

o dia em que até o **ELEFANTE** chegou ao **CRISTO**

Dicas de Como Voar até a Estátua
por *Glauco Cavalcanti*

Por ironia do destino, a maca da fisioterapia tinha vista para a estátua do Cristo Redentor e minhas sessões eram no horário de almoço, logo ao meio dia. Enquanto Carla esticava o meu braço para que eu recuperasse a angulação normal, as asas brincavam na cabeça do Cristo. Naquela semana o sul cantou forte e no dia seguinte, enquanto recebia choques, via os meus amigos brincando e se divertindo, só enroscando.

Deitado naquela maca fazendo duas horas de sessão todos os dias pude refletir sobre a vida, minhas opções e os erros cometidos. Sabia que estava ali por ter sofrido um acidente em Governador Valadares, uma experiência traumática de fratura de braço que quase me custou o movimento da mão direita. Mesmo tendo sofrido o acidente, pensava em como o vôo livre é um esporte fascinante e como ainda tinha um longo caminho pela frente. Naquela época, ainda não havia sobrevoado a estátua do Cristo, nunca tinha pousado na Esplanada dos Ministérios em Brasília, ou nem mesmo tinha feito um gol em Campeonato Brasileiro.

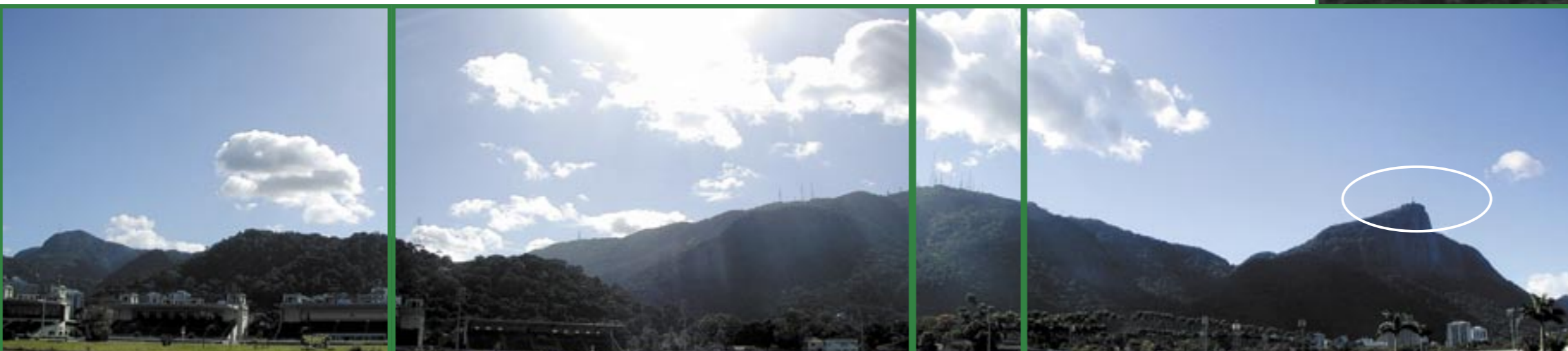
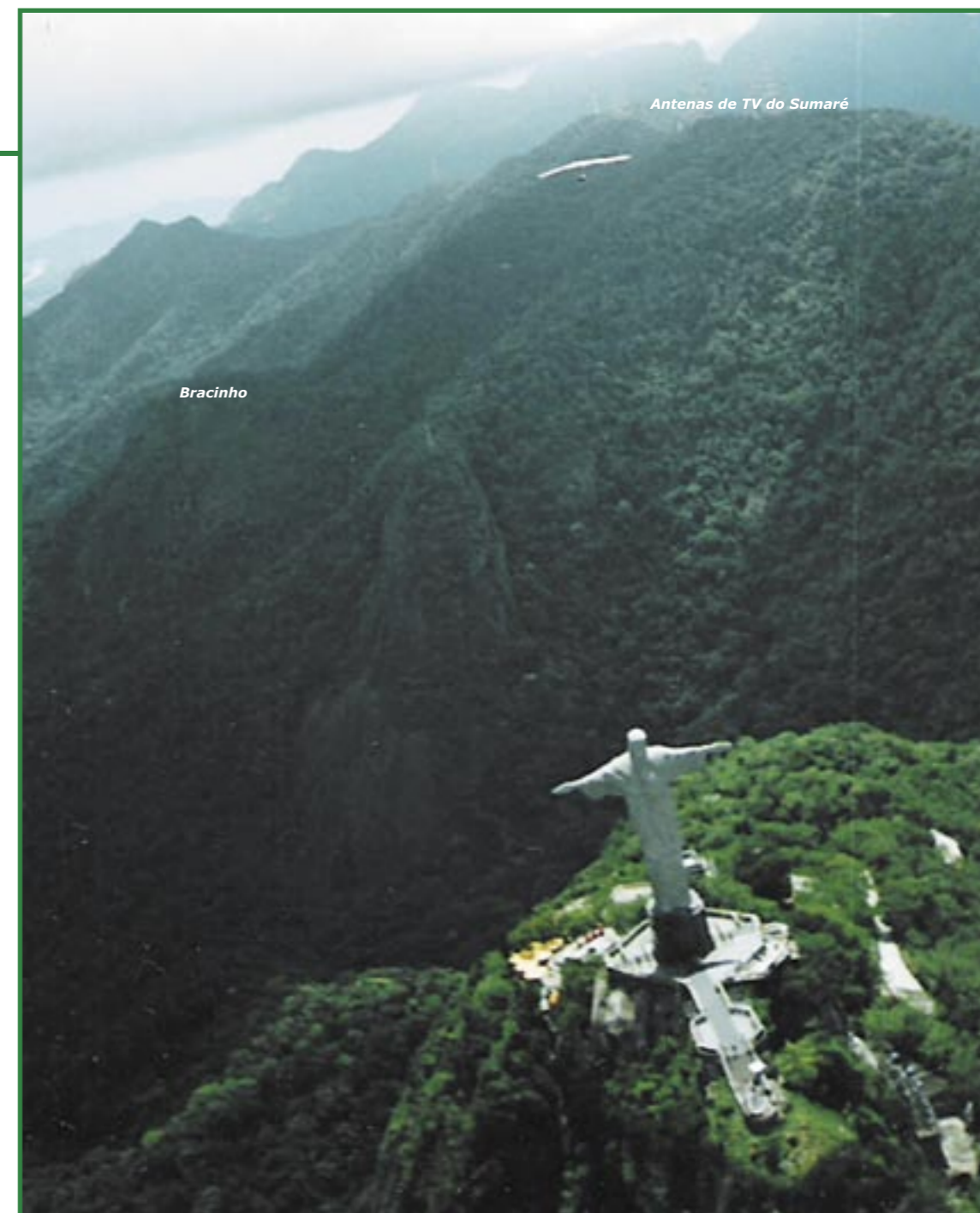
Tentava de todas as formas o vôo do Cristo, meu primeiro objetivo na lista e certamente o mais fácil deles. Quando seguia os pilotos experientes que tiravam para o rotor do Cochrane, eu afundava. As poucas vezes em que conseguia ficar alto, tirava para a Vista Chinesa, mas no meio do caminho acabava voltando porque achava que estava baixo demais. No dia seguinte montava a asa cedo para engatar no primeiro ciclo e pousava mais rápido que a rapidez. Depois ficava na praia só esperando os pontinhos aparecerem no céu, asas coloridas acelerando tudo para pousar na praia do Pepino. Uns faziam manobras ao chegar, outros faziam efeito solo e pousavam de quilha. Subiam a rampa da praia com um sorriso estampado no rosto que só quem vai ao Cristo ou surfa em Bali consegue ter. E eu ficava ali por perto, ouvindo os relatos das térmicas fortes no Rotor do Cristo, no Bracinho e nas Antenas. Todos rindo e bebendo cerveja para comemorar, mas eu não tinha o que comemorar. Voltava para casa frustrado tentando entender porque não conseguia chegar na estátua.

