplicando-se os detentores das insígnias FAI C de Prata, C de Ouro e de Diamantes, obliterando-se os recordes de distância e de velocidade, tanto em território

nacional como no estrangeiro). Desenha-se assim um novo objectivo: fazer quilómetros sim, mas substancialmente mais depressa.

Pela primeira vez dispomos de material competitivo e pilotos capazes de integrarem duas equipas competitivas que participaram no recente campeonato do mundo de voo à vela (World Class e 18m) no decorrer dos jogos mundiais do ar (WAG – Lillo), em Espanha. Também pela primeira vez tivemos um Campeonato Nacional baseado em regras internacionais e muito actualizadas, determinando-se os resultados finais em duas provas (o I Torneio de Castelo Branco disputado no fim das férias da Páscoa e o já tradicional Campeonato Nacional, realizado em Évora em Julho), com todos os dez participantes (número recorde) equipados com loggers, encerrando os, por vezes muito desagradáveis, amadorismos de anos anteriores.



Legenda: As "abelhas" C3 e C4 quase prontas para ferrar, quer dizer, para partir, na pista de Castelo Branco onde houve festival aéreo e tudo.

### **1º Torneio de Castelo Branco - Maio de 2001**

As hostilidades, quer dizer, os jogos começaram exactamente em Castelo Branco, com uma prova muito simpática, dirigida por Norberto Grancho, baseada num modelo pragmático e viável (dois dias de competição e um de fecho – quer dizer, de grande festaria -, o que pode ser conseguido num qualquer fim-de-semana prolongado).

A prova de Castelo Branco foi vencida por J.P. Rosado que, voando em LAK17a (o tal Ferrari), manifestou uma superioridade esmagadora sobre o resto dos competidores, montados em "charruas", quer dizer "abelhas" ...isto é PW5's (veja-se, em quadro anexo a este artigo, a compilação final dos resultados).

No primeiro dia J.P. Rosado e Jorg Herrmann destacaram-se realizando os mais longos voos. No entanto o regulamento previa um sistema desajustado de controlo dos pontos de volta (em vez de um cilindro FAI c/ 500m de raio, utilizava-se o sector fotográfico) o que tornava um verdadeiro quebra cabeças pré-definir a geometria de

passagem entre pontos –escolhidos de uma longa lista. Por essa razão, Jorg Hermann perdeu, administrativamente, grande parte da sua vantagem inicial.

O mais destemido foi Luís Gomes, que – como habitualmente - saiu na brasa ....para ir visitar as vacas logo a seguir ao primeiro ponto de viragem. No dia seguinte o mesmo piloto jurava a pés juntos que não iria aterrar fora – enquanto os outros concorrentes morriam de riso, rebolando-se pelo chão. O piloto do C4 acabou por cumprir rigorosamente o prometido, mantendo-se mais de uma hora no circuito e na altitude de entrada no vento de cauda da pista de Castelo Branco, onde aterrou. Diga-se de passagem que no mesmo dia os outros concorrentes voando em PW5 pouco mais fizeram do que sair do circuito ....e aterrar fora.

Quando todos os PW5 já estavam no chão e perante a melhoria substancial do dia, viram – rangendo os dentes e soltando baixinho exclamações absolutamente impróprias para serem publicadas nesta revista – passar bem alto o LAK17a de JP Rosado, a passear de um lado para outro, quer dizer, 100km para aqui, mais uns 100km para acolá, num voo magnífico que muito justamente lhe deu a vitória nesta primeira prova.

Castelo Branco revelou-se um local muito promissor para o voo à vela, ainda que o regresso à pista quando regressamos de algumas direcções em planeio final, seja particularmente delicado (ainda não consegui esquecer os calafrios na espinha quando regressei baixo, da direcção de Monfortinho, sem conseguir descortinar um campinho onde pousar o estojo ...inteiro). Inexcedíveis forma a simpatia e o calor humano dos sócios, dirigentes e pilotos do AeCB.



