

Renascido a 24 de Abril?

Histórias de acidentes de aviação em plena montanha relatadas na primeira pessoa são algo raras. A minha história aconteceu recentemente, no passado dia 24 de Abril, em plena Serra da Estrela. Do acidente, que se traduziu na destruição total dum planador PW5 (CS-PBN / "C3") com pouquíssimas horas, resultou para o piloto apenas ligeiras escoriações - e muita desmoralização, claro está!... Mas serve este artigo não para lamentações, mas para olhar para o futuro, em aprendendo (todos) com os erros do passado. Creio que os erros que fiz outros poderiam ter feito também.



As 2 faces da mesma moeda: pinheiros que derrubam uma aeronave / pinheiros que absorvem o impacto.

Se este tem sido um ano negro para a aviação ligeira em Portugal, tem sido um ano **normal** para o Voo à Vela, na minha opinião, já que por cá basicamente tem havido um acidente por ano (em circunstâncias diversas)... situação séria, considerando o número reduzido de praticantes de VAV, e sendo que nenhum acidente de que há memória resultou de falhas mecânicas dos planadores!

Onde estão os perigos no VAV? Bom, se pensarmos bem sobre as 3 formas clássicas de voar sem motor, os perigos estão... em todos o lado! Senão vejamos:

- **voo em onda:** um voo em condições meteorológicas muito adversas em termos de ventos e visibilidade (ventos ciclónicos, efeito de Föhn);
- **voo em orográfica:** voos em plena montanha, frequentemente com o planador pertíssimo dos relevos, no limiar dos limites das regras VFR de distância aos obstáculos...
- **voo em térmica:** fazer espirais quase à velocidade de perda, frequentemente em "gaggles", i.e., com outros planadores a poucas dezenas de metros...

No curso PP *ab-initio* do AeCP (e noutros países, certamente) é-se treinado para voar com a precisão necessária para se fazer térmica em segurança (controlo da velocidade, coordenação, *look-out*). Mas e as outras formas de voar à vela? O piloto de VAV português que não foi lá fora fazer um curso sobre voo em onda ou orográfica, vê-se no tradicional acampamento da Páscoa na Serra da Estrela (aeródromo da Covilhã) deparado com 3 hipóteses: (i) ou consegue fazer uns duplos-comandos, caso haja disponibilidade de um planador bi-lugar e de um instrutor senior com experiência em montanha, (ii) ou não voa, (iii) ou voa num monolugar por sua própria conta e risco, tentando aplicar todos os bons conselhos que leu em livros ou ouviu no *briefing* (quando há *briefings*).

Pois foi precisamente neste cenário (iii) que me vejo envolvido no dia 24-IV-2003, quando resolvo ir tentar voar em orográfica para a Serra da Estrela, na zona da Covilhã.



Canopy, estabilizador horizontal, leme de profundidade, *aileron* da asa direita arrancados; ambas as asas danificadas até à longarina; também a célula de protecção do cockpit absorveu grande parte da energia do impacto, salvando o piloto – tudo provas da excelência de construção do moderno planador de fibra.

