

A inflada e a corrida de decolagem



Temos a tendência a pensar que a decolagem é a fase mais delicada de um vôo. Às vezes é verdade, mas não podemos esquecer que no vôo de parapente, grande parte das decolagens são abortadas devido a problemas na hora da inflada, ou seja: desde os primeiros passos.

INFLADAS NORMAIS

Sem estar tencionados, os tirantes da frente estão nas mãos, eles vão se estender naturalmente durante a corrida, em seguida mantenha os braços afastados e suba-os flexionados, sempre mantendo os cotovelos próximos ao corpo, com o peito levemente inclinado para frente. Esta posição ajuda a resistir ao esforço necessário para o começo da subida do velame e permite uma corrida mais regular com uma boa carga na vela.

Está tudo OK? Então relaxe, que eu vou explicar mais alguns detalhes sobre a subida do velame e os gestos certos.

Vamos raciocinar cronologicamente, com vento nulo e com uma inclinação adequada.

No começo, na tração inicial, o piloto puxa apenas uma grande superfície de pano que resiste por subpressão. Isto permite que as bocas, estrategicamente colocadas, "engulam" automaticamente um máximo de ar, dando assim forma ao velame, e principalmente ao bordo de ataque, que só pede para ser elevado. A medida que se enche de ar o velame deixa o chão e o perfil completo se revela no momento em que a vela chega acima do piloto, o fenômeno da sustentação está bem estabelecido, a inflada propriamente dita está encerrada, e tudo se torna uma questão de velocidade. A velocidade de partida é necessária para que a vela se sustente por si própria, em outras palavras para que ela seja capaz de carregar seus 4 a 6 kg de tecido, linhas e tirantes. Essa velocidade, em torno de 8 a 10 km/h, é facilmente obtida nos primeiros metros da corrida.

Acelerando a velocidade aumenta e a sustentação também, de onde a sensação de uma tração vertical (para cima), estamos entre 10 a 15 km/h.

Os comandos tornam-se mais firmes, o parapente é pilotável do chão. Ele começa a carregar boa parte do peso do piloto, é importante manter o peito inclinado para frente para aumentar a carga no velame e continuar bem a corrida. Agora é a aceleração final antes da separação com o solo.

Se a velocidade for suficiente, a sustentação tira o piloto do chão e o vôo começa. (O conjunto vela e piloto atingem a velocidade de decolagem em média entre 15 e 20 km/h).

O Uso dos Elevadores Frontais

Vocês poderiam se questionar a propósito desses tirantes, pegos para serem soltos dois segundos depois com a impressão de não tê-los usados, além do que soltá-los pode ser perturbante nas primeiras vezes.

Para saber mais, basta treinar a inflada em parapentes diferentes.

Primeiro sem segurar os tirantes A, depois com os A nas mãos mas soltando-os desde o 2º ou 3º passo, e continuando assim até o gesto ser definido mais longe.

Resultado - Algumas velas sobem devagar mesmo se não tomarmos os tirantes. Outras só precisam ser tracionadas no impulso inicial, fazendo sozinhas e sem problemas o resto do trajeto de subida. Também tem aquelas que precisam ser acompanhadas pelos tirantes até a posição vertical. Como se vê, existem diferenças no comportamento de cada parapente nessa fase de subida. Essa simples constatação deveria bastar para convencê-lo de aprender bem o gesto, já que você não conhece o seu próximo parapente.

Os parapentes de saída de escola atuais são, na sua grande maioria, exemplos de docilidade na inflada. É claro que alguns mais preguiçosos gostam de serem levados até o final, mas tudo ocorre sem grandes dificuldades.

Porém, existem mais umas vantagens em sentir seus tirantes A. Por pior piloto que você seja, há uma coisa essencial que terá que ser feita a cada corrida de decolagem ao longo de uma carreira de piloto: checar o velame antes de tomar a decisão final, decolar ou abortar.

Mas antes de checar o velame, é preciso inflá-lo, fazê-lo subir, senti-lo... Enfim, saber onde ele está. Não podemos correr com a cabeça virada para o alto o tempo todo, são os tirantes que nos indicarão onde está o bordo de ataque ao longo da subida, se essa subida acelera ou não, se ela está sendo simétrica ou não, etc. Assim com o tempo e experiência aprendemos a conhecer a subida do velame apenas sentindo a reação dos tirantes.