Legenda: Duas chegadas, nos limites, de pilotos da nossa equipa, nos WAG de Lillo 2001

### **Senasa Gliding Chalange, em Ocanha**

Seguidamente, entre 14 e 25 de Maio, alguns pilotos (J.P.Rosado, J. Herrmann, J.F. Pires) da Equipa Nacional de Voo à Vela (EPVV) participaram na prova organizada em Ocanha pelo European Soaring Club (ou seja dirigida pelo célebre casal Spreckley, ambos pluricampeões em campeonatos mundiais). O interesse desta participação era óbvio: funcionaria como prova preparatória para os, já muito próximos, campeonatos mundiais a disputar ali ao lado, em Lillo.

No decorrer da competição mereceu unanime destaque o empenhamento do Jorg Herrmann pela coragem de competir com um pequeno PW5, inserindo-se no meio de *racer*'s FAI e 18m e mesmo assim conseguir regressar à base em quase todas as provas, que ultrapassavam os 400km!!! Registe-se também o estabelecimento de um novo recorde nacional de distância (J. Herrmann, em PW5, com 416,6km) velocidade, obtido pelo JP Rosado com um voo de 416km, à média de 106.7km/h em LAK 17a (para que um motor?). Inestimável a experiência adquirida pelos participantes portugueses.

### **Jogos Mundiais do Ar (World Class e 18m)**

Disse o *Take Off* que a participação portuguesa nos jogos mundiais do ar foi globalmente pouco positiva – suponho que para não dizer negativa – fazendo a ressalva dos resultados alcançados no voo à vela (um 15º, um 25º e dois 29º lugares), modalidade que se destacou do excesso de últimos e penúltimos lugares. Este comentário diz pouco: na realidade penso ter sido verdadeiramente notável e de louvar publicamente a performance dos portugueses que voaram em Lillo (classes Mundial e 18m) no decorrer dos Jogos Mundiais do Ar, entre 14 e 30 de Junho de 2001!



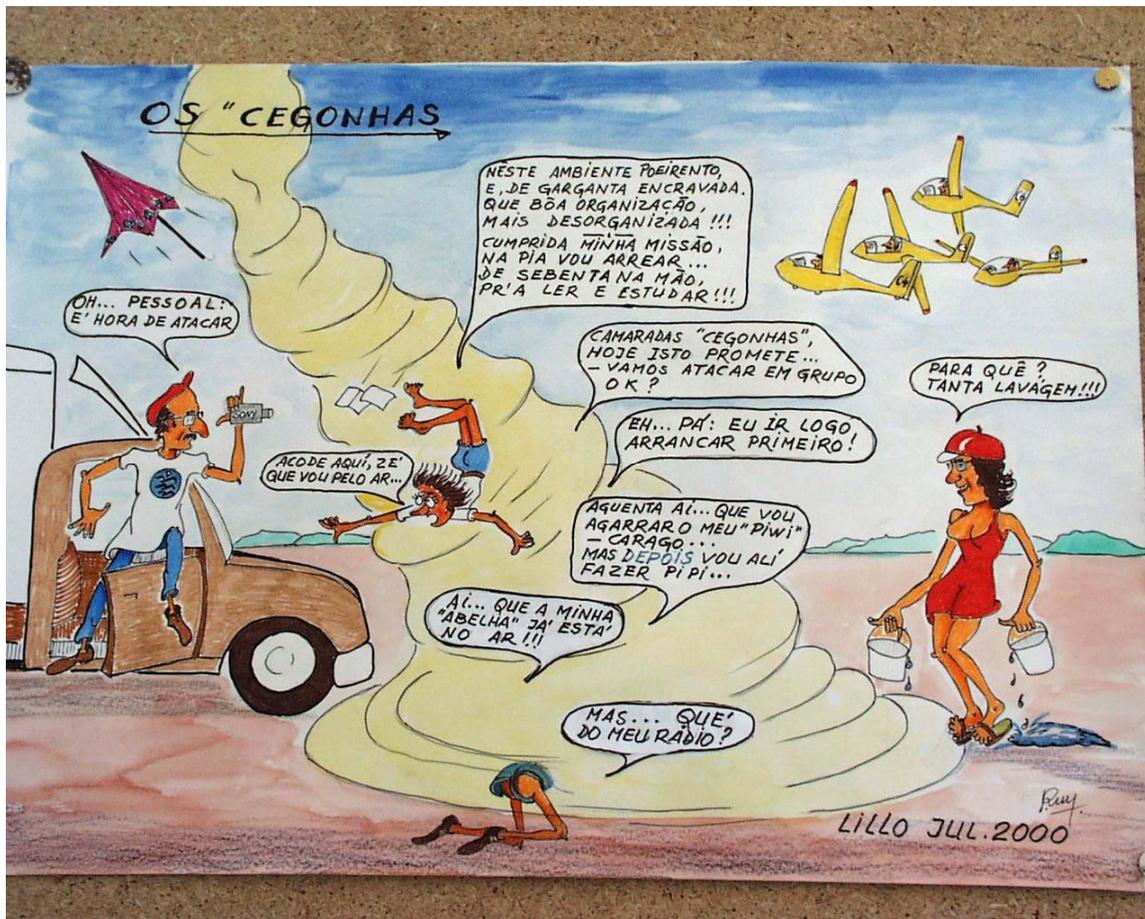
Legenda: autocolantes da equipa portuguesa (design de última hora por J. Aguiar).

