



Os acampamentos portugueses: funcionais mas nada de luxos!

## DIÁRIO DE LILLO

### Relato de um Português (que se viu à nora), num Pré-Campeonato Mundial e 32º Campeonato Espanhol de Voo-à-Vela

José Aguiar

#### Dia 1 – 20 de Julho de 2000, Chegada a Lillo

Um aeródromo deserto, no meio do nada, ainda não certificado pelo INAC lá do sítio, com construções inacabadas, o panorama parece negro. Haverá competição, não haverá? Amanhã ..depois, as promessas multiplicam-se.

Na dúvida opta-se por uma colaboração activa com os espanhóis, no sentido de fazer tudo para tornar possível a nossa participação que envolveu tantos sacrifícios (pessoais e económicos) para todos.

Dedicamo-nos a preparar o acampamento português, num campo de futebol junto a uma piscina por abrir. Os nativos são muito amistosos e confraterniza-se.

#### Dia 2 – Primeiros movimentos

O primeiro avião e o primeiro planador a aterrarem oficialmente em Lillo são portugueses! Já se voa em Lillo: o nosso rebocador assegura os primeiros treinos não oficiais à equipa portuguesa, à equipa francesa e a alguns alemães.

Em grupo fazemos um pequeno circuito até Mora, depois cada um por si.

O C5 e o C6 continuam pelas montanhas de Toledo, eu regresso e exploro um pouco a zona a Sul, para Este de Villacanas até ao aeródromo de La Mancha, depois para Nordeste para Horcajo de Santiago.

Fiz 200 km, à média de 70 km/h, o que não foi mau, mas ainda não chega, é preciso ser mais rápido.

#### Dia 3 – Dois é bom ...quatro é demais!

Voa-se de novo para as montanhas de Toledo, o C5 e o C6 exploram-nas em profundidade saindo dos limites do mapa. Fico com a nítida sensação de que, entre as 15:00 e as 18:00 a planície tórrida da Mancha parece dar térmicas mais fortes do que a montanha, talvez devido à fraca incidência lateral do Sol, ou por as montanhas estarem mais molhadas. Percebo também que o tipo de voo é completamente diferente do que praticamos em Évora ou Covilhã: térmica azul, com o vento significativo que temos sentido é quase impossível distinguir-se de onde provém, 100 metros de diferença para o outro planador e é difícil centrar devido ao arrastamento. Entre cada térmica anda-se em média 15 km o que significa quase 1000m de altura, falha-se uma térmica e é vacada garantida.



Briefing e siestas!

Tentamos de novo voar em equipa de quatro e, de novo, chega-se à conclusão que é difícil ou quase impossível. Os mais rápidos querem disparar, os mais lentos, ou mais baixos atrasam o grupo. A coordenação exige mil paciências.

À noite toma-se a decisão de, a partir daí, constituir duas parelhas autónomas: C3 e C4; C5 e C6.

#### Dia 4 - Home sweet home: a GALP!

Dia difícil: todos os portugueses aterram fora. Eu e o C4 decidimos testar o Sul. Saímos disparados da Serra do Romeral, 20 km depois estou verdadeiramente à rasca. O Luís safe-se e sobe, eu, 100 metros mais baixo arrasto-me em "zeros positivos". Pouco depois a inevitável aterragem fora.

Escolho um campo tipo aeroporto, com uma enorme quinta ao lado. Aterro sem problemas. Telefono ao Amaro, dou-lhe as coordenadas e arrumo as coisas. Começo a andar. O campo parece uma pista (tem mais de 1000m). No fim, junto à estrada .....uma estação da GALP!!!! Chego lá exactamente no mesmo momento que o Amaro, campeão de provas orientação (mais rápido era impossível).

Desarma-mos o planador e regressamos em tempo recorde. Os camponeses, por todo o lado, coçam a cabeça ...interrogando-se sobre o que gado, ou que tipo de produtos transporta aquele longo trailer.

Ganho nova confiança: com estes campos por todo o lado e com uma equipa de terra assim ....estão feitos comigo.





fonte: Paul Coker, Soaring, Set., 1980

À noite a constatação: toda a equipa portuguesa aterrou fora! Das duas uma: ou estamos a puxar de mais, ou de menos. Seremos assim tão nabos?