Se for preciso corrigir ou freiar para centrar-se, parar ou diminuir a velocidade de subida, o piloto de certa experiência será automaticamente informado e reagirá imediatamente. Para os "feras", a olhada de check é mais um reflexo do que uma necessidade, tanto eles conhecem a posição do velame pelos tirantes.

Lembre-se, ganhar dois segundos na inflada, representa menos cinco metros correndo a 10km/h, o que é importante para verificar ou corrigir o velame, se a rampa for limitada.

O Momento de Soltar os Tirantes A

Tecnicamente, é um gesto mais do que simples. Basta soltar os dois tirantes e trazer em seguida as mãos aos ombros para decolar na posição de finesse máxima.

Mas esse ato automático para pilotos experientes, exige um esforço de sincronismo para os iniciantes: subir os braços, olhar o velame, soltar os tirantes, olhar o chão, dar pressão nos freios, correr... etc., e neste momento o que passa acima da sua cabeça é que vai determinar o momento certo de soltar os tirantes A.

Vimos acima que os parapentes não tem o mesmo comportamento de decolagem ou inflada, portanto o check torna-se indispensável.

Apresentação dos Casos Mais Clássicos

1º caso: Na tração o velame chega na vertical sem velocidade, estabilizando-se na corrida. É um comportamento são e muito tolerante para um iniciante em caso de atraso no soltar os tirantes. Essa reação corresponde à maioria dos parapentes escolhidos por profissionais em cursos. Não é um acaso.

Neste caso os tirantes devem ser soltos no momento em que o velame chegar acima da cabeça do piloto. Se os tirantes forem soltos cedo demais e o parapente for um desses preguiçosos, ele pode demorar a subir, quem sabe não subir mais e no pior dos casos desinflar (e descer) apesar de uma boa corrida.

Esse erro é freqüente nas rampas. Para se ter certeza de ter tempo de inflar e checar o velame, o piloto deve se colocar bem ao fundo da área de decolagem, mantendo uma boa distancia livre a sua frente. Em caso de um adiamento do ato de soltar os tirantes, ele consumirá toda a rampa para conseguir trazer o velame a cabeça corretamente... erro bem banal e facilmente evitável.

2º caso: O parapente sobe rápido, tão rápido que se o piloto ainda estiver com os tirantes A nas mãos quando a vela chegar na vertical a tempo de checar e soltar os tirantes, ele será precedido pelo bordo de ataque e suas conseqüências...

Esse caso se traduz por um leve fechamento frontal e a parada da corrida, ou por uma decolagem com efeito "gangorra", que provoca uma perda de altura, de acordo com a inclinação do terreno. Mas numa rampa de vôo, seja ela mais ou menos hostil, esses dois efeitos ou manifestações podem trazer conseqüências bem graves. Por isso, esse tipo de parapente exige uma dupla reação do piloto:

1ª - soltar mais cedo os tirantes A, sendo suficiente a inércia adquirida pelo velame no impulso inicial para que ele complete sua subida sem dificuldades.

2ª - controlar o velame logo em seguida, com os freios, para estabilizá-lo acima da cabeça antes que ele ultrapasse o piloto.

A tudo isso, é preciso acrescentar o check final, conservando uma boa velocidade de corrida. Não se preocupe, de tanto treinar no morro de escola e com um bom instrutor, você dominará a técnica rapidamente.

Vimos que a inflada pode ser diferente dependendo do parapente, mas, para simplificar, ainda não introduzimos dois parâmetros também influentes neste ponto; a velocidade do vento e a inclinação da rampa de decolagem, quanto mais o terreno é inclinado, mais o velame sobe rápido, quanto mais o vento é forte, mais o velame sobe rápido (se você não recuar, é claro), quanto mais inclinação e vento... você me entendeu! Se isso lhe parecer lógico, melhor para você, pois o porque pode não ser tão simples quanto você imagina!

Está tudo pronto e o velame está acima da sua cabeça. Você tem que checá-lo, e abortar se tiver qualquer dúvida. O controle visual não pode ser apenas um reflexo, mas um meio de assegurar-se de uma boa decolagem.

Como ninguém é perfeito, nem mesmo um piloto de parapente, vejamos as "misérias" clássicas que podem acontecer no momento de inflar o parapente, assim como os seus remédios, considerando o vento nulo, a princípio.

Subida assimétrica do velame

1ª causa provável: você não estava centrado em relação ao parapente. Conselho: cole um adesivo no meio do intradorso, perto do bordo de fuga ou de ataque. É muito útil para a abertura na decolagem e até para a dobragem. Porém não é preciso lembrar que isso não dispensa um controle de posicionamento.