Jorg Hermmann e José Paulo Rosado provaram que já alcançaram o nível de alguns dos melhores pilotos do mundo, faltando-lhes apenas resolver dois importantes questões: (i) a necessidade de voar em equipe – hoje é praticamente impossível ficar nos primeiros cinco lugares de uma competição internacional sem voarmos em equipa -; (ii) investir na consistência, procurando incrementar e manter, no longo tempo de uma prova a necessária capacidade de concentração.

De facto, em diversos dias de prova, Rosado e Jorg conseguiram feitos notáveis: serem os primeiros a chegarem (isto é em 5º ou em 6º lugar) logo depois das equipas “duo” de profissionais (como as inglesa, alemã, polaca e francesa). Por exemplo, no primeiro dia de competições Jorg (C6) chega em 6º (299km a 70.8km/h) e Rosado (C17) 12º na classe 18m (312km, c/ aterragem fora); no quarto dia o C6 chega em 9º (222km feitos a 89km/h) e o C17 em 7º (286km, a 136km/h); no sexto dia, voando, em conjunto, Rosado e Ferreira Pires fazem um extraordinário voo de 505km, voados a aproximadamente 130km/h; no último dia de competição Jorg chega em 8º e faz 258km à média espantosa de 106,84 km/h (em PW5 !!!) e Rosado chega em 5º da sua classe, fazendo 447km à velocidade supersónica de 140,64km/h.

Depois destas belíssima prestações, que lhes garantiriam um lugar nos primeiros dez classificados, é menos admissível que se deite quase tudo a perder em dias de menor concentração com classificações resvalando para o último terço da tabela (e sei que é sempre fácil mandar bocas quando se está aqui em baixo).

Como já disse várias vezes, em alta competição ganha-se não perdendo, ou seja, importa imenso a capacidade táctica, controlando os adversários nos dias fortes, procurando chegar ao campo, a todo o custo, nos dias fracos. Importa reparar que tanto os vencedores dos 18m como da *World Class* apenas se revelaram nos dois últimos dias, até aí os actuais campeões do mundo “escondiam-se” algures no primeiro terço da tabela. Aos pilotos que ocupavam os primeiro lugares, como a inglesa Shara – uma verdadeira heroína que até ao quinto dia comandava destacadamente as classificações gerais – ou o Suíço BV, bastou um pequeno deslize no penúltimo dia, perdendo alguns segundos ou minutos, para resvalarem de primeiro ...para quinto classificados.