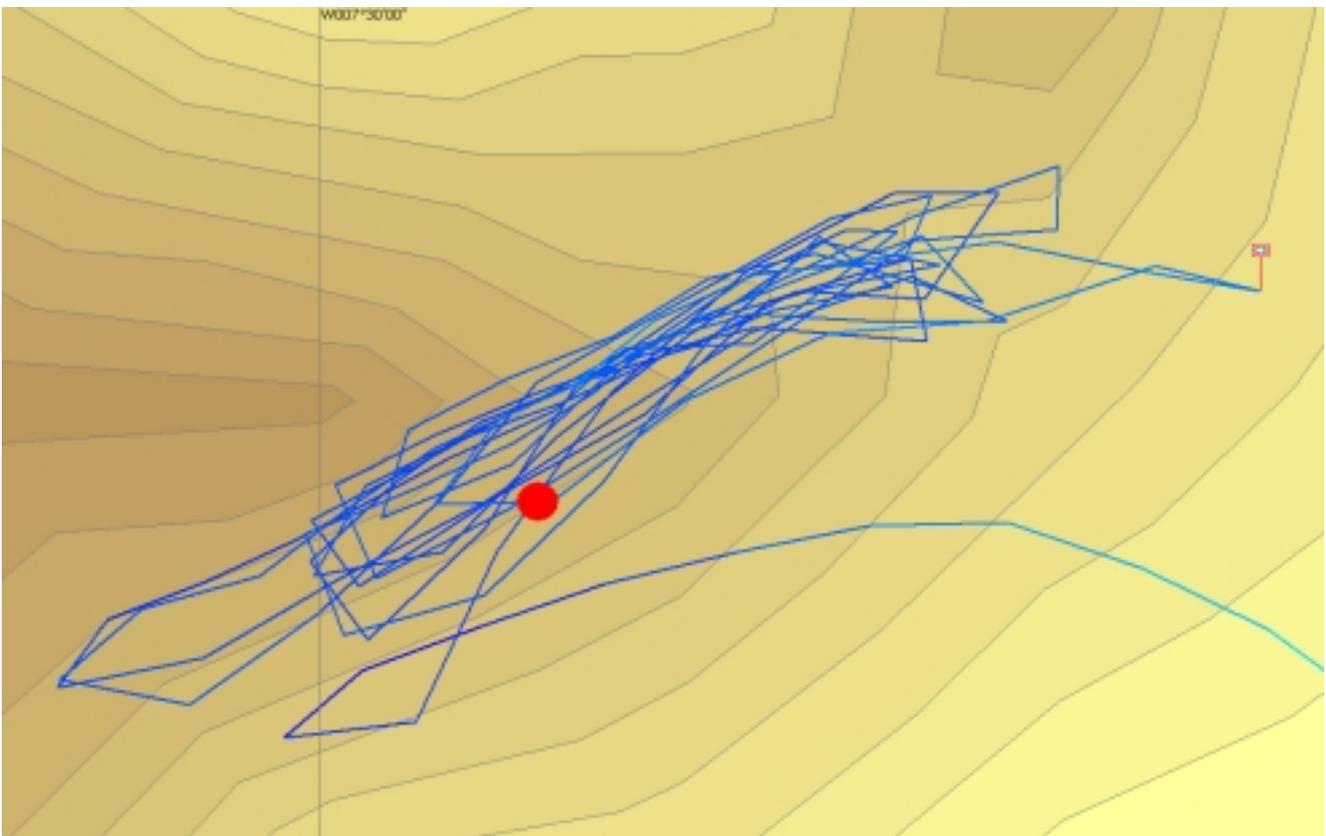
Mesmo já tendo voado na Covilhã noutras ocasiões, apenas o fiz em voo de térmica (aliás, as minhas 150 horas em planador são todas de voo em térmica, entre Sintra, Évora, Covilhã, Castelo Branco e Oçãna). Como caí então na **ratoeira** da montanha nesse dia 24?

- era o meu último dia de férias da Páscoa; a meteorologia dos últimos 10 dias tinha sido francamente decepcionante, tendo voado apenas 2 horas e pouco; isto depois de ter estado vários meses sem voar no meu PW5 (mas voei noutras máquinas), pois esteve parado por motivos de revalidação do Certificado de Navegabilidade (e a paragem não foi culpa do INAC, verdade seja dita); erro #1: o desespero para voar! é meio caminho andado para se fazerem coisas que noutras ocasiões não se fariam;
- eram cerca de 18h; ouve-se na rádio um piloto que estava na montanha, a garantir das excepcionais condições da orográfica; erro #2: ignorei que quem falava na rádio era um piloto com 10 vezes mais experiência que eu! condições boas para uns não são condições boas para todos; cada um tem o seu nível de proficiência;
- em breve, juntam-se mais 2 planadores ao pioneiro; é nesta altura que tenho de decidir se vou para o ar sozinho, ou se não vou de todo - não havia disponibilidade de planadores bi-lugares para fazer um duplo-comando com um piloto experiente; sou incentivado para ir sozinho; sinto receio antes de descolar, mas decido ir na mesma; erro #3: julgar que o medo advém de razões não objectivas! nem sempre é assim; a decisão racional, face a todos estes condicionalismos, era não ir de todo para o ar; neste caso não se tratava de medo, mas de saudável bom senso;
- quando chego à montanha e me solto do avião-rebocador, imediatamente me apercebo que as condições não eram de todo de facilidade (para o meu nível); cedo