2ª causa provável: falta de cuidado na abertura, nó nas linhas ou extremidades mal abertas.

O primeiro a pedir uma solução volta um mês para a escolinha.

O velame sobe normalmente acima de você, mas desce novamente para trás ou para lateral durante a corrida.

Isso é freqüente para quem começa a voar em decolagens de boa inclinação ou sempre com vento bom.

As primeiras vezes em que você tem que decolar em um terreno mais plano, que o é mais ainda se com vento nulo, você traz bem o parapente até você, mas falta dinamismo na corrida. Pode ser também uma posição ruim dos comandos, baixos demais no caso.

O remédio? Treinar uma boa velocidade de decolagem, assim como a posição correta de pilotagem no dia certo e no lugar certo.

O velame sobe bem, você mantém a velocidade certa (Bravo!), mas de um lado as bocas estão fechadas ou pouco infladas.

Antes de tudo, mantenha sua velocidade, é indispensável para que o parapente reaja aos seus comandos.

Em seguida abaixe levemente os dois comandos, sem brutalidade, eleve os braços novamente para dar a aceleração final... Se digo para abaixar os dois braços ao mesmo tempo, é para poder reabrir mantendo a direção durante a corrida. É claro que você vai manter sempre a possibilidade de abortar se for preciso. Ninguém fez sua última correção a 20 cm do abismo.

O velame sobe com ligeira assimetria, chega acima de você, mas continua inclinado lateralmente.

Como antes, se a área de decolagem permitir, não aborte. Mantenha uma velocidade regular para ter um parapente controlável e tome uma trajetória levemente oblíqua para o lado para o qual tende o velame, sempre o ajudando a voltar dando uma leve pressão no freio oposto a inclinação. Procure centrar-se embaixo do parapente durante a corrida.

Assim que o velame começar a voltar ao eixo, retome a posição simétrica nos comandos, tomando cuidado para o velame não passar para o outro lado, por inércia.

Desta vez o velame está impecável, mas há um nó na suspentagem. Aborte imediatamente se sua técnica de decolagem (inflagem) não estiver bem adquirida. Caso contrário, se as condições o permitirem (com um bom vento de frente, por ex.), tente dar umas puxadas secas no grupo de linhas emboladas. Se tudo entrar em ordem, termine a decolagem. Se os nós resistirem ou a hora "H" estiver próxima, o aborto é categórico! Não imagine nunca que os nós possam desaparecer milagrosamente em vôo! Do mesmo jeito que um nó na suspentagem pode parecer inofensivo no chão, e deixar o velame subir normalmente, ele pode trazer-lhe sérios problemas desde os primeiros segundos de vôo (volta à encosta, décrochage assimétrica, ou parachutagem).

Saiba que, apesar de numa velocidade constante, uma correção de rumo ou uma reabertura de orelha pode freiar o velame, fazendo-o voltar ligeiramente para trás, e mesmo que ligeiramente, está fora de cogitação decolar assim, pulando por exemplo. Você tem que ter tempo (ou corrida) suficiente para retomar os tirantes A, carregar bem o velame jogando o corpo para frente e trazendo-o para a vertical. Caso contrário é aborto imediato. Ao ler todas essas análises de decolagens, você vai pensar que uma corrida de decolagem precisa de pelo menos uns 600 m de comprimento e uns 80 m de largura, "Engana-se", ao longo das experiências, um olhar rápido, e uma análise da situação ou a correção se fazem em alguns metros.

No entanto, é preciso aceitar a derrota em alguns maus dias, e abortar novamente depois da 4ª tentativa. A frustração poderá ser maior ainda depois de um estabaco nos arredores.

INFLADAS ESPECIFICAS:

- Com vento de face de 10 a 15 km/h:

O velame sobe rapidamente com apenas alguns passos, tornando-se pilotável de imediato. Você pode mantê-lo na vertical mesmo que parado, o vento permitindo uma pressão suficiente para que ele se sustente.

Tomara que você ainda não tenha esquecido o começo do capítulo...

Neste caso nada de saída brutal. Muitas vezes, é preferível recuar, dar alguns passos para trás, durante a subida do velame, para recentrar-se abaixo dele, do que resistir bestamente se curvando.

Uma vez que o velame estiver na vertical, o restante da corrida é simples já que só faltam 2 ou 3 km/h a ganhar para atingir a velocidade de decolagem.

