

Relato do Voo dia 14/10/2014

Triângulo FAI de 430km, equilátero com perna de 144km

Rio Verde	S 17°50'05" W 050°57'22"
Caiapônia W	S 16°56'49" W 051°58'18"
Serranópolis NW	S 18°10'14" W 050°57'22"
Rio Verde	S 17°50'05" W 050°57'22"

Já era minha quarta tentativa de fazer esse triângulo FAI de 400km, que no dia 11/10/2014 foi quebrado com o surpreendente valor de 417km com 108 km/h de média em um ASK21 pelo Grande Navarro. Bom, já que não consegui fazer nem o TRI de 400km e ele quebrou com 417km, bora tentar o de TRI de 430km. A minha escolha da rota correta sempre foi o mais complicado, com pernas de 144km, a escolha da melhor proa/ponto inicial estava ligada a cobertura de Cirrus/instabilidade da região; O normal é sempre na região W haver um superdesenvolvimento no fim de tarde ficando com chuva na região de Mineiros, Serranópolis e Jataí, sombreando a leste dos TCUs na região de Rio Verde. Por isso minha primeira opção sempre foi sair com proa W e depois NE, passando na região de Jataí antes dos TCUs e na última perna encontrar o solo irradiado pelo Sol. Quando tentava isso o superdesenvolvimento acontecia na região NE, quando eu resolvia inverter a rota, deparava com Chuva em Jataí, nesta situação o motor faz uma grande diferença, pois você consegue ter uma melhor continuidade de voos seguidos, mesmo se "pousar fora", pois você sempre tem 90% de chance de estar com sua aeronave perfeita para o voo no próximo dia, sem ter que montar, limpar e teipar!

Neste dia a região W amanheceu com uma leve camada de Cirrus, resultando num atraso nas formações convectivas, por isso decidi fazer a primeira perna com proa Norte onde a região já estaria mais aquecida e no retorno pela região W, onde seria mais tardio o superdesenvolvimento, previsões de vento giravam em torno de 0 a 2 m/s.

Pela manhã Cmte Carlos Eduardo havia me alertado sobre os voos do Navarro terem pequenas derivas de proa. Confesso que nunca fui de ficar estudando o voo de ninguém, sempre faço meus próprios voos e tento evoluir dentro dele isolado do mundo externo, besteira isso. Antes de decolar resolvi dar uma estudada nos voos do Navarro, e constatei o que o DU havia dito, que a principal diferença entre nossos voos era que eu derivava demais minha proa sempre em busca de estradas de nuvens e não gostava muito da técnica MacCready, decidi tentar utilizar esse método de manter a proa mais constante, com pequenos desvio de 10°, é claro que no caso de sobrevivência qualquer proa que tenha grande validade serve a 350 mts do solo.

Ainda nesta linha de raciocínio lembro-me bem das palavras da nossa grande Ave Zdenek Peter Vaclav Volf da cidade de Klatovy, "voo de 300km sempre em frente, nunca voltar, se dia não for bom pousa em arado mais perto de casa". Notei ainda que estava inserindo muita velocidade entre térmicas, não estava sendo sincero comigo mesmo em admitir que não conseguia integrar mais que 2,5m/s em térmicas de picos de 4,5 m/s, fui mais coerente com os dados em mãos e apliquei MacCready mais a risca.

Pois bem, as 09:00 da manhã Z7 já encontrava-se no pátio do aeródromo de SWLC, as 11:45 acionei o motor, a previsão de base para o dia era de 3.300m com temperaturas em torno de 4°C na base, decolei focado em efetuar o corte do motor a 300m AGL, para o ganho de 3.000m. A decolagem foi tranquila, rodei na vertical de uma cooperativa que tem caldeira e desprende muito calor, na lateral da Cabeceira 21, acusava 4m/s com motor ligado, decidi me encaminhar para o setor correto para cruzamento apropriado da faixa e em linha reta subia 4m/s constante com 350 metros já iniciava o procedimento de corte do motor, reduzindo para Idle por 1 minuto, a térmica era larga e permitia voltas bem abertas.

Cruzei a faixa com cerca de 700 metros AGL para não correr o risco de chegar abaixo dos 1000m na chegada, subi 1,5m/s até 1.200m e bola pra frente, estava rodando muita tranqueira, e esse horário sem vento as térmicas tem ciclo muito rápido, muitas vezes a térmica não se encontra embaixo do cúmulo mais bonito e sim na área lateral dele, ou na

