

# Dois dias superlativos

Francisco de Almeida

## 12.06.2003

Junho de 2003 foi um mês atípico. Os dias melhores tiveram ventos do levante, e não de noroeste como tendemos demasiado depressa a assumir ser essencial; e os poucos dias bons eram antecedidos e sucedidos por jornadas de uma mediocridade abjecta. Não houve sequências de bom tempo como seria de esperar nessa época do ano.

No entanto, esse Junho gerou o dia de vôo à vela mais perfeito que já tive o privilégio de testemunhar: quinta-feira, 12/06. Atmosfera límpida. Visibilidade de pelo menos cem quilómetros. Cúmulos com uma distribuição uniforme em todas as direcções e a perder de vista. Sobredesenvolvimento nulo. Térmicas fortes, suaves, largas, bem marcadas desde o solo. Nem um sinal de nuvens altas. Vento fraco. Absolutamente clássico.

Por razões de trabalho, apenas pude chegar ao aeródromo à uma da tarde. Os cúmulos estavam já perfeitos, tendo começado a pipocar ainda de manhã. Montei o planador em três tempos e descolei cinquenta minutos depois, sem lastro (seria absurdo perder tempo em mais preparativos no solo), sem tarefa planeada, sem declaração, sem observador oficial.

A primeira térmica levou-me dos 300m aos 1600m. Segui rumo norte sem objectivo fixo, sem preocupações de optimização, a saborear o vôo (em 2003 não tínhamos ainda o milagre do OLC Portugal, que faz de cada vôo uma prova entusiasmante). As condições eram no entanto tão superlativas que sem dar por isso vi-me a quase duzentos quilómetros de casa. Arraiolos, Maranhão, Ponte de Sor, Gavião e Proença-a-Nova haviam deslizado sob o planador como num sonho, e estava à vertical de Pampilhosa da Serra. Decidi ser boa altura para voltar.

O retorno, igualmente rápido e despreocupado, deixou-me prematuramente na antecâmara de Évora. Desejoso de prolongar o vôo, ganhei alguma altitude e meti rumo a Elvas. Encontrei apenas descendentes sobre a Serra de Ossa, provavelmente por erro na avaliação dos efeitos do vento, e fui forçado a regressar ao aeródromo com o rabo entre as pernas. Pronto, acabou-se!

A memória mais marcante deste dia é a completa ausência de dificuldade ou esforço: a navegação facilíma devido à excelente visibilidade, a ausência de calor ou frio, a sombra das nuvens a proteger dos incómodos do sol, turbulência nula, térmicas que vêm ao encontro do planador e se centram a si mesmas. Isto corado pelas visões das montanhas muito verdes e pitorescas do norte de Portugal, a estender-se até à linha do horizonte.

Alguns números: houve térmicas com médias integradas superiores a 3 m/s (o habitual em dias bons em Évora é 2 m/s integrados, não obstante os reportes ocasionais e crédulos de "variómetros com a agulha colada no limite superior"). O planeio médio foi de apenas 30:1, reflexo da ausência de lastro e de linhas ascendentes. As transições foram feitas a velocidades entre 130 e 200 km/h. A altitude máxima foi de 2900m.

Segundo as regras do OLC, este vôo teria contabilizado um pouco mais de 400 km. Isto representa apenas uma pequena fracção do potencial do dia, que estimo ter sido de 700 km para um planador de classe standard que descolasse de Évora.

## 18.06.2003

Uma semana depois, a 18 de Junho, outro dia espectacular: desta vez havia mais vento e uma incidência significativa de alinhamentos convectivos. Tal como na semana anterior, cheguei ao aeródromo após a hora do almoço e não tive tempo para lastrar. Escolhi a tarefa Campo Maior – Castelo Branco - Évora, mas sem Observador Oficial não havia possibilidade de a declarar. Descolei às 13:30 para um reboque até aos 270 metros.

Duas térmicas depois, estava nos 2200m. As condições na primeira perna, de São Machede até Campo Maior, foram inconsistentes: as nuvens, apesar de terem bom volume e coloração, eram um tanto esgarçadas. Em Campo Maior, que alcancei com pouco mais de 1100m de altura, iniciava-se uma magnífica estrada de nuvens a uma altitude de 2700m. Trepiei até lá numa única e extraordinária térmica na qual o integrador por vezes

ultrapassava os 6 m/s! (a média integrada completa desta térmica foi de 3.2 m/s). Uma vez no “andar de cima”, seguiram-se 40km alucinantes sob a estrada, a 190 km/h e com um planeio de 52:1. Isto num standard sem lastro!

Havendo duas estradas paralelas, fui forçado a saltá-las em momento oportuno, e em breve encontrei-me à vertical de Portalegre. Neste ponto, o mais correcto teria sido seguir a direcção preferencial das estradas, rumo a Pampilhosa ou Coentral, mas decidi perseverar na tarefa escolhida. O caminho até Castelo Branco interceptava três rios dos quais o Tejo Internacional é o mais encaixado. Talvez por influência dessas perturbações geohídricas não encontrei qualquer ascendente digna de nota nos 45 km percorridos até atingir a capital beirã. Seguiu-se uma recuperação paciente de altitude sobre o “Aterro”, seguida do sector fotográfico sobre a pista de Castelo Branco e por fim uma térmica melhor na qual voltei à base das nuvens: 2500m.

Uma linha de ascendentes débeis nos primeiros 20km da terceira perna permitiu perder pouca altitude até chegar às escarpas de Vila Velha do Ródão. Daí até o Fratel foi uma queda precipitada, travada apenas já perto do Gavião.

Neste ponto poderia ter deflectido em direcção à Serra de São Mamede, que continuava a exhibir as estradas fabulosas de antes, mas decidi seguir em linha directa para Évora para testar as condições azuis nessa direcção. Desejava saber se num dia com confluências muito activas marcadas por nuvens, haveria térmicas também nas zonas azuis.

Descobri a resposta rapidamente. Havia sim, mas muito mais fracas e irregulares! Nos 100km seguintes até Évora só encontrei duas ascendentes com intensidade superior a 1m/s ... Felizmente as altitudes generosas do dia salvaram-me de qualquer ansiedade no planeio final.

Números finais: 370 km em 3:45 horas, segundo as regras do OLC. Mesmo sem lastro e operando de forma conservadora, a velocidade média esteve muito próxima dos 100 km/h. As velocidades de planeio praticadas variaram entre 160 e 220 km/h com um pico de 270. Com lastro e escolhendo deliberadamente os melhores percursos, a média facilmente teria atingido os 120 km/h. Um dia para recordar!

