

## BAPTISMO DE VOO (À VELA)

**EMMANUEL LOMBA - WWW.AIRLOMBA.NET**

O voo à vela é uma actividade vista por muita gente como sendo radical. A ideia de um avião sem motor causa impressão e eventualmente algum pânico em certas pessoas. Este artigo pretende desmistificar um pouco o que pode ser voar em planador, descrevendo como correu, há uns anos, o meu baptismo de voo...

Eram 10:00 num sábado com céu limpo, vento fraco e temperatura própria de um mês de Fevereiro, no aeródromo de S. Jacinto. Acabara de estacionar o carro junto ao hangar do aeroclube e dirigi-me a umas pessoas que estavam de volta de um planador todo metálico, na placa. Eram alunos de um curso de pilotos de planador do Aero Clube do Porto, acompanhados pelo respectivo instrutor. Apresentei-me e disse ao que vinha. Fiquei surpreendido com o entusiasmo com que me acolheram e convidaram-me a assistir à aula que iniciara minutos antes. Tinham acabado de tirar o planador do hangar e iriam iniciar a limpeza do mesmo, antes da inspecção. Senti logo que deveria tirar o resto do dia para acompanhar passo a passo as actividades em curso. O planador era um Let L-13 Blanik, um planador bilugar muito popular por todo o mundo.



Fotografia Emmanuel Lomba

Nos dias que antecederam este primeiro voo em planador, passei horas na Internet a antever tanto quanto possível o que me esperaria. Tentei apreender o máximo de informação para que no momento fosse capaz de disfrutar ao máximo da experiência e de discernir os mais íntimos detalhes da máquina que me transportaria de S. Jacinto para S. Jacinto. Durante dias, só pensava na provável breve sensação de queda livre no momento em que o planador se solta do cabo que o liga ao avião de reboque. Como estaria enganado. O planador estava limpo. Seguiu-se um briefing que abordou os procedimentos em pista e a segurança. Foram descritos os exercícios que os alunos teriam de realizar, tais como o corte do cabo à descolagem, aterragem com vento de cauda, emergências, perda, vrille, etc. Eram alunos com algumas horas de voo e muitas aterragens feitas. Nesse dia, era mais uma aula para eles e uma grande experiência para mim. Senti-me como se, desde sempre, fizesse parte daquela turma. Iniciaram-se os trabalhos de inspecção. O instrutor interrogava a cada passo cada um dos alunos enquanto eu assistia. Que documentos devem acompanhar o piloto? Qual o período de validade da

certificação do pára-quadras? Etc. O aluno questionado respondia e o instrutor completava se necessário, tendo o cuidado de pormenorizar alguns detalhes para mim. Os pára-quadras devidamente "embalados" e selados foram conferidos e então um aluno acompanhado pelos restantes presentes fez o walkaround ao planador. Começou pela verificação do estado do "cordãozinho" que está fixado sobre a canopy. Verificou as entradas de ar dos portos de energia total e estática, colocou os freios de fora bem como os flaps. Procurou objectos soltos dentro do cockpit e testou a correcta resposta dos comandos de voo. Seguiu-se então um passeio à volta da aeronave, em jeito de procissão, procurando na "carroçaria" por mossas ou fissuras, marcas de maus tratos ou quaisquer outros elementos capazes de comprometer a segurança dos voos. Verificou as ligações de massa entre as asas e as respectivas superfícies de controlo, as lubrificações, a pressão do pneu... Em suma, o planador foi passado a pente fino. Chegou então o momento de pegar no necessário para passar um dia na beira da pista e iniciou-se o taxi do planador até cerca de um quarto de comprimento da pista, do lado da cabeceira 35, que estava em uso. Porém, este taxi foi mais um pushback, uma vez que o planador é sempre empurrado para trás até ao local desejado.



Fotografia Emmanuel Lomba

Com a precisão de um encontro bem marcado, quando estávamos a taxiar apareceu na final, vindo de Águeda, o avião que iria passar o dia a fazer reboques ao planador. Tratava-se do "Charlie-Delta"; um Morane-Saulnier 893A, «uma máquina dócil e fiel que gosta de turbulência», segundo as palavras do seu piloto. Avião e planador, alunos, instrutor e piloto rebocador reuniram para mais um briefing e o escalonamento dos voos. Ficou combinado que eu voaria após alguns voos dos alunos... Após apreciar os voos que antecederam o meu, sempre em agradável conversa com a malta em terra e com o piloto do rebocador que após deixar o o planador lá em cima

