



O piloto que voa duplo tem a responsabilidade bem multiplicada, já que não há nada que o passageiro possa fazer para evitar algum acidente caso o piloto cometa um erro muito grave.

A primeira coisa a se considerar é a habilitação, ou seja, não se deve em hipótese alguma, voar um parapente duplo se o piloto não estiver devidamente habilitado. Entende-se aqui habilitado como sendo alguém que fez um curso e aprendeu as técnicas necessárias para executar este tipo de vôo com segurança e não apenas leu esta ou aquela literatura e tirou sua carteirinha .

Assim, o novo piloto de vôo duplo deverá procurar um instrutor habilitado que o oriente devidamente.

O equipamento

O parapente de duplo precisa de um pára-quedas específico para este fim, já que o peso total do conjunto pode chegar a mais de duzentos quilos. Ele deve estar conectado a um [bridle](#) que por sua vez, conecta-se ao mosquetão principal. Caso se faça uso do pára-quedas, não existe o risco do piloto cair sobre o passageiro, o que seria inevitável ao usar o reserva conectado de forma convencional ao ombro do piloto.

Recomenda-se o uso de selete própria para vôo duplo, pois elas são mais confortáveis permitindo mais mobilidade ao piloto. O passageiro pode usar sua selete normal, entretanto, uma selete um pouco mais simples ocupa menos espaço, facilitando a vida do piloto. De qualquer forma, o ideal é que a selete do passageiro esteja equipada com airbag ou outro sistema igualmente eficiente de amortecimento, já que o leigo tende a sentar podendo ferir-se no pouso.

A prática

O briefing

A primeira coisa a se considerar é que um briefing bem feito é a quase uma garantia de ausência de problemas em um vôo duplo. O passageiro precisa saber de antemão tudo o que vai e pode acontecer, bem como todos os procedimentos a serem adotados.

Embora pareça uma coisa simples o ato de ser passageiro em um vôo duplo, a ausência de informação pode levar o passageiro no mínimo a passar mal, chegando a ponto de atrapalhar seriamente a segurança do vôo duplo.

O **briefing** é de extrema importância, pois irá preparar o passageiro para as eventualidades que serão possíveis durante o vôo. Assim, o piloto deve procurar conversar com o passageiro enquanto prepara o parapente mostrando para ele tudo que está fazendo, os nomes das partes que está tocando, explicando que está checando se tudo está em ordem. Também deve fazer uma análise das condições explicando sobre possibilidade de turbulência ou eventuais dificuldades tanto com a decolagem quanto com o pouso.

Não é necessário explicar todas as possibilidades (colapsos, por exemplo), pois o excesso de informação pode confundir o passageiro; assim, detenha-se ao essencial, descreva a decolagem passo a passo explicando que você irá inflar parapente que deverá ficar sobre suas cabeças e que ele sentirá uma tração na selete. Explique sobre o momento da corrida e como proceder para se ajustar à selete.

Não se esqueça de que o seu passageiro é um potencial novo piloto. Se ele sentir firmeza na brincadeira, poderá facilmente se apaixonar pelo esporte.

Em vôo : Esteja atento ao estado de espírito de seu passageiro. Muitos corajosos se descobrem apavorados quando o chão começa a se distanciar. Fale pausada e tranquilamente orientando o passageiro para relaxar a musculatura mostrando para ele que tudo está tranquilo e sob controle.

Conversar com o passageiro durante o vôo é uma prática muito saudável, já que ele sente que está participando de suas decisões e não está perdendo nada daquilo que está acontecendo. Fale para ele sobre o movimento do ar, as ascendentes, os urubus, enfim; entretenha seu

passageiro. Mas não fale o tempo todo! Deixe um espaço para a pura contemplação, chamando sua atenção para a natureza que o rodeia.

O Pouso : Procure instruir o passageiro quanto ao pouso um pouco antes de iniciar a aproximação, informando-o sobre o que você pretende fazer e como ele deverá proceder.

Dicas úteis:

Assumindo-se a posição - passageiro e piloto **lado a lado** , tanto na decolagem quanto no pouso, estas operações ficam mais fáceis, pois facilita a movimentação do piloto evitando que você tropece no passageiro, especialmente quando este diminui a velocidade ou resolve estancar no chão.

Antes de pousar basta empurrar o passageiro para o lado e passar uma das pernas por trás da selete. Certamente as chances de efetuar um pouso seguro aumentarão sensivelmente assim.

E falando em pouso, é bastante conveniente que o piloto desenvolva o pouso em **pêndulo** , a fim de reduzir a velocidade no momento de tocar o solo. Isto se faz freando o parapente e liberando em seguida para provocar um suave mergulho. O efeito pendular facilita o estol que pode ser feito com mais segurança, principalmente se o vento for fraco. Naturalmente não é voando duplo que você irá treinar isto, e sim em vôo solo, já que se não der certo, teremos apenas uma e não duas pessoas hospitalizadas.

Lembre-se de que o duplo tem uma **área bem maior** que um parapente solo, **voa mais rápido**
e

conseqüentemente tem
muito mais inércia

. As evoluções levam mais tempo e fazer uma curva pode tomar um espaço bem maior que o esperado. As manobras no duplo devem ser calculadas com mais antecedência para que aconteçam com segurança.