## Dia 5 - Treinos oficiais

Meteorologia lixada, vento fortíssimo de sudoeste, a organização marca apenas 110 km para treino até Marjaliza. A classe Mundial, voa com a classe Club, o que aumenta o número de planadores e, ao mesmo tempo, permite puxar pelos PW5, que são substancialmente menos eficazes do que os Cirrus e etc.

Depois da partida rapidamente fico sozinho. Progrido muito, muito devagar para Sudoeste. As térmicas são fracas e irregulares ..sinto-me um completo imbecil.

No rádio começo a perceber que afinal o problema não é só meu. Ouço reports de desistências e de aterragens em Lillo ...apetece-me fazer o mesmo. Comunico com o C5 e com o C6 que ainda estão no ar. O Rosado diz-me para não desistir .... fico picado e sigo!

Junto a uma lagoa a Norte de Turleque, na margem, onde as temperaturas são diferentes, consigo arranjar uns sopros que me permitem chegar à encosta Sul da Serra "de los Yébenes" onde progrido devagar sem ver ninguém.

Marjaliza está a cinco quilómetros mas já estou a rapar os montes (400 m QFE sobre Lillo). Os campos à frente parecem-me poucos e maus, desisto porque não estou disposto a partir o C3 antes do campeonato. Tenho a altura apenas suficiente para me aproximar de Orgaz, que tem campos bons, escolher um e aterrar.

Passo o remúo da serra e entro na perna base para um bom campo, perto de uma estrada, quando sinto uma pequena ascendência ....e enrolo ...e enrolo e enrolo! O vento forte arrasta-me na boa direcção, mas a compressão do efeito Fohn não me deixa subir.

Faço assim baixinho 10 km em direcção a Mora. Pouco depois acaba-se a sorte; tenho agora duas pequenas montanhas à frente, entre mim e Lillo. Ao roçar as pedras quentes apanho uma pequena ascendência, subo aos 500m e consigo saltar para o outro lado ...decido ir pousar a Tembleque (20 km de Lillo) e sigo com vento de cauda.

Chego a Tembleque praticamente sem descer, a restituição ao fim da tarde mantém-me no ar. A 500 metros QFE, decido arriscar Lillo (que está agora a menos de 20km) e sigo ....consigo aterrar com vento de cauda e a rapar a vinha (e esta foi a primeira de muitas). Quase a tocar no chão vejo o Câmara, interessadíssimo, com a câmara de vídeo ....estará a farejar lenha, pergunto-me?

Sinto-me infeliz pouco tempo ....ninguém tinha conseguido ir tão longe nesse dia (e a coisa será comentada no Briefing da manhã ....diz o Angel "que ay gente para todo"! Recupero a confiança. Diz-me o Yorg, depois, que alguns alemães, sempre atentos e em onda, observaram o meu voo dizendo no rádio: ...à um que se está a

*arriscar e a conseguir!* E depois, em risadinhas ...*já não arrisca mais, está a voltar com o rabo entre as pernas. Hê! Hê Hê !*(SIC!).



Chegada de José Aguiar no C3!

### **Dia 6 - Primeiro dia de provas: 107 km, prova de velocidade com bons cúmulos.**

Estou nervoso: é a primeira vez na minha vida que entro, a sério, em provas de voo-à-vela (e tanto que sonhei com isto)!

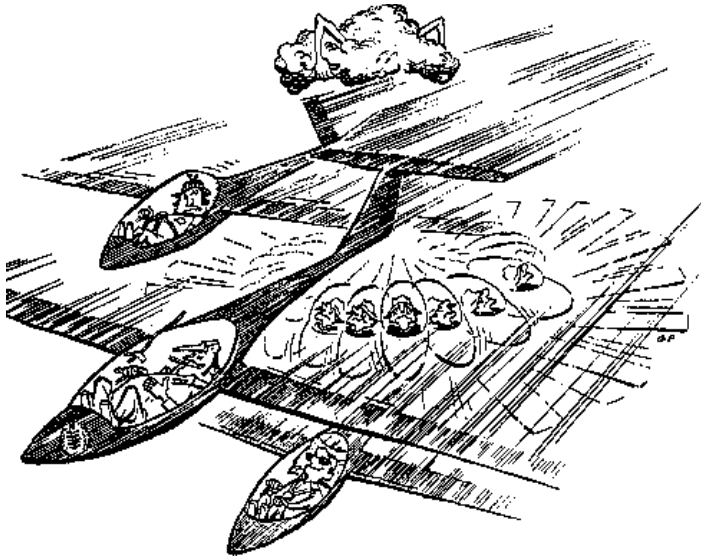
Dia super-rápido: com meteo excepcional. Em vez de 300 km a direcção da prova marca 100 Km (SIC) .. o primeiro de muitos enganar. Cúmulos marcam térmicas altas.