área ensolarada na lateral, onde surgem aqueles brotinhos; Cerca 10km fora consegui um 2,5m/s que me levou a 2.700m, tanque cheio, proa correta, MacCready aplicado, porém, errava demais a entrada nas térmicas e sempre rodando 1,5m/s; Encontrei mais uma térmica consistente que me levou as 3.000m mais combustível e minha média estava entre 70km/h com 100km percorridos agora estava saindo do planalto e sobrevoando a área após a Serra do Caiapó, região de relevo muito ruim com pousos fora a cada 20km, mas com 3.000m nem me importava muito com o que havia abaixo, a temperatura na base já era de 3°C, com pernas de 144km entrei 40km a dentro da região de serra, lá encontrei térmicas fortes, nesse momento brigava comigo mesmo pra desprezar térmicas fracas e consegui ter uma visão ampla do céu, a visibilidade era mais de 50km, observei a região do setor W, e percebi que as nuvens de lá não superdesenvolviam, já era uma boa notícia, a chance de completar o percurso era grande, cheguei no primeiro ponto a 14:00 com média de 73km/h justificável por rodar muitas térmicas fracas e elevar meu voo de 700m para 3.000m.

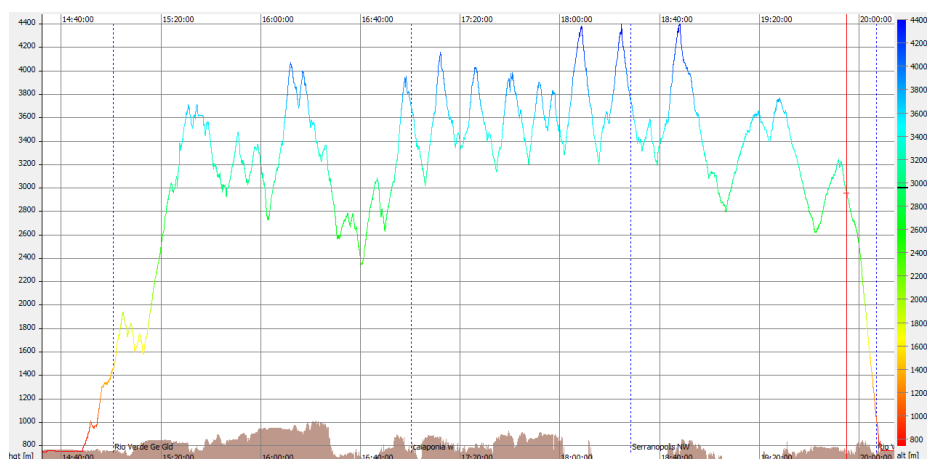
Mais confiante no dia e na técnica aplicada, me senti mais a vontade para selecionar melhor minhas térmicas, na segunda perna quase não rodei térmicas fracas e a minha menor altitude foi de 2.000m, consegui chegar a 3.400m e se na primeira perna fiz em 02:00 horas 144km na segunda fiz em 01:30 com 95km/h, foi uma parte do voo extremamente agradável, e pude até configura botões no Oudie e me dei a luxo de chupar 2 Halls e beber alguns goles de água, a única coisa que me perturbava levemente era o frio, mas acredito que a adrenalina da coisa é uma droga impressionante no nosso corpo que substitui quase todas as necessidades do nosso organismo. Nesta parte do Voo consegui integrar a média de 3m/s. A poucos quilômetros do segundo ponto atingi minha maior marca de 3.650m AGL.

Girando o último ponto as 15:30 a 3.000m e observando muitos cúmulos e solo iluminado a minha frente, parecia bem óbvia a conclusão da prova, essas características poderiam proporcionar com que eu continuasse a andar forte, com minha chegada prevista as 16:45, já que tinha 3.000m de altura pra queimar. Com mais 30min de Voo o que avistava a minha frente era cenário desolador de 17:50 da tarde, mas olhava no relógio e constatava que era 16:00 da tarde, neste momento senti dúvida sobre a conclusão da prova, perdi 1.200m planando 33km a 160km/h, esperando as térmicas de 3m/s integrado e estava gastando combustível, desprezando simplesmente tudo, só encontrava 1,5m/s, resolvi ser realista e admitir que o dia térmico estava acabando, a cobertura era de menos de 1/8, integrei 1,2m/s e subi a 3.000m AGL, e como era de se esperar, o que era ruim, foi ficando pior, 1m/s integrado e o vento já atingia 17km/h derivando um pouco a térmica, abasteci até conseguir ganhar a pista de SWLC com MacCready 1, abandonei e segui administrando meu planeio comparando L/D Current com Requerido, foi um planeio final iniciado a 3.000m AGL 47km fora com velocidade de 160km/h, cerca de 15min.

Acabei estourando o tempo estimado e fazendo uma média de 87km/h, graças a altitude empregada no ultimo planeio, levei 01:40 chegando as 17:10, até havia alguns cúmulos distantes que tinham térmicas de 1m/s, mas já estava satisfeito e cansado pelo voo que durou 05:20 com média final de 83,9km/h em TRI FAI de 428,3km.