Leve em conta que o parapente duplo tem uma velocidade-cruzeiro consideravelmente

superior que a do solo, deslocando-se às vezes a mais de quarenta quilômetros por hora. Este fator, associado à inércia e conseqüente lentidão nas manobras, torna o vôo duplo bem delicado exigindo atenção e antecipação por parte do piloto. A chegada ao pouso pode ser especialmente surpreendente, principalmente se o seu passageiro contar com alguns quilos a mais. Muita calma nesta hora, capriche no pêndulo e proporcione um pouso macio!

Manobras

Esteja especialmente atento ao fazer manobras. O parapente duplo, por suas dimensões produz uma aceleração centrífuga bastante alta quando se faz uma espiral positiva. Lembre-se que quanto maior a distância entre piloto (e passageiro) e o parapente, maior será o efeito dinâmico de uma espiral. Sendo assim, evite proceder a este tipo de manobra, sob pena de ter de administrar um passageiro desmaiado.

O fechamento de orelhas pode ser praticado sem problemas, desde que se alcance as linhas a fim de promover a manobra. Já o B-estol é normalmente bem pesado e requer bastante força física. Ao mesmo tempo, trata-se de uma técnica de descida bastante saudável já que praticamente não submete o passageiro a sustos. Naturalmente tais técnicas de descida somente devem ser usadas em situações onde elas se tornem imperativas. Evite sempre manobras com o parapente duplo.

A maioria das pessoas gosta de saber exatamente o que está acontecendo. Explique ao seu passageiro o que está fazendo vocês subirem a 4 m/s ou como é possível vocês voarem um tempão sem perder altura somente ficando perto de uma montanha. Eventualmente você poderá mostrar como funcionam os comandos e o movimento do corpo, criando assim, mais motivos para que seu passageiro recomende o vôo duplo a outras pessoas.

Lembre-se que apesar de você ser uma pessoa experiente, seu passageiro provavelmente está passando por isto pela primeira vez na vida. Tudo pode ser fascinante, aterrorizante ou simplesmente passar despercebido. Depende bastante de você.

Evite transmitir seu eventual nervosismo ao passageiro. Mesmo que a situação for complicada, procure transmitir calma. Não há motivo para que seu passageiro participe de cada gota de suor frio que lhe desça da testa. Uma vez um amigo percebeu que estava tendo dificuldade de descer por conta de uma massa de ar frio que havia penetrado no fundo do vale onde voava (que ele deveria ter percebido antes, pois este tipo de fenômeno só pega piloto distraído). Procedeu a um estol de B contando para o passageiro que estavam brincando de elevador. O

passageiro chegou ao pouso feliz da vida e nem ficou sabendo da realidade da situação.

Lembre-se: vôo duplo é responsabilidade. Você é o único responsável pela segurança e pelo conforto de seu passageiro. Se você fizer tudo direito, ele vai querer voar novamente e irá recomendar esta atividade maravilhosa aos amigos e parentes.

Um caso de vôo duplo

Em silêncio nos entendemos

Estive durante minhas férias no Rio de Janeiro onde fiz vários vôos duplos. Voar duplo realmente é uma coisa muito especial, pois resgata sensações que algumas vezes havíamos deixado para trás por puro costume de voar, o que é uma pena. Aliás, isto me faz lembrar que muitas vezes fazemos tantas coisas na vida por pura inércia, por puro costume. Coisas banais como ir de carro até o trabalho ou tomar o café da manhã. Mesmo as coisas mais simples precisam de nossa presença, afinal estamos vivos e a vida nos chama para vivê-la. O vôo duplo é uma forma de exercitar isto, de valorizar cada momento, por mais banal que ele possa parecer, já que nenhum momento é realmente banal se você está presente nele.

Para quem voa, o sonho de voar é uma realidade tão palpável quanto tomar café da manhã e por conta disto, corre o risco de se tornar algo banal, o que seria uma coisa lamentável. Não permita que isto aconteça, voador.

Ora, existe este rapaz, que guarda carros na praia do Pepino. O menino deve ter uns treze anos de idade e sempre se aproximava de mim quando eu fazia acrobacias dizendo da maneira dele que queria voar comigo um dia. Quando gesticulava mostrando seu desejo de voar, procurava sempre fazer um gesto com as mãos que representavam o piloto fazendo uma espiral, como que rodando os dedos indicadores ao redor de um eixo imaginário. Claro! Ele queria voar e queria que eu fizesse uma espiral. “Mas que menino radical” pensava eu.

O tempo passou e chegou a oportunidade que ele queria. Eu estava disponível para o vôo, encontrei o rapaz na praia e o convidei para fazer o vôo. Este que topou imediatamente gesticulando a tal espiral sem parar na minha frente.

Era uma coisa olhar como o rapazinho estava entusiasmado. Ele praticamente suava frio enquanto subíamos a rampa.

Nos preparamos para a decolagem e de um instante para outro estávamos suspensos no espaço. O menino na minha frente estava extasiado. Agarrou os tirantes com toda força do mundo e virou a cabeça para trás para me mostrar o primeiro pensamento que viera a sua cabeça: fez o sinal da espiral rodando o indicador seguido de um sinal de negativa muito claro... não a espiral negativa, a negativa mesmo, aquela do NÃO. Entendi tudo, nada de espiral.

No chão, ele me abraçou longamente e eu entendi que aquele havia sido o vôo da vida dele... e sem espiral, afinal, quem precisa dela?

Silvio Ambrosini – Sivuca
www.ventomania.com.br

Naturalmente não queremos aqui, desmerecer o valor da carteira de piloto.

Bridle – tira que conecta o pára-quedas de emergência a selete.