A sorte ditou que fosse dos últimos na grelha de partida. É mau. Tenho apenas 20 minutos para subir tão alto como os outros antes de abrir a porta de saída, tenho pouco tempo para sentir o ar e estabelecer uma estratégia.

Inseguro, deixo sair apenas alguns espanhóis e alguns planadores da Club, antes de partir .... os mais maduros, como o C5 e o C6, aguardam como vampiros que a gente lhes marque as térmicas e partem como caças ....no nosso encaicho. Passam por mim na gáspea (já foste comido...disse entre dentes, a vê-los partir.



O Luís Gomes preparando-se ....para outra aterragem fora!



O velho (Giovanni Perotti) dá-nos uma ratada a todos com 105,11 km/h; o Jorg vai muito bem em 2º com 95km/h; eu jogo na prudência e fico em 6º com 83km/h.

O Rosado no C5 e o Volpi (italiano) W1 picam-se na final glide e aterram os dois fora, a 3,5km do aeródromo (para cúmulo dos azares ficam a levar com a água dos open, dos FAI e dos 18 metros, em cima).

Quanto a mim continuo a marcar o Jesús Broto, no AJ, que me disseram ser um dos melhores dos espanhóis e que conhece bem o terreno. Agarro-me a ele como uma lapa ....mais tarde o tipo vai pagar na mesma moeda: vamos passar o campeonato todo a controlar-nos um ao outro!

No fim o desastre não é total, consigo o 6º lugar da geral. Alguma surpresa ...a equipa portuguesa está a voar bem, rápida e em vez de disputar os últimos resultados ...parece querer discutir os primeiros.

O nosso amigo polaco não quer saber ...pira-se e vai estudar o terreno para os próximos mundiais, faz mais de 300km e bate o recorde polaco em PW5 ...pimba!

## Dia 7 – Segundo dia de provas, 201km com boa meteorologia

Triângulo de 201 km, (Romeral, Menasalbas, Adlcalderina), com bom tempo.

Sou mais cauteloso na saída e deixo partir mais espanhóis da Club antes de arrancar. Consigo manter o 6º da geral (não sou o último e estou a meio, que felicidade!!).

Em primeiro fica a velha raposa (45, Diether), depois o nosso amigo polaco (LOT), com ao qual andava-mos a confraternizar excessivamente (quer dizer, copos a mais e pouco sono), com a média de 85,5 km/h. O melhor da equipa portuguesa é o Jorg, em 4º, com a média de 74Km/h, o Rosado faz 73km/h, eu faço 72 km/h (fico apenas a dois quilómetros do Jorg, mas fico em 7º, competição é assim, cada segundo conta!!!). O C4 fica em oitavo, à média de 68 km/h.

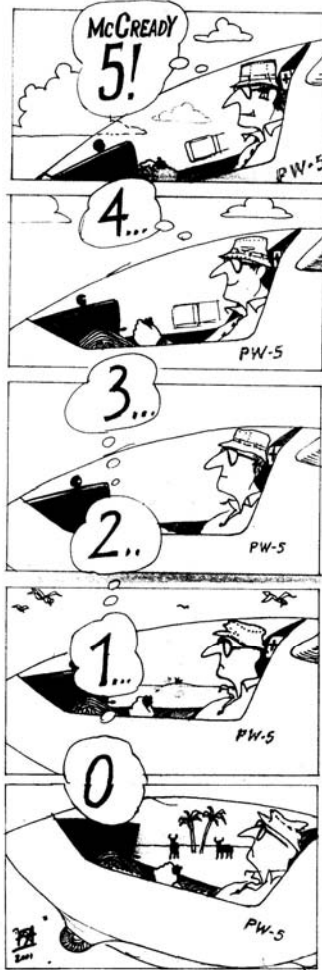
A equipa portuguesa está a voar bem, muito regular, controlando as coisas. Os espanhóis, com dificuldades em trabalharem em conjunto ... vão para o fim da tabela.

