

Voo à Vela, em Portugal

Desde muito cedo na história da Aviação, Portugal abraçou a causa do ar. Em 1909, era realizado o primeiro voo em planador, nos ares de uns terrenos próximos de Linda-a-pastora. Nascia de uma forma experimental e entusiasta, o Voo à Vela em Portugal.

EMMANUEL LOMBA - WWW.AIRLOMBA.NET

O Voo à Vela é a saudável "arte" de voar sem motor, disfrutando do ar na sua plenitude, gerindo energias, do início ao fim do voo, do início ao fim do dia... Actividade lúdica, desportiva, competitiva ou até terapêutica, a prática do voo à vela assenta sobre a pilotagem de um planador.



Fotografia: José Aguiar

O planador é um avião mono ou bilugar, (geralmente) sem motor, com uma configuração aerodinâmica que lhe permite percorrer distâncias maiores com menores perdas de altura (razão de planeio), relativamente aos outros aviões. Por exemplo, se, em ar estável, um C172 com motor parado consegue percorrer cerca de 8 metros de distância por cada metro de altitude que perde, um planador típico de instrução como o L-13 Blanik consegue percorrer 28 metros, nas mesmas condições. Outros planadores há com piores e melhores performances, sendo actualmente o Eta, o que "voa mais" com uma razão de planeio de cerca de 70:1. Note-se, no entanto, que a performance de um planador não é avaliada apenas por esta variável. Mas isto é assunto para outros artigos. A construção dos planadores, ao estilo da história da humanidade, atravessou várias eras: a era da madeira e a era do metal. Actualmente, atravessa a era dos materiais compósitos; mais leves, mais resistentes, mais... melhores! Hoje em dia, encontram-se a voar em Portugal planadores representativos destas três eras, como por exemplo o Schleicher Ka 6, o L-13 Blanik e o Duo Discus, respectivamente. Se um voo num avião ligeiro pode durar até cerca de três ou quatro horas em média, num planador, é

comum voar-se até ao pôr do Sol. Em competição, os voos podem durar sete, oito ou mais horas. Neste sentido, o habitáculo de um planador deve ser tão confortável quanto possível. Se já experimentou sentarse a bordo do "15100" da Força Aérea Portuguesa, nalguma exposição, adorará sentar-se a bordo de um LS3 ou de um Duo Discus. O cockpit do planador pode ir desde o minimalista com os instrumentos mínimos, ao mais completo sistema electrónico de navegação, consoante os gostos e objectivos do proprietário. Em Portugal, foram já matriculados pouco mais de meia centena de planadores, porém, devido a razões técnicas ou burocráticas, só uma pequena parte continua sob um registo CS-Pxx e estima-se que destes, pouco mais de uma dezena estarão em estado de voo. O piloto de planador, para obter a respectiva licença de pilotagem, deve ter no mínimo 18 anos de idade e ter completado o curso de pilotagem e os exames teórico e prático. A duração de um curso é variável, pois depende de vários factores que vão desde a meteorologia à proficiência do aluno, passando pelas capacidades da escola. Se há países da Europa onde uma pessoa pode obter a sua licença em poucas semanas, em Portugal é comum demorar-se alguns meses. Aproveitase o inverno para as aulas teóricas e as Primavera e Verão para as aulas práticas. Portugal conta com pouco mais de setecentas licenças emitidas até hoje, e apesar de apenas uma minoria de pilotos ter a sua licença em dia (pouco mais de meia centena), um deles é octogenário! Com o lento crescimento do número de pilotos de planador, e para combater o envelhecimento da média etária destes, começam a aparecer movimentos promotores do Voo à Vela junto das camadas jovens da sociedade. Um exemplo disto é a associação Bicanca (ver enquadrado). Se o planador é o avião mais barato de voar, se é tão livre e relativamente tão ilimitado de operar, se proporciona tantas horas ininterruptas



Fotografia: Emmanuel Lomba

de prazer, porque é que não há mais Voo à Vela em Portugal? A resposta é tão complicada quanto a antropologia do povo português. Para começar, um planador não vai para o ar sozinho, com o seu piloto e eventual passageiro; começam aqui os "problemas"... Apesar de haver formas menos onerosas de lançar um planador para o ar, tal como o guincho, a catapulta ou o reboque com automóvel, por várias razões, em Portugal "prefere-se" o reboque por avião. Se neste tipo de lançamento, a desvantagem principal é o custo da operação do avião de



Fotografia: Emmanuel Lomba

reboque, a vantagem é que o mesmo leva o planador para onde este quiser. No caso do lançamento com guincho, muito popular no resto da Europa pelos seus baixos custos de operação, a operação deste tem de ser realizada por uma equipa de pessoas muito bem formadas/treinadas e sobretudo altamente disciplinadas! O Voo à Vela, com o planador ainda no chão, é uma actividade de equipa, onde para que uns sintam o prazer de voar, outros têm de ter prazer em ajudar. Uma vez no ar, no local desejado, separado do seu rebocador, resta ao piloto disfrutar do ambiente em que se encontra, sendo uno com a sua máquina, livre como as cegonhas com que frequentemente partilha a mesma térmica.

Portugal, pela sua diversidade paisagística, oferece aos pilotos de planador todas as condições para a prática do Voo à Vela. (In)compreensivelmente, Portugal não é apenas paisagem mas também um sistema de coisas e pessoas que nem sempre contribuem para a actividade ao nível dos desejos de cada piloto. Porém, de norte a sul do país, e.g., em Bragança, Covilhã ou Évora, entre outros locais, é possível efectuar voos que vão desde os locais "sobe e desce", térmicos ou orográficos aos avançados crosscountry.

Se por um lado existe o "sobe e desce", também conhecido como "voo para grávidas", que é normalmente feito sobre aeródromos como o de S. Jacinto, que pela sua proximidade com o mar não é propício ao aparecimento de térmicas para o prolongamento temporal do voo. Por outro lado, a Covilhã que está a tornar-se na "meça" do Voo à Vela em Portugal agrupa na sua envolvente as condições necessárias tanto para o voo orográfico quanto para o voo térmico. Em dias especiais, é também possível praticar o voo em onda. Ainda no solo, o piloto vai preparando o seu planador sem perder de vista a evolução da meteorologia. Com o passar do tempo, começa mentalmente a esboçar o voo que vai fazer. Já no ar, apalpando este, sentindo as correntes, gerindo as energias, decide se vai mais longe, até ali sobre a Torre ou até acolá à vizinha Espanha. De volta à terra firme, limpa e arruma a sua gloriosa máquina enquanto o seu espírito ainda está por aterrar.



O „Projecto Bicanca“ constitui, sob a forma de uma associação sem fins lucrativos, numa iniciativa com vista à dinamização do voo à vela entre os jovens, possibilitando o conhecimento deste desporto e a partilha da experiência do voo entre eles e, dentro das possibilidades financeiras que se venham a conseguir reunir, o apoio na obtenção da licença de voo. Esta associação, é também responsável pela organização de diversos workshops sobre diversas áreas do voo à vela. No passado dia 20 de Março, ocorreu em Coimbra um seminário sobre cross-country que reuniu durante todo o dia pilotos de todo o país.

www.bicanca.vooavela.org