Legenda: Caricatura colocada na tenda portuguesa por mão misteriosa, particularmente apreciada pelo director do Campeonato Mundial, o famoso Sancho Pança ...quer dizer Angel Garcia.

Gostaria de destacar, também, o grande desportivismo de José Ferreira Pires, que nunca baixou os braços e que sempre conseguia regressar de provas longas, quase invariavelmente na gama dos 500 e mais km diários, por vezes já ao por do sol, o que lhe mereceu o carinhoso epíteto de "carro" ou antes de "planador-vassoura" e merecidas ovações gerais no penúltimo e no derradeiro dia de provas ...quando, já nos últimos raios de sol, mais uma vez apareceu para executar a vitoriosa *chandelle* do costume: «Sou o último – dizia alegre – mas cheguei!»

Um único pormenor negativo a registar, a infelicidade do abandono, no fim do penúltimo dia da competição – por razões de foro pessoal e familiar – do piloto Sá e Melo.

Depois de quinze dias verdadeiramente diabólicos o Jorg Herrmann ainda se propôs tentar bater, no dia de regresso a Portugal, o recorde do mundo de distância em PW5, tentando um voo Lillo- Évora – Lillo. Assim, enquanto o resto da equipa seguia por carro, na longa viagem de regresso, Jorg fez o trajecto pelo ar, encontrando condições térmicas mais fracas do que previsto, o que o levou a aterrar em Évora, depois de um magnífico voo de 460 km.

Importa, por fim, exaltar o empenhado esforço das equipas de terra, que ofereceram os seus préstimos sem nenhuma espécie de compensação – para além do pó que comeram e da torreira infernal sofrida no dia a dia - e de cuja dedicação, verdadeiramente insuperável, dependeram os bons resultados conseguidos. É, assim, da mais elementar justiça nomear aqui os nomes destes heróis de terra, nomeadamente: Silvino Pedroso, Arunas; Rui da Câmara Cabral, Bárbara Silva; Francisco Almeida e também o apoio moral (e de lobing) de Henrique Pinto e dos rebocadores Mathieu e Matos. E seria de toda a injustiça não agradecer o empenhado envolvimento da Federação Aeronáutica Portuguesa e de alguns patrocinadores, como a BP, a ANA, as OGMA e a PLANAR, sem o apoio financeiro destas entidades seria quase impossível e muito mais ruinoso esta representação portuguesa.



Legenda: Os seniores da equipa e a sua equipa de terra (Sá e Melo, Silvino Pedroso, Ferreira Pires e Bárbara Silva). Reparar na festivas decalcomanias –do nosso principal patrocinador, a BP - que tornaram os nosso Piwi's muito vistosos e apreciados ...sobretudo pelas crianças (que adoravam as "folhinhas").

## CAMPEONATO NACIONAL

O Campeonato Nacional foi a última das provas de 2001, decorrendo em Évora entre 7 e 15 de Julho. O modelo das provas foi o das *Assigned Area Task*, onde cada piloto julgava os seus percursos em função da meteorologia do dia e do total das horas de prova (variando em geral em média entre as 3 e as 4 horas) cruzando as áreas e os pontos de volta, em sectores pré-definidos pelo Director de Prova (o J.P. Rosado, em substituição de Henrique Pinto, impossibilitado à última hora pela imprescindibilidade de uma urgente intervenção cirúrgica).

Logo no primeiro dia se verificou a dureza do modelo escolhido e os azares da meteorologia: consistindo a tarefa num voo em triângulo cujo primeiro vértice se situava em Mora com evolução para uma área triangular com origem em Montemor, todos os concorrentes que tentaram concluir a prova passando por todos os pontos, à excepção do Bohdan - que mesmo assim teve de por o motor do seu planador motopropulsionado em marcha - perante o rápido fluxo de ar marítimo, acabaram por aterrar fora do aeródromo de Évora.