À noite confraternização Luso-Polaca, com Lituanos e Espanhóis pelo meio, à volta de aperitivos multi-culturais, grelhados, saladas, petiscos, licores e espirituais de diverso tipo. Mais uma das muitas farras gastronómicas que se lhe seguiram.

## Dia 8 - Terceiro dia de provas, 170Km,

O nosso (já) amigo polaco Sbastian partiu, substituí-o um tipo calado mas bom compincha e diabolicamente eficaz em voo: o Zbigniew Nieradka.

Comecei o campeonato sendo dos últimos na grelha...agora vou avançando, o que me dá mais tempo para sentir o ar, o que é fundamental para a velocidade de saída.



O C4 está picado e quer andar na gáspea, tento segui-lo mas, depois de Mora já nas montanhas, afasto-me ligeiramente para Norte ...já tinha tido a minha dose de apertos com o efeito Fohn, que inibia a saída das térmicas nesta zona, em determinadas condições de vento. O Luís, mais atrevido, deixa-se apanhar na armadilha e, pouco depois, a inevitável aterragem fora. Mais cauteloso consigo sobreviver. O dia melhora para Sul. Faço uma final glide de quase 50km, sobre ovos, sem acreditar muito no LX20. Chego nos limites ...mais uma vez a rapar a vinha (vejo de novo o Câmara, em posição de caça e olho no visor, no topo da pista, ...a cheirar lenha).

### **Dia 9 – Quarto dia de provas, 300km, Cancelado!!!**

Um dia lixado. Vento forte e térmica relativamente fracas. Na saída vejo os Open a contactar Onda, pelo que voo sobre ovos e consigo, devagar, fazer a transição. Subo acima dos 3000m, com alguns Club e dois ou três PW5 (entre os quais o Rosado e o Jorg). Aguardamos impacientes, pois o vento em altitude é forte e a onda está a quase 20Km da linha de partida – num dia anterior, eu e o Rosado fizéramos algo de similar apenas para acabar por passar a linha de partida no red line, quase no limite do tempo, e praticamente à mesma altitude do resto do maralhau – definitivamente, o PW5 não foi feito para penetrar, na broa!

### **Dia 10 - Quinto dia de provas, O Grande Massacre!**

Marcam-nos a maior prova no pior dia: 228km, até Navahermosa, na ponta dos Montes de Toledo (no fim do mapa), depois correndo as montanhas em diagonal até ao aeródromo de Adlcalderina e regresso (para os que conseguirem). Lixado!

O dia parece-me muito fraco, e não consigo passar dos 1600 (QFE). Às 13:40 vejo sair o 45 e a raposa italiana e decido partir antes do resto da matilha, que nos observa, faminta. Mantenho contacto com o Broto, o meu adversário mais próximo, que escolhe (c/ o 45) chegar-se à serra de los Yébenes e descer inexoravelmente. Eu mantenho-me com o Italiano mais a Norte, apontando a Mora e descemos e descemos.

Legenda: Luís gomes, .....ao ataque ...e a aterrar fora (no que foi recordista da prova). Caricatura de Francisco Almeida

As térmicas são fracas e o vento em altitude mais forte, pelo que opto por sair cedo e mais baixo. Depois de Mora apanho 3m/s e vejo, ao longe, a matilha, indecisa entre a montanha e a minha posição. Suspiro e comunico pelo rádio com o Rosado dizendo-lhe que estou a subir muito bem. Com alguma tristeza vejo-os chegar baixos (são quase uma dezena) e subirem como foguetes.

Saio apressado sem chegar ao topo e corro para Sonseca que passo a descer e a descer! Pouco depois apanho a melhor térmica do dia. Mais uma vez a planície parece funcionar melhor que a montanha. À minha esquerda, ao longe, vejo o Broto, quase 1000 metros por debaixo – fixe, este está no papo, penso: saiu com o meu tempo e com essa perda de altura, na mesma distância, dá-me uma vantagem difícil de anular, a não ser que eu meta (fortemente) a pata na poça!. Decido esgotar a térmica pois vejo o 45 a dirigir-se inexoravelmente para o chão, e aterrar perto da montanha.

