

Técnicas de vôo livre - ASA E PARAPENTE

P/A>2/001: Parapente – Asa delta – DECOLAGEM – Nível 2 +:

Quando há promessa de farofa, não chegue na rampa cedo demais (a não ser no Rio). A espera pode torná-lo impaciente e fazê-lo decolar justamente pouco minutos antes do primeiro ciclo forte. Se pousar e subir de novo, a melhor hora já passou. Não aconselho uma espera maior que 1 hora e meia.

P/A>1/002: Parapente / Asa delta – DECOLAGEM - Nível 1+:

As vezes eu fico impressionado com a pouca atenção que muitos pilotos dão a direção do vento ao decolar. Na asa delta isto é menos crítico, mas no parapente é simplesmente fundamental.

Não observe apenas uma biruta, confira se na frente da decolagem e do outro lado da rampa a intensidade e direção coincidem com a da biruta principal. No parapente o seu posicionamento diante do vento e a vela (centro) é fundamental para uma subida homogênea e correta. A decolagem portanto começa quando você se posiciona e não quando sai correndo.

P/A>2/003: Parapente / Asa delta – POUSO – Nível 2 +:

Quando você for pousar em um pouso bem grande e espaçoso, não se desconcentre demais. É comum até pilotos experientes fazerem pousos mal calculados nesta situação. Motivo: Com um pouso grande demais, o piloto não fixa sua visão em um determinado ponto e acaba fazendo uma aproximação sem planejamento de trajetória. Resultado: O piloto se perde e as vezes ainda acaba fazendo besteira. Sempre fixe em um ponto que você quer pousar e olhe para ele durante sua aproximação final. Mesmo com espaço a vontade, será um bom treino, pois você será capaz de avaliar o quanto você errou. Se houver um obstáculo a ser evitado, não fixe o sua visão nele, a tendência é pousar para onde você olha. Apenas mantenha o obstáculo na sua visão periférica.

P/A>2/004: Parapente / Asa delta – GENERALIDADES – Nível 2 +:

Após se formar na escola, voe com o máximo de freqüência. O ser humano precisa do exercício de fixação para qualquer coisa que aprenda. É que nem matemática ou outra matéria qualquer. O grande ganho não só será a evolução em pouco tempo, que te manterá motivado, mas a tranquilidade do exercício repetitivo.

Alunos que não fazem isso tem boas chances de parar de voar por volta dos 30 a 50 vôos, mesmo quando não tenham passado por nenhuma experiência desagradável.

É uma bola de neve. Você voa pouco, a apreensão aumenta toda vez que for decolar, conseqüentemente a autoconfiança cai e o vôo em vez de ser algo agradável se torna um "stress". O resultado é o abandono gradual mesmo que inconsciente da atividade. Isto acontece muito com alunos que tiveram uma formação fraca e rápida. Procure fazer estes primeiros 50 a 80 vôos em um lugar fácil de voar, para não gerar traumas ou fantasmas que não existem.

P/A>2/005:Parapente / Asa delta – GENERALIDADES – Nível 2 +:

Voe para você, e não para os outros. Cuidado, dias calmos sem turbulência e aquela merreca, são um convite a “presepadas” até para os menos exibicionistas.

Não torne perigoso o que é seguro, pois o inverso é bem mais difícil.

Se vai fazer, faça bem feito, se informe dos riscos, pense no que pode dar errado e se prepare adequadamente. Vou dar dois exemplo:

1) O maior índice de afogamentos nas praias do Rio é nos dias que o mar está um espelho só.

2) A morte do nosso penta campeão carioca Paulo Coelho fazendo acrobacia a baixa altura em Torre Pines (um dos lugares mais tranquilos para se aprender a voar no mundo).

P/A>2/005:Parapente / Asa delta – GENERALIDADES – Nível 2+:

Acostume-se de observar analisar a condição meteorológica como se fossem fotos.

Olhe de 5 em 5 minutos quando estiver na rampa.

Desta forma é mais fácil observar a evolução das nuvens e o tempo que elas duram.

15 minutos dentro de um cinto a 40 graus podem parecer uma eternidade e gera pressa para decolar. Não se equipe cedo demais, pois o fato de estar vestido cria uma pressão psicológica sua ou até de companheiros de vôo. Por outro lado não fique moscando se a condição está iniciando um ciclo favorável.

