



entrevista em vídeo

7-12-2007

MIKE BARBER

TÓPICOS DA PALESTRA SOBRE VÔO DE LONGA DISTÂNCIA

A Preparação é fundamental.

O vôo de longa distância é um jogo em que apostamos com a condição.

Às vezes o objetivo diverge do melhor trajeto, deve-se avaliar se o melhor é seguir para o objetivo ou voar na direção da melhor condição.

Encontraremos mais facilidades em sítio de vôo conhecido.

Escolher o dia certo e não voar na véspera ou no dia seguinte. Em cada 3 dias escolher 1 dia para voar.

Procurar trajetos retilíneos com alta pressão atmosférica.

Acreditar no dia em que você escolheu.

Avaliar o primeiro terço do vôo, se deve continuar ou pousar para se poupar para o próximo dia.

O resgate é muito importante, ele deve ter poder de decisão e ajudar na avaliação. Deve estar munido de GPS e rádio com uma boa antena.

A comunicação é fundamental em vôos de XC.

Água e barrinhas de cereais com acesso durante o vôo, analgésico preso na barra.

Tomar um antiinflamatório antes, durante e depois do vôo.

Estudar mapas detalhadamente.

Estudar a quilometragem das estradas e seus pontos de referência.

Avaliar se o melhor é pousar perto da estrada ou voar mais alguns poucos quilômetros.

Um rádio com GPS para facilitar o resgate.

O XC Ceará apresenta condições parecidas com as condições de deserto.

Usar pelos menos duas operadoras de celular.

Voar é maravilhoso, porém a estrutura que envolve o vôo deve ser lembrada nos mínimos detalhes.

Manter-se com raciocínio racional, evitar alegria em situações oportunas e tristeza em situações desconfortantes.

Em roubadas no deserto ou em regiões desérticas andar a noite.

Para evitar decisões erradas, não tenha medo de tomar decisões, tiradas ou pousos.

Evitar a busca da térmica perfeita.

Largar a térmica maravilhosa na hora certa e partir para o Cross.

O Ideal e ter várias opções de pousos.

Pensar no futuro, nas próximas decisões.

Se estiver com muita indecisão, pode abrir o cinto e pousar ou acreditar na condição e partir para o Cross.

Tenha confiança na próxima térmica, se o 'zero a zero' perdurar partir para o Cross.

Nas tiradas mais longas usar $\frac{3}{4}$ do VG.

As regulagens para Cross devem ser diferentes das regulagens para campeonatos.

Devem-se avaliar os itens proporcionalmente: razão de subida x vento x altura de tirada x desempenho das últimas térmicas.

Usar o McFly.

Quando estiver alto você avalia o vôo, quando estiver baixo (300m) usar o McCready.

Polar..... ?

Durante a palestra o Mike comentou: "evite ficar baixo em uma situação onde você tenha apenas um gatilho térmico e um pouso como opção.

Seria como colocar todas as fichas em uma aposta - all in one. Esta estratégia é muito perigosa, porque pode colocar todo o seu vôo a perder."

Vôo livre de longa distancia é algo que se constrói térmica a térmica, quilometro a quilometro e por isso não podemos ser irresponsáveis em botar tudo a perder.

Quando você esta alto, voe McCready (mais rápido e parando somente nas fortes).

Quando você esta baixo, voe em "Speeds to Fly", ou seja, esta subindo reduza velocidade para se manter na massa o maior tempo possível. se esta afundando, pica pra sair da massa porcaria. E tente voar no best glide para ficar no ar o maior tempo possível e conseguir achar a "salvadora".

E o Fabinho Nunes (e eu concordo), diz que se esta muito baixo e tem pouso abaixo, coloque contra o vento, pois aumentam as chances de você "bater" em uma termal.

Complementos:

- beba muita água
- - urine em vôo
- - relaxe em vôo e regule a asa para ficar macia. Melhor maciez do que performance.

Dica do Mike para enroscar sem se cansar: - puxe a marcha ate ela ficar com uns 3/4 ou ate o limite da instabilidade- rotacione seu casulo, colocando o rosto perto da barra lateral e os pés para o lado oposto deixando você na diagonal em relação a direção do vôo- pique a asa para ela voar mais rápida (naturalmente ocorre isso por causa da marcha caçada). - devido à rotação do seu corpo, uma mão ficara no centro do speedbar e a outro rente à barra lateral próxima ao seu rosto. - enrosque para o lado onde seu rosto está apontando e perceba que o comando e correções ficam leves e principalmente passa a ser feito pela mão que está no centro do speedbar.