Chego aos 1800 (o ponto mais alto deste voo) e vejo chegar de novo a matilha. Saio e corro para Navahermosa onde chego às 14:42. Duas horas para 90km – sinto-me uma tartaruga. Passo o ponto de viragem e chego à montanha um pouco abaixo do topo.

Mau, muito mau! Alguns da Club fazem-me companhia e começamos a andar aos papeis. Encosto-me à montanha, aproveito as zonas mais insoladas ....e suo às estopinhas. É perto, muito perto (bendigo o curso de voo em montanha que fiz em Saint Auban). Vejo chegar o resto do grupo, demasiado baixos! Pouco depois o Rosado reporta aterragem fora, e vejo mais três ou quatro a seguir-lhe rapidamente o exemplo.

Suo cada vez mais, tento estudar o mapa e decidir se me atiro, ou não, para a frente, rapando a linha de festo ...e seja o que Deus quiser! Não consigo olhar para o lado de lá e descortinar um campito (que aliás não havia) que me dê a coragem necessária. Ouço no rádio o Jorg e digo-lhe onde estou a conseguir manter-me.



Será que esta porra pode comigo???

Descubro pouco depois uma rocha mais quente de onde se solta uma térmica estreita, enrolo apertado, ainda abaixo do topo. Como abutres caiem-me em cima os da Club. Cerro os dentes e digo para comigo: *"bão-se f....., daqui não saio, daqui ninguém me tira"*, e colo-me à barriga de um Cirrus Standard (do Jorge Árias). É perto, muito perto.

Devagar subimos uns milagreiros 300 metros e, já tendo horizonte, reporto ao Jorg que me vou embora.

Sigo o Cirrus e um Astir, que partem mais rápidos. Á minha frente montanhas e mais montanhas. Ao fundo vejo uma albufeira, com campo planos, se correr mal é ali; pelo que sigo ....e que se lixe!

Na margem Sul apanho uma boa térmica que me leva aos 1700 metros. O computador diz-me que tenho a altitude mesmo justa para chegar a Adlcalderina, mas ainda tenho a serra del Pocito à frente. Estudo o mapa e vejo que esta, por traz, tem umas estradas rectas ...bem, deve dar (um PW5 pousa-se num alfinete). Saio. Chego ao vale entre as serras del Pocito e dela Velasca e só tenho dois campos possíveis, escolho aterrar no que fica a Norte. Quase a preparar o vento de cauda, apanho um cheirinho que não largo. Cinco minutos depois tenho altura para partir.

Passo Adlcalderina às 16:56 (mias de uma hora para 66Km, isto está lindo) e encosto-me à montanha, ouço no rádio, surpreso, uma voz portuguesa, é o Sá e Melo! Pergunto-lhe se viu passar muitos, diz-me – animadoramente – que não! Estou a 70km de Lillo, mas só a 1300 metros e sinto que o dia está a acabar. Decido sair logo e correr para Norte, para o morro da serra de la Debesa onde apanho outra pequena térmica que me leva de novo ao 1300. Agora estou a 50 km de Lillo. Só me faltam mais uns míseros 300m (diz-me o LX20). Reporto essa térmica ao Jorg e começo a longa e interminável descida.

Pelos ajustes decido aproximar-me do, já famoso, K100. 20km depois, perto de Turleque, surge inesperadamente uma excelente térmica que me leva, a 2m/s, aos 1500m QFE. Agora estou a 35km de Lillo e saio na gáspea. Passo o ponto de entrada e a meta no Red Line a 15 m de altura e, deliciado, subo em espiral para o circuito (no troço Chaparral Lillo consigo uma média superior a 200 km/h).

No solo tudo deserto. Vejo que faltam alguns trailers e suspeito que houve um massacre. Pouco depois dizem-me que o Jorg ficou fora e pego no trailer para o ir buscar perto do K100. Apenas 1/3 dos concorrentes, em quase todas as classes, regressaram. Fico em terceiro, com uma média miserável ....mas regresssei!

