

## QUANDO O VOO À VELA VIRA VACADA...

**EMMANUEL LOMBA**

Uma das modalidades do Voo à Vela é o cross-country. Este consiste em percorrer grandes distâncias com o planador. Estas distâncias podem ligar dois aeródromos distintos, ou representar uma espreitadela a outros horizontes com volta ao aeródromo de partida. O que importa mesmo é aterrar em segurança e de preferência num aeródromo...

Quem acompanhou os últimos artigos sobre Voo à Vela, ficou a saber que nesta actividade importa gerir altura (altitude acima do solo) e velocidade do planador, entre outras variáveis. O planador é uma aeronave mais pesada do que o ar e como tal está sempre a descer, dentro do ar. Quando se vê um planador a subir, das duas uma: ou está a trocar velocidade por altura, ou está a descer numa massa de ar que sobe mais rapidamente do que a velocidade de descida do planador. Este último caso é o caso mais desejado por qualquer piloto de planador e ocorre, por exemplo, nas correntes ascendentes térmicas. Quando se vê um planador ou uma ave de grande envergadura como as cegonhas, a voar em círculos, estes estarão certamente a "termalizar", isto é, a manterem-se dentro da massa de ar que sobe, para ganharem a (preciosa) altura. Pode-se dizer que o motor de um planador é o ar que sobe na atmosfera.



Fotografia Emmanuel Lomba

Na alma de um piloto, o desejo de voar é constante. Mas só depois de avaliar as condições atmosféricas passadas, presentes e previstas é que o piloto pode pensar no tipo de voo que poderá realizar. Salvo excepções de instrução ou treino, o piloto quer sempre ir mais longe para descobrir novos horizontes e se as condições se mostrarem favoráveis então o dia fica orientado para um voo cross-country.

O cross-country apesar de ser um tipo de voo a decidir "na hora", mediante as condições do momento, é sobretudo um voo que carece de uma grande preparação prévia. Não basta ter a licença de piloto e um planador. É preciso conhecer a priori os horizontes que se pretende sobrevoar um dia. Trata-se de um planeamento que pode demorar dias ou até semanas a levar a cabo. Ferramentas como as cartas topográficas ou o Google-Earth são muito úteis. Porém, um reconhecimento local do terreno com uma identificação das possíveis zonas de aterragem em caso de emergência é imperativo a bem da Segurança. Isto, tendo em mente que a época do ano influencia o estado de um terreno de cultivo, por exemplo. Assim, o piloto de planador é um desejoso de grandes (e belos) passeios pré-programados e que vai aguardando pelo dia ideal para os levar a cabo.

«Pode ser hoje...», pensa o piloto com um sorriso de uma orelha a outra, ao estudar o tefigrama e outras previsões meteorológicas para o dia. Sai de casa em direcção ao aeródromo e pelo caminho contempla os cúmulos que timidamente se vão formando no céu. Com o planador já fora do hangar, revê mentalmente todos os detalhes da preparação de um voo para fora do "cone do aeródromo" (ver caixa). Faz uma inspecção preliminar ao planador, aconchega no seu interior as mil e uma tralhas que compõem o "nécessaire", que vai desde o GPS e telemóvel com baterias carregadas ao "uribag", passando por água quanto baste e alguns alimentos energéticos. Feito o walkaround ao planador, tudo está OK para a saída.

Ouve-se no rádio: «Sierra-Papa a descolar da pista 06 com planador». Lentamente, o avião de reboque e o planador sobem nos ares da Covilhã, serpenteando o céu, à procura de correntes de ar ascendente. O céu está a carregar-se de cúmulos e para o lado de Sabugal avistam-se autênticas auto-estradas de cúmulos que se estendem para Este. «É hoje!», exclama silenciosamente o piloto, enquanto se solta do cabo de reboque. «Hoje vou ali a Espanha, dar uma volta...».

Num movimento helicoidal dentro da térmica, o planador vai ganhado altura até perto da base das nuvens, altura em que se despede destas voando para junto de outras, para os lados da Serra da Gardunha. Esta não fica bem na direcção desejada, mas os cúmulos avistados ao longo da subida permitiram traçar uma rota que conduz às tais "auto-estradas". De nuvem em nuvem, o planador dirige-se em direcção a Penamacor a alturas entre os 1200 e os 1500 metros.



Fotografia José Aguiar

O passeio estava a decorrer sem riscos incontrolláveis, apesar do cone da Covilhã ter ficado para trás. Porém, o vento de NW que se fazia sentir e as térmicas que não deixavam subir além dos 1500 metros começam a colocar em dúvida o sucesso da missão de atravessar a fronteira luso-espanhola e voltar à origem. As sucessivas tentativas frustradas de "recarregar o altímetro" ao planador fazem este perder cada vez mais altitude. «Está na hora de voltar para trás», conclui o piloto, com

a crescente sensação de que a aterragem não irá ser no aeródromo. Felizmente, pelo caminho não faltam alternativas para uma aterragem em segurança. Assim aconteceu.

Chegado à altitude de "reserva" e escolhido um campo simpático para uma aterragem forçada, iniciam-se os procedimentos para uma aterragem fora de pista. Ladeira óptima, virada ao vento e sem obstáculos, e pouco antes de tocar, freios de fora e deixar afundar o planador de modo a pousar a cauda em primeiro. Não há stress...



Fotografia José Aguiar

Feita a inspecção exterior à procura de eventuais danos, está na hora de ligar aos Amigos para lhes contar a novidade, indicar coordenadas e pedir-lhes para serem expeditos por não saber como manter umas vacas longe do planador; objecto novo no campo delas e único com partes eventualmente boas para coçar o lombo... A alegria e descontração sentidas no momento do resgate, só são ultrapassadas pela janturada ao estilo "banquete da aldeia do Astérix" que segue pela noite dentro, a seguir ao regresso ao aeródromo e debriefing com os presentes.



Fotografia José Aguiar

Amanhã é outro dia, e eventualmente outra oportunidade para um voo cross-country, desta vez com final (mais) feliz. ■

O "cone do aeródromo" é um volume cónico virtual dentro do qual um planador pode voar sem correr o risco de aterrar fora. Cada planador possui um cone próprio que depende da respectiva razão de planeio. Quanto maior for a razão de planeio, maior será o diâmetro da base do cone.

WWW.AIRLOMBA.NET