me apercebo também da minha tendência de perder altura; não decido sair de lá e vir aterrar, continuando antes a seguir os outros planadores que se encontravam no local, já que “aparentemente não estou muito mais baixo que eles”, pensei; o estar-se em grupo pode transmitir falsas sensações de segurança; erro #4: ignorar os nossos instintos de sobrevivência! se estivesse sozinho, não tenho dúvidas que não teria lá ficado nem 3 minutos, teria vindo logo aterrar!

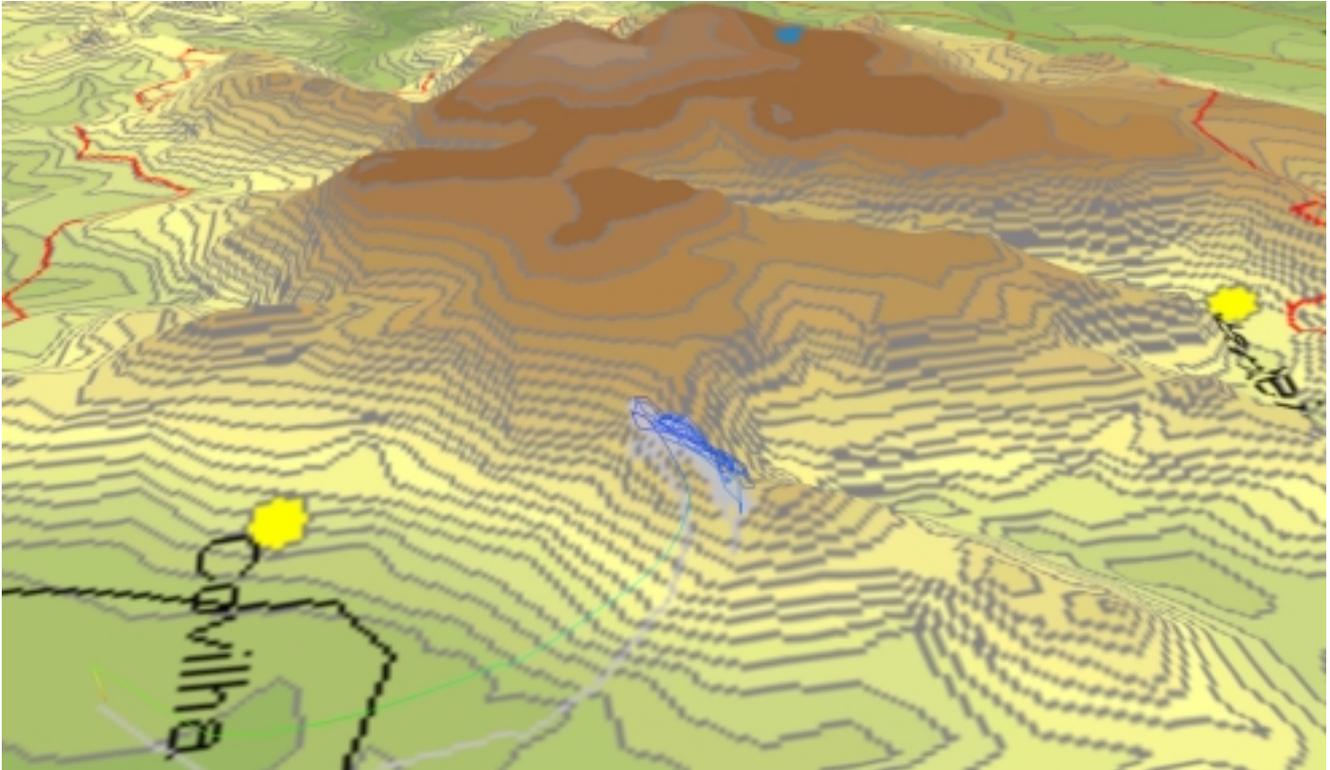
- em breve éramos 5 planadores na encosta; não só tento “aprender à força” o que os outros fazem, como fico bastante obcecado com o risco de colisão; os meus olhos estão pois mais atentos ao tráfego do que (i) ao controlo da minha distância à montanha e (ii) ao controlo da velocidade, através da consulta periódica do velocímetro (a ausência dum horizonte fiável em montanha impossibilita que se voe apenas por atitude; paralelamente, o PW5 tem comandos levíssimos, pelo que se se está rígido de mão no manche devido ao nervosismo, então não se sente o compensador de velocidade); noto então de vez em quando que fico muito perto da montanha, e que às vezes cai um pouco a velocidade; erro #5: não reconhecer in-loco que não estava treinado para este tipo de voo; o tráfego tem de se controlar, mas nunca em detrimento da velocidade ou da distância à montanha; se houve indícios que algum destes parâmetros estavam de quando em vez a ficar descontrolados, porquê insistir em ficar lá? é “voar até partir”?...