### **8-07-00 último dia, 114 km, rápidos até Urda (para ninguém ficar fora)**

A sorte da véspera põe-me em terceiro lugar da geral. Não paro de dar pulos de contente, mas estou apreensivo. Fiz toda a prova à cautela, seguindo a máxima – as provas ganham-se não perdendo! Aguentando nos dias maus (que nos dias bons todos andam bem).

Tenho agora pela frente uma prova rapidíssima e tática, onde não pode haver cautelas. Formam-se gigantescas molhadas à saída (mais de 40 planadores no topo da mesma térmica), tudo à espera que os mais atrevidos – ou mais ingénuos – saiam. Eu mantenho o Jorg debaixo do olho (o que é mútuo) e colo-me à barriga da velhinho italiano (primeiro da geral) onde não me possa ver. A molhada cresce sempre que alguém descobre uma térmica bem localizada, junto à partida.

Partem pouco a pouco os Open, depois os 18 e 15 metros, para provas mais longas.

Cerro os dentes e refreio-me. Ouço a saída do Rosado e vejo alguns espanhóis (entre os quais o Broto) a segui-lo. Deixo-os correr e, quando estão a mais de 20 Km, decido partir na gáspea (a visibilidade é excelente e vêm-se colunas de planadores até quase a Urda).

Faço 25km a direito, em golfinho, e apenas paro numa térmica forte, bem marcada por outros. Saio a 1500 metros e corro para Urda onde vejo outra coluna (chego às 14:55, com média de 65 km/h, o que é mau!). Saio quase imediatamente para Villacanas, e ando mais 30km a direito, com MacKredy a 3! Decido apenas parar numa térmica digna desse nome, quase a meio do caminho de regresso.

Vejo ao longe o Rosado a subir, perto de Villacanas, pelo que abandono a térmica e sai-o a correr. Quando chego lá, tenho a felicidade de ver a 400m acima de mim, o Broto, que tinha saído dez minutos antes (logo: estava feito!). Vejo-os sair quase no topo, consulto o LX20 e, ainda que substancialmente mais baixo, decido sair imediatamente. Passo o Chaparral 1km atrás de Broto e do Rosado (fiz média de 100km/h, até aqui, o que já não é nada mau). Do Chaparral até Lillo faço média de 211 km/h, passo a meta quase na VNE e a 15 metros. Apanho o Broto no vento de cauda e faço a final quase em simultâneo com seis planadores. A frente vejo o Rosado e um 15m a aterrarem. Asa com asa com o Broto, em formação final, ele para a terra, para mim o asfalto. Tocamos no solo exactamente no mesmo segundo, asa com asa – se fosse treinado não saía melhor. No final da corrida saio para a direita frente ao trailer e logo de seguida passam-me mais dois 15m ...xiça!.

Ouço no rádio o Jorg reportar Chaparral e sei que temos provas muito similares. Estou impaciente, a coisa correu-me bem, mas não sei se foi suficientemente bem. Pouco depois a grande surpresa, fico em terceiro (com quase 80km/h, atrás do picado 45 e do imparável polaco) naquela que foi uma das provas mais rápidas do campeonato. Com isso consigo o segundo lugar da geral.

Estamos todos radiantes: apenas desejávamos não ser os últimos e acabamos por ficar entre os primeiros – deixando, aliás, para trás o actual recordista de distância, o Dieter Mayer (que pouco depois fez mais de 600km com PW5, nos Alpes).

Inesperadamente, o conjunto dos portugueses (seja somando a dois, a três ou a quatro), acaba por obter a melhor classificação por equipas! Incrível ...ou talvez não: resultados de um trabalho de conjunto brilhante, reconhecido por todos os nossos adversários. E mais alguns resultados: o galo de chumbo, prémio destinado ao melhor empenho em aterragens fora .....foi nosso! Foi também nossa a Taça da Simpatia, atribuída por unanimidade à equipa portuguesa, e recebida com legítimo orgulho pelo Capitão de Equipa Henrique Pinto.

À noite celebramos, desafiando os franceses com um aférria ensurdecedor ....e os espanhóis atónitos. Saio, sozinho, e passeio pelo aeródromo agora deserto, entre os planadores adormecidos e penso se aqueles foram, ou não, os melhores dias da minha vida como piloto.



A equipa portuguesa com a taça conquistada por José Aguiar e o Troféu Galo de Chumbo, ganho do J. P. Rosado.