Fique pronto a tempo e se concentre na hora de decolar.

P/A>2/005:Parapente / Asa delta – GENERALIDADES - Nível 2+:

Quando a condição esta declaradamente boa, não procure arrumar justificativas para ficar no chão, não pense muito, aproveite.

P/A>1/007:Parapente / Asa delta – GENERALIDADES – Nível 1+:

O vôo livre não tem espaço para mascarados, não ria do vôo dos outros, o próximo “prego” pode ser seu.

P/A>2/008:Parapente / Asa delta – GENERALIDADES – Nível 2+:

Voe sempre com uma máquina fotográfica com filme. O vôo livre proporciona visuais inesquecíveis que não voltam nunca mais. É comum um iniciante fazer dos seus vôos uma história em quadrinhos, mas com o tempo ele aprender a selecionar os momentos e montar o seu “book”. Não deixe de fazê-lo.

P/A>2/009:Parapente / Asa delta – GENERALIDADES – Nível 2 +:

Não suba para a rampa com parte do seu equipamento em outro carro.

P/A>1/0010:Parapente / Asa delta – DECOLAGEM – Nível 1 +:

Não empreste mosquetões nem capacetes. Quem te emprestou não vai lembrar de devolver, e você não vai lembrar de pegá-los de volta antes de ir para a rampa.

É melhor emprestar o equipamento inteiro, pelo menos você dará falta do equipamento antes de subir.

P/A>2/0011:Parapente / Asa delta - EQUIPAMENTO – Nível 2 +:

O melhor equipamento é aquele que você voa melhor.

P/A>2/0012:Parapente / Asa delta – EQUIPAMENTO – Nível 2 +:

Dizem que boa aerodinâmica tem haver com estética, existem inúmeros casos que provam o contrário, portanto não escolha o seu equipamento pela cor ou pelo “ shape”, Já vi muito parapente bonito ser um “BAGULHO”.

P/A>1/0013:Parapente / Asa delta – COMPETIÇÃO - Nível 1+:

Nunca se esqueça que o vôo livre em primeira instância deve ser sempre uma forma de lazer. É muito fácil esquecermos disso quando competimos ou buscamos a nossa própria superação.

P/A>1/0013:Parapente / Asa delta – Cross - Country - Nível 2+:

Ao fazer as tiradas, se você estiver a 1/3 da altura da base, certifique-se das opções de pouso. Procure sempre ter pelo menos umas três. Muitas opções acabam nao sendo muito boas quando

você se aproxima (fios, charco, inclinação etc). Assim que voce se certificou da qualidade das opções

não se prenda a elas, se olhar demais, voce vai acabar fazendo uso delas.

Continue buscando motivação através das nuvens que estão a sua frente, mesmo que ainda longe. Imagine que você daqui a pouco vai estar em baixo delas e transforme isto na sua meta. Isto fará com que você tenha mais paciência se precisar dela.

P/A>1/0014:Parapente / Asa delta Cross Country Nivel 2+

Sempre achei que o número ideal de pilotos para voar em grupo e em torno de 4 pilotos.

E o numero suficiente para rastrear a região e não o bastante para voce deixar de desenvolver a sua própria estratégia. Com muitos pilotos em sua volta, o seu nível de analise tende a baixar,

desviando sua atenção para os outros pilotos e não a condição. O voo em pelotão e mais fácil, atinge distancias maiores em menos tempo, mas também te da uma falsa impressão de sucesso,

pois ao voar sozinho, você não vai estar preparado. Nunca deixe de desenvolver a sua estratégia de voo. Se a opção da maioria dos pilotos não coincidir com a sua, siga a sua, mesmo que depois não seja

tao bem sucedida. Com certeza voce vai aprender mais.

Um exemplo disto: Em um PW em Valadares eu estava com uns 50 Pilotos em Divino do Traira.

Todos resolveram cruzar para a cordilheira da esquerda com aquela famosa descendente no meio.

Eu achei a opção melhor pela direita e segui em frente. Depois de 40 Km encontrei o pelotao de novo (desta vez menor). Conclusão: A opção da direita foi melhor, pois eu sozinho voei tão rápido como o pelotão pela esquerda. Se todos tivessem ido pela direita, com certeza teriamos voado mais rápido.