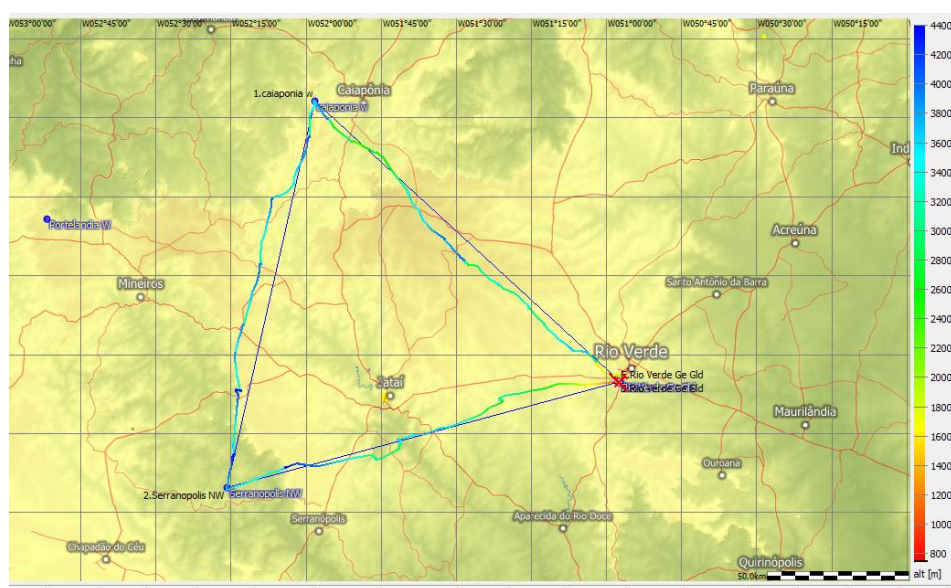
As 16:50 com o retorno garantido liguei para minha equipe de resgate, no caso o Fernando Thomaz Del Hoyo Menezes, que me atendeu e informei que tinha pousado 150km fora ao SW de Serranópolis, pois tive complicação com o motor, ele anotou coordenadas, o "Du" já pegou o carro engatou carreta e ele me avisou que chegaria depois do por do Sol lá pra eu ter paciência. Alguns minutos depois do tratamento de choque, liguei novamente e perguntei se já havia saído com o carro, pra andar rápido, pilhando, informaram que não, então, eu falei pra ele que aquelas coordenadas eram do açougue que era pra comprar carne e cerveja que hoje haveria churrasco, pois estava a 10 min fora, com a pista ganha!

Gráfico De Altitude



O gráfico de Altitude mostra claramente a diferença entre as 3 partes do dia, começo onde girei muita porcaria e tinha térmicas para todo lado mas parece que não conseguia subir, o período da tarde entre 13:00-16:00 onde consegui integrar as térmicas mais forte de 3,5m/s e o fim do dia integrando 1,1m/s e percebi o óbvio, que quando se faz um voo Macready, sem muitos desvios os gráficos dentes de serra apresentam seu ângulo de inclinação de subida e descida iguais, ou seja se você sobe rápido, afunda rápido, se sobe lento, deve afundar lento e o maior crime que você pode encontrar num gráfico é ver uma subida lenta com pequena inclinação e após todo esse sacrifício de ascensão uma descida íngreme.

Prova Com A Rota Inserida



Acima temos a rota feita pelo voo e a prova inserida nele, note que os desvios de proas sempre foram pequenos e a região mais clara do mapa é uma região extremamente plana e de lavouras de milho/soja, que nesta época do ano passa pelo vazio sanitário, e a cada cerca de 15 km se encontra uma pista agrícola que tem sua largura média de 20 metros, mas pra atual época não se mostra um obstáculos para os grandes Nimbus, pois não há nada plantado na lateral da pista em sua grande maioria de vezes, excluindo-se pistas de sedes de fazenda onde pode existir arvores ou cercas, mas são facilmente identificadas.

Enfim essas são minhas notas deste voo no qual pude me aprimorar neste belo equipamento, e comprovar o quão eficiente é o Método Speed To Fly do brilhante Paul MacCready.

Minhas notas de agradecimento para:

Equipe em Rio Verde:

Carlos Eduardo Thomaz Del Hoyo Menezes
Ederson Roberto Lazarini
Fernando Thomaz Del Hoyo Menezes
Denilton Pontes
Rodrigo Curumin
Diego Aguilar

Meus Mestres:

Braucilio Foganholo Junior
João Gustavo Carvalho
Zdenek Peter Vaclav Volf
Carlos Alberto Lorenzini
Sergio Bassi
Henrique Azevedo Navarro Vieira

Meus Grandes Incentivadores:

Angelo Hermini
Irçõ Roberto Gatto "Papis"
Marilia Martins Gatto "Mamis"
Christian Bigaton

E a todos vocês e a demais pessoas que posso ter me esquecido meus mais sinceros agradecimentos! Algumas imagens que acredito que valem a pena serem compartilhadas!