A competição continuou ao longo de toda uma semana de forma renhida, na prática verificou-se que nos dias fracos, ou com vento, os LAK17a eram quase imbatíveis sendo que, nos dias fortes, os PW5 e PW6 constituíam ossos duros de roer, podendo até reservar algumas surpresas: como o voo de 977 pontos do segundo dia, com 250km voados à média de 85km/h por J. Herrmann, em PW6, ou a única prova com a totalidade dos 1000 pontos do 3º dia, com uma distância de 270 km voados a média de 76km/h em PW5, que acabou por ditar a vitória de J. Aguiar. No decorrer da mesma prova J.P. Rosado bateu de novo o recorde português de distância e de velocidade com um voo de 350km a aproximadamente 110km/h, em LAK17a.



Legenda: preparando a partida do CNVV 2001



Legenda: o ar ainda perplexo de Jorg depois da aterragem fora (tudo filmado pelo Câmara Cabral) e da qual resultou a destruição do novíssimo C7.

Único reparo negativo: o grande azar do terceiro dia, em que J. Herrmann danificou o novíssimo PW6 da PLANAR, no azar de uma aterragem fora e já quase em cima da meta (ficou a 200m do círculo de chegada). Por fortuna – ou pela extraordinária resistência e segurança dos modernos planadores plásticos - não se verificaram danos pessoais de monta, nem para o piloto nem para o passageiro.

De destacar a participação entusiasmada de alguns novos pilotos, como o Ricardo Fernandes e o Rui Aguiar, salientando-se a verdadeira revelação que constituiu a participação de Bohdan Sebestik e de Francisco Almeida, que obtiveram respectivamente o 3º e o 7º lugares.

O mais cobiçado de todos os prémios, o já célebre “Charrua de Ouro”, foi de novo atribuído ao mais especializado piloto português em aterragens fora, o insuperável Luís Gomes – conhecido lavrador e grande coleccionador de “pins” com a forma de vaquinhas -, tendo o seu colega de equipa, o eterno Câmara Cabral, obtido o prémio da melhor e mais eficaz equipa de terra.

Com base nos resultados finais do campeonato nacional, a Comissão Nacional de Voo à Vela (CNVV) promulgou a ordenação nacional relativa de pilotos que integram a Equipa Nacional de Voo à Vela, e que irão participar nas competições internacionais dos anos de 2002 e 2003 e que serão, por ordem de selecção: 1 José Aguiar; 2 José Paulo Rosado; 3 Bohdan Sebestik; 4 Jorg Herrmann; 5 José Ferreira Pires; 6 Luís Gomes; 7 Francisco de Almeida; 8 Ricardo Fernandes; 9 Pedro Sá e Melo; 10 Rui de Aguiar.

Após avaliação das lições dos WAG 2001, a CNVV entendeu –muito bem - que a preparação adequada de uma equipa para participar em campeonatos mundiais exige um envolvimento mínimo de dois anos, decisão tanto mais lógica quando se sabe que o campeonato mundial da classe Mundial será na Nova Zelândia em Fevereiro de 2003.

#### **CAMPEÃO NACIONAL 2001 (Fonte: CNVV)**

Concorrente	J.Aguiar	J.Rosado	B.Sebestik	J.Herrmann	J.F.Pires	L.Gomes	F.Almeida	R.Fernandes	P. Sá e Melo	R.Aguiar
Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
PONTOS	2042	1975	1708	1478	1342	1103	831	105	27	0

#### **3º Campeonato Nacional de Vóo à Vela - Évora - 7 a 15 de Julho de 2001**

Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	-	9º
2001.07.10	593	614	932	0	881	0	469	132	-	0
2001.07.11	809	733	740	977	0	712	390	0	-	0
2001.07.12	1000	813	416	846	683	577	141	0	-	0
2001.07.13	63	0	0	0	114	66	0	0	-	0
2001.07.14	0	42	48	0	0	0	39	0	-	0
PONTOS	2466	2202	2135	1823	1677	1355	1039	132	-	0

#### **1º Torneio de Castelo Branco - Maio de 2001**

Classificação	2º	1º	-	4º	-	5º	-	-	3º	-
PONTOS	346	1065	-	98	-	92	-	-	136	-