O resto do voo até à “aterragem” adivinha-se (e sucede-se a ritmo alucinante): a páginas tantas, com pouca altura, distraio-me eventualmente com a velocidade, e apanho ao mesmo tempo uma descendente forte (que não é azar, é perfeitamente normal no VAV...). Pico para recuperar velocidade, e fujo imediatamente da encosta, voltando ~60 graus, para orientar o planador em direcção ao vale. Mas a altura/velocidade é tal que fico na linha de uns pinheiros, que não consigo evitar, tendo sido atirado para o chão.



Nesta figura, relativa ao registo do voo por *logger*, assinala-se o último ponto de viragem a N-W, que foi um pouco mais longe em relação ao padrão habitual dos “8” da orográfica que estava a fazer, o que contribuiu ainda mais para perder altitude; o ponto a vermelho assinala aproximadamente o local de “aterragem”.

Também nesta última fase, quando me apercebo do perigo iminente, se pode especular se teria tido uma escapatória para evitar o pior. Muito provavelmente sim. Mas acho que não vale a pena pensar muito nisso. Proficiência para desviar obstáculos não é algo que propriamente se possa treinar com facilidade numa aeronave sem motor... **O importante para se evitarem os acidentes é não se chegar a um ponto tal em que as opções se reduzem drasticamente, ficando o piloto sem direito a margem de erro.**



Vista tridimensional do registo do voo, com respectivo mapa da zona em *background*. As zonas a escuro são as de relevo mais elevado. Notar a zona Torre, Lagoa Comprida e Vale de Manteigas, assim como a cidade da Covilhã, donde o aeródromo se situa a oeste. A Serra da Estrela acaba por ser uma montanha tecnicamente difícil para orográfica, dada a variedade de faces diferentes, e a pouca pendente nalguns sítios, complicando a escapatória para o vale no caso de uma situação de “aperto”.

Como conclusões, diria que: (i) todas as 3 formas clássicas de voar à vela, seja em térmica, onda ou orográfica, apresentam perigos que não devem ser escamoteados pela tradicional frase “perigoso é ir de carro para o aeródromo”, referida no nosso manual do aluno-piloto... (ii) um piloto PP formado pelo AeCP é treinado para voar em térmica (em Sintra ou Évora), mas não em orográfica ou onda; devia o AeCP fomentar cursos de treino específico para orográfica e onda no acampamento da Páscoa da Covilhã, para os pilotos que não têm disponibilidade de ir fazer esses cursos a Espanha ou França; (iii) os inexperientes deveriam ser “fortemente sugeridos” (leia-se “impedidos”, como se faz em muitos locais de montanha nessa Europa fora!) de voar sozinhos em montanha, independentemente do “ele até voa bem”, ou “já tem 100 horas”, ou “até já é instrutor estagiário”, ou “tem “C” de prata” – o factor relevante aqui é o treino específico. Se se demora mais ou menos tempo a adquirir a proficiência necessária, isso depende da “mão” de cada um. Mas não haver um treino de todo, é que me parece francamente indesejável.

Palavra de agradecimento final a todos os colegas do Voo à Vela que me apoiaram neste momento difícil, mormente no trabalho de resgate do “C3”. Votos de bons e seguros voos.

- António José M. Sá Mota