São as condições ideais para manter o velame na cabeça e garantir uma verificação "grand luxe".

- Com vento de face de 20 km/h:

A inflada é rápida, muito rápida e o controle tem de sê-lo também, sobretudo e principalmente com os parapentes que já tem facilidade para subir em condições normais. Assim que posicionado, o parapente é pilotável, por isso cuidado com os comandos.

A velocidade de decolagem é adquirida instantaneamente, e um simples passo basta para deixar o planeta, mas a técnica de decolagem é diferente.

1 - Com assistência:

É preciso que alguém segure a selete durante a subida do velame, para impedir um recuo ou uma decolagem brutal. O ideal é ser segurado logo abaixo dos mosquetões dos tirantes, para poder levantar a cabeça facilmente. Cuidado: nada de segurar nos tirantes das pernas, senão desequilibra o piloto desde a subida do velame.

Em seguida, quando ele estiver estabilizado na vertical, entenda-se bem no decolar. É o método mais simples e mais eficaz para aprender o "ofício", mas ele exige gente cooperando. Cuidado para não recrutar o primeiro curioso, ele não ousara recusar, ms talvez o largue cedo demais, impressionado pela ação.

2 - Sem assistência, decolagem invertida:

Trata-se de uma decolagem mais delicada, que exige treinos tranqüilos em encostas pouco inclinadas.

Uma vez instalado para uma decolagem tradicional, antes de pegar os tirantes, recue um pouco, de modo a não fechar o bordo de ataque, e dê meia volta passando um grupo de tirantes por cima da cabeça. Memorize o lado para o qual virou, é preciso criar o hábito.

Você se posicionou de frente para o velame, de costas para a decolagem, com os tirantes cruzados...Dê um passo para trás para esticar as linhas e visualizar melhor os tirantes A. Pegue-os, sem cruzar os braços, na altura habitual, no maillon ou acima dele. Em outras palavras, sem complicações, isto é, tirante esquerdo na mão direita e tirante direito na mão esquerda.

Os freios continuam presos nos tirantes respectivos pois o objetivo por enquanto não é subir o velame, mas pré-infla-lo. Recorre-se a esta técnica com um vento de boa intensidade. Sendo assim, basta uma leve tração nos "A" para que o bordo de ataque tome forma e procure subir.

Diminua a tensão nas linhas, dando um passo à frente, e o bordo de ataque desce sem perder a forma. A 1ª camada de linhas (tirante A) continua tencionada, sendo a ideal para detectar qualquer nó ou anormalidade parecida.

Já que você está num morrinho escola e não numa rampa pronto para decolar, treine o quanto puder a pré-inflagem de velame sem deixá-lo sair do chão. É um excelente exercício para afinar seus gestos e verificar toda a pirâmide de sustentagem até as pontas. Caso o velame ameace subir, deite-o puxando rapidamente os tirantes C e D, mais fáceis de achar do que os dos freios, que nem sempre estarão em mãos. Sua pré-inflagem está perfeita e você está louco para decolar.

Agora é hora de pegar os comandos, ou sejam, os freios. Mesma coisa: leve tensão nos tirantes, para visualizá-los da melhor maneira possível. Freio direito na mão direita e freio esquerdo na mão esquerda, e cuidado para não virar para o lado errado! Pegue os tirantes A como antes e prepare-se para elevar o velame... solte os tirantes e estabilize-o. O gesto é simétrico, não há problemas. É quando o velame chega acima da cabeça que começam as novidades. É preciso estabilizar o velame de costas para o vento (contrário à posição habitual). Os gestos são hesitantes no começo, mas a brincadeira é um verdadeiro prazer, o visual é perfeito. Está tudo em ordem? Agora meia volta, para o lado certo... e é só decolar!

Esta técnica é a mais segura para manter o velame sobre controle, inclusive e principalmente durante a meia volta, ela permite uma completa autonomia em dias de vento forte, com máxima segurança. Depois, a maior onda é efetuar novamente a manobra em sentido inverso, meia volta e desinflada do velame pelos freios. O vento continua chamando você para brincar; então não perca tempo, infle o velame e "consuma sem restrições". Se você tem a sorte de poder "pegar a mão" do seu parapente no vento e com segurança, não hesite, pois é um privilégio fantástico.

Herik Mauerberg

Parapente-Goiás

YARIS-AZUL

<http://hmauer.vilabol.uol.com.br/jaragua.htm>