Valeu o aprendizado.

Para os pilotos que estão fazendo os primeiros cross-countries, e aconselhável voar

inicialmente

com mais gente (10 pilotos), para não ter a frustração de um desenvolvimento lento no início. Com o tempo o seu voo vai assumindo a sua própria personalidade.

P/A>1/0015 Parapente / Asa delta Cross Country Nivel 2+

E obvio que o que eu vou dizer depende muito do local, mas como regra básica vale dizer que acima

de 2/3 da altura da base da nuvem cúmulus, você deve se orientar pelas nuvens e abaixo disto pelo

solo (relevo). Quanto mais plana a região, mais baixo e a altura que você pode se orientar pelas nuvens (1/2 ou 1/3 da altura).

P/A>1/0016 Parapente / Asa delta Cross Country Nivel 2+

Voe com um oculos de sol que defina os tons de branco da nuvem cúmulus de forma mais acentuada

e que tenham proteção UV. Óculos sem proteção UV são um veneno para os olhos, pois escurecem a visão, dilatam a pupila e acabam expondo o seu olho a mais raios ultravioletas do que o normal.

Antes de pousar, tire os óculos para ver melhor os fios.

P/A>1/0017 Parapente / Asa delta Cross Country Nivel 2+

Se o dia amanhecer com um desenvolvimento de cúmulus normal e por volta das 11 h da manha começarem a se manifestar umas amostras de nuvens cirrus na camada de superior, fique atento, provavelmente e uma frente em aproximação.

Normalmente a frente neste caso esta entre 500 a 1000Km de distancia e avança em media a 50 km/h.

Na frente dela, vem a baixa pressao, a estabilidade térmica, névoa seca e a dissipação de nuvens cúmulus em poucas horas. Nestes dias decole mais cedo, pois o voo vai terminar mais cedo.

Você somente tem a perder se a frente recuar. Para elaborar a sua estratégia, a previsão meteorológica

e uma ferramenta importante e te ajudara a identificar a intensidade da frente e avaliar a sua chance de recuo.

P/A>1/0018 Parapente / Asa delta GENERALIDADES 1+

Nunca vi pilotos comentarem sobre isto, mas e bastante frequente a adoção da supertição na nossa comunidade alada. Procure não se agarrar demais a elas. Pegue um dia perfeito de voo e faça tudo ao contrario do que a sua supertição lhe manda fazer. E uma boa forma de desmistificá-la.

Em competição isto e importante, pois o fato de você não estar usando a sua " camiseta da sorte"

pode te prejudicar psicologicamente na hora de decolar ou ate o seu voo inteiro.

O equilíbrio emocional e sempre muito importante, portanto cuide dele como do seu equipamento.

P/A>1/0019 Parapente / Asa delta ASA / PARAPENTE DECOLAGEM 1+

Em dia de ventão sempre ofereça cabo ou lastro para o piloto que esta para decolar (mesmo que ele não pedir). Já vi muito pe quebrado ou asa arborizada desnecessariamente. Ao dar o cabo no parapente combine com o piloto para que lado você vai gira-lo e cuidado para não prender a sua mão no cinto.

Na asa diga ao piloto para que lado você vai correr ao soltar o cabo da frente. De preferencia corra para o lado que tende a levantar se o vento estiver de lado e o piloto deixar a asa tender.

P/A>1/0020 Parapente / Asa delta ASA / PARAPENTE CROSS COUNTRY 2+

Se você ficar o voo inteiro fugindo da roubada, vai acabar pousando nela.

Inverta a sequência e fuja dela no final da tarde.

P/A>1/0021 Parapente / Asa delta ASA / PARAPENTE GENERALIDADES 1+

Se a sua namorada tem ciúme do equipamento, prove para ela que um piloto feliz também tem haver com um bom relacionamento, mas nao exagere na dose...

P/A>1/0022 Parapente / Asa delta ASA / PARAPENTE GENERALIDADES 1+

Se a condição não esta para o voo, pratique outro ou faça alguma outra atividade, nem que seja para comprovar como o nosso esporte e bom.

Por Daniel Shmidt