Exemplo:

-Para enroscar para a esquerda (anti-horario), puxe a marcha uns 2/3 ou 3/4 -coloque seu rosto pra esquerda e seus pés pra direita, - sua mão esquerda colada no speed próximo da barra lateral esquerda- sua mão direita no centro do speedbar ou um pouquinho pra direita do centro- capote seu cinto para ficar com a cabeça bem baixa e apontada para o centro da curva (esquerda) - bom vôo

Observação: fiz o teste na minha asa (WW T2) e funciona muito bem. Usei quase a marcha toda. A velocidade de vôo na enroscada neste método subiu de 42km/h para 62km/h. Ficou bem liso e subia bem rápido também e sem cansar.

Vantagem também nas transições, pois a marcha já esta caçada e não precisa se cansar puxando-a.

... você está correto quando definiu a idéia do Mike como o "limite da instabilidade". O que ele quer é colocar a asa numa situação em que ela se mantém com tendência neutra quando

inclinada numa térmica. Ou seja, ela não tenderia nem a voltar para o vôo reto nivelado, nem a aumentar a inclinação até o limite de capotar lateralmente. Ele chamou isso de "spiral instability" ou "instabilidade em espiral". Com isso o piloto não precisa fazer força enquanto enrosca.

Só para complementar, ele usa essa regulagem de VG em térmicas aliada àquela posição na barra que ele chama de "high-siding".

É meio complicado de descrever em palavras, o Mike durante a palestra tentou demonstrar ali em pé, mas o ideal é mostrar com uma barra de controle, de preferência pendurado num cinto. Basicamente nós aprendemos na escolinha a controlar a direção da asa com os pés e não com a cabeça. O Mike ensina a ENTRAR na curva com os pés, mas logo que você determinar o ângulo de inclinação desejado você INVERTE a posição jogando os pés para FORA e a cabeça para dentro praticamente encostando a cabeça no canto da barra (tipo colada no Vario).

O peso da cabeça e do peitoral mantêm a asa querendo inclinar para dentro e os pés agora estão fazendo o esforço CONTRÁRIO, tentando tirar a asa da inclinação de curva. Por isso se chama "HIGH-SIDING" porquê os pés e o seu CG estão acima da sua cabeça, do "LADO-ALTO" do triângulo das barras de controle.

Com isso você consegue manter a asa centralizada na térmica com um mínimo de esforço pois essa posição permite que você relaxe completamente os braços, com a posição que ele demonstrou na palestra. A única coisa que mexe são os pés e se a asa estiver na regulagem correta de VG esse esforço é mínimo.

Quando ele voou comigo em Andradas, ele "estacionou" a asa do meu lado na térmica e pelo radio foi me ensinando a posição exata. Abaixa mais a cabeça, sobe mais o pé, empurra mais a barra, caça um pouquinho mais o VG, inclina mais a asa pra dentro, etc. Quando a coisa toda encaixava a razão de subida aumentava, a asa não saía do miolo da térmica eu descansava mais, enfim, fazia muita diferença.

Essa técnica permite termalizar com muito mais eficiência. Eu já consegui me manter mais ganhado do que voadores mais experientes usando essa técnica. Só que eu sou meio preguiçoso e um pouco distraído e, às vezes, fico contemplando o vôo em vez de voar da forma mais eficiente. Numa competição ou vôo de distância o nível de intensidade é muito maior, tem que voar desse jeito o tempo todo!

Quanto aos testes que você fez, só achei que essa sua velocidade de 62Km/h está muito alta para enroscar, assim você desperdiça muito da ascendente, com a ressalva que, se estiver muito turbulento, é melhor enroscar mais rápido mesmo.

O Mike não citou o quanto de marcha, pois cada fabricante e cada modelo tem diferenças.

O que ele citou foi colocar a asa no limite da instabilidade. A minha ficou neste limite a 62km/h com 3/4 u 2/3 da marcha.

Mais sobre Mike Barber no site [Vills Brothers](#)

Romeu piloto de asa e parapente