executava descidas rápidas sempre impressionantes, cheguei a minha vez de vestir o pára-quadras. Na verdade, não vesti o pára-quadras; vestiram-mo, explicando o respectivo funcionamento e procedimentos em caso de necessidade. Lembro-me de na altura dizerem-me sorrindo: «Olha que o pára-quadras não é para se usar!..». Uma vez instalado no lugar da frente, ajudaram-me com os cintos e com o ajuste da profundidade dos pedais. O instrutor, que seguia atrás de mim, ia-me explicando todos os passos da checklist à medida que ia lendo em voz alta. Prenderam uma extremidade do cabo de reboque ao nariz do planador e a outra à cauda do "Charlie-Delta". Este começou a avançar lentamente até que o instrutor falou no rádio «cabo esticado». Após um sinal de polegar levantado do instrutor, dizendo «planador sete-três, pronto para descolar», o aluno que estava na ponta da asa olhou para a frente e para trás em busca de uma eventual aeronave em aproximação e levantou a asa dando o OK ao rebocador. Ouviu-se no rádio «Aveiro, Delta-Charlie-Delta a descolar da pista três-cinco com planador».



Fotografia Maria Lomba

Começamos a rolar, ouvindo-se apenas a roda no chão e grãos de areia contra a nossa canopy, projectados pelo fluxo do hélice do avião. Rapidamente descolamos e ficamos a cerca de dois metros do chão, esperando pelo avião que ainda rolava, ganhando velocidade para, por sua vez, descolar.



Fotografia Bohdan Sebestik

Durante toda a subida, o instrutor ia informando dos diversos procedimentos em voo, chamando a atenção para diversos detalhes dentro e fora do planador. A fase do reboque é, no fundo, um voo em formação com o avião rebocador; é necessário manter o cabo esticado e acompanhar os movimentos do avião até à largada do cabo. Se não houver turbulência, dá pouco trabalho. Neste caso, o trabalho era todo do instrutor... Aos 700 metros de altura, o cabo foi largado,

enquanto eu filmava a paisagem, sem pré-aviso, apercebendo-me disso apenas pela mensagem «planador sete-três livre e confirmado» que tinha acabado de ser emitida na frequência local. Então?! Isto é assim?! Não se sente nada?! Ora estamos ligados por um "cordão umbilical", ora estamos a voar livres! Fantástico! Após o avião de reboque se ter rapidamente afastado de nós num voo picado, o instrutor autorizou-me a colocar mãos e pés nos comandos de voo e a seguir os movimentos dele, enquanto executava diversas manobras. Ensinou a executar voltas coordenadas com o auxílio do "cordãozinho" que vibrava ao sabor do ar sobre a canopy. Demonstrou o que são os famosos G's positivos e negativos. Explicou a relação entre altura e velocidade; a noção de gestão das energias cinética e potencial... Estávamos às voltas sobre S. Jacinto, ria de Aveiro, Gafanha da Nazaré, até que de repente soou um «É teul!», dentro do planador. Por instantes, fiquei atónico, olhei para os instrumentos e lentamente comecei a descrever uma volta e depois outra, com pequenas chamadas de atenção para o cordãozinho, para a velocidade e para olhar para fora. Estava a voar! A máquina e eu passamos a ser um só durante momentos de pura delícia, apenas perturbada por algum desconforto devido ao excesso de roupa que vestia na altura. Note-se aqui que uma vez a canopy fechada, é como estar dentro de um fomo solar, apesar da temperatura amena na pista.



Fotografia Bohdan Sebestik

Aos 300 metros de altura, o controlo do aparelho voltou para as mãos do instrutor que verificava em voz alta a direcção do vento e iniciava a checklist de aterragem. Pelo facto de normalmente não haver correntes de ar ascendente (e.g., térmicas) em S. Jacinto, foi praticamente impossível prolongar a duração do voo. Ainda deu para mais umas voltas sobre o aeródromo seguido de um grande circuito de aproximação sobre a ria de Aveiro. Já sobre a Gafanha, executamos a volta para a final da pista 35. Uma final longa e segura até ao toque na pista e rolagem até junto dos alunos que aguardavam a vez para voltar a voar. Foi um voo com uma duração total de cerca de trinta minutos que pareceu intemporal e deixa no corpo uma substância viciante que impele uma pessoa a querer repetir, a querer ir mais longe, a querer tirar a licença de piloto de planadores. Nesse dia fiquei convicto de que o comandante Jacques-Yves Cousteau chamava ao fundo do mar o «Mundo do Silêncio» porque nunca teria voado de planador. ■

www.airlomba.net