Deitado na maca durante seis meses, lembrava desses filmes gravados na minha cabeça e sabia que o vôo livre estava longe de terminar para mim. Tinha que levantar logo, sair daquela situação e voltar a voar o quanto antes. A imagem do Cristo é muito forte, olhar para aquela estátua muitas vezes mexe com a cabeça, pelo menos mexeu com a minha. Em seis meses voltei a voar com uma paixão que é difícil de descrever. Hoje, além de ser um "Piloto de Cristo" de carteirinha, já ter feito a Esplanada e gol em campeonato brasileiro,

ainda larguei meu emprego em uma multinacional e me dedico a Superfly, empresa de vôo duplo que tenho em sociedade com o piloto e amigo Ruy Marra.

Resolvi contar um pouco da minha história antes de descrever o passo a passo de como ir ao Cristo por dois motivos: primeiro, para que o leitor entenda o que este vôo representa para mim, e segundo, porque sei que muitos pilotos estão passando pelo que passei. Tentam chegar ao Cristo e não conseguem. Procuram mapear o caminho através dos relatos picados e das informações disponíveis nas conversas de roda. Questionam as escolhas feitas em vôo e não compreendem porque tanta dificuldade para um vôo tão curto (14 km).

No mês de Junho de 2005 promovi junto com o Bruno Menescal, Nader Couri e Ruy Marra, um workshop - "Como Ir ao Cristo". A partir do feedback dos participantes, tive a confirmação que o caminho para reduzir a distância entre os alunos e seus objetivos está na informação e no treinamento. Um treinamento que prime pela segurança e que tenha responsabilidade, afinal, nosso esporte lida com a vida e a morte. Este artigo é uma síntese do que foi tratado no workshop na parte técnica. As partes de segurança em vôo e gerenciamento do stress serão tratadas em outro artigo. Divirta-se neste fascinante vôo do Cristo!



Na foto acima, Guinho Haegler aproxima-se da Estátua vindo das torres do Sumaré (foto Glauco).

Na panorâmica, a cordilheira do Cristo vista do Jôquei Clube, com a estátua assinalada em branco.

Na foto menor encontra-se dentro do círculo o pouso de emergência do Jôquei, tendo ao lado a Lagoa Rodrigo de Freitas e ao fundo, a Praia de Ipanema e Leblon (fotos Nader Couri).

Como visitar a Estátua – Passo a Passo

A fim de facilitar o aprendizado, vou lhes apresentar um fluxograma que descreve os assuntos que vamos abordar inicialmente. Serão três passos a serem seguidos até chegarmos à execução, ou seja, ao vôo propriamente dito.

Análise da Condição Meteorológica

Planejamento na Rampa

Execução do Plano

ANÁLISE DA CONDIÇÃO METEOROLÓGICA

Embora muitos pilotos acreditem que o vôo do Cristo cai do céu como um presente divino, saiba que ele é fruto de uma série de transformações causadas pela natureza. Compreender o processo de transformação e vê-lo refletido nos gráficos nos auxilia principalmente na etapa de planejamento de vôo. Existem diversos meteorogramas, fotos de satélites e sites de previsões climáticas que diariamente acesso para avaliar a condição (visite o site do Neko: www.neko.hpg.ig.com.br no link Meteorologia, muito bom e com links para os principais sites).

Para simplificar vou apresentar e explicar apenas um meteorograma, o Cptec (modelo ETA). Ele servirá como convite para que você estude e aprenda os demais. Lembre que o estudo meteorológico é para a vida inteira. Minha sugestão é que você veja todo dia este gráfico e confronte com o que está acontecendo do lado de fora. Durante anos repetindo esta ação você começa a entender a relação causa e efeito, desenvolvendo um senso crítico para a análise gráfica. Isso só vem com o tempo, então comece hoje mesmo!

Entendendo o Modelo ETA (www.cptec.inpe.br - link em Previsões Numéricas):

O modelo prevê as seguintes variáveis:

Precipitação (mm/h): Indica a quantidade de chuva prevista. Quando o gráfico possui uma elevação azul, conforme no dia 11 de Julho do exemplo, indica que há possibilidade de chuva neste dia. Nos demais dias o gráfico está liso, sem aquela "montanha azul", o que significa que não haverá chuva. O tamanho da figura azul aponta a quantidade de chuva de acordo com a escala da esquerda, em milímetros por hora.

Temperatura (°C): Indica a temperatura prevista em graus Celsius. O importante deste gráfico é avaliar a amplitude térmica do dia, ou seja, quanto maior a diferença entre a maior e menor temperatura, mais fortes serão as térmicas. Em outras palavras, se você chega em São Conrado e na praia está muito quente, um sol de rachar e depois, ao chegar na rampa tem que colocar um casaco porque está aquele friozinho de inverno, isso significa que existe uma grande amplitude térmica e possivelmente as térmicas serão fortes (para entender melhor sobre térmicas visite o site www.abvi.com.br e no link ARTIGOS, leia "Voando térmicas e lift", de Sergio Leite).

Umidade Relativa (%): Indica o quão úmido está o ar. No caso do Rio de Janeiro, o Cristo geralmente acontece após a saída de uma frente fria, logo, a umidade do ar estará elevada. No interior esta realidade é inversa; em Brasília, por exemplo, a umidade relativa chega a 12% e os vôos são alucinantes. Cinco anos atrás tivemos no Rio de Janeiro um longo período de seca e a umidade ficou baixa para a região. Este

fenômeno resultou em uma semana de Cristo com a umidade baixa e sem chuva ou saída de frente. Mas eventos como este são raros, na maioria das vezes o Cristo acontece quando a umidade está elevada, fruto da passagem da frente fria.

Vento (m/s): Indica a direção e intensidade do vento. O gráfico do exemplo aponta que pela manhã o vento estava de Oeste a 2 m/s, depois virou para Sudoeste e ganhou intensidade ao longo do dia, chegando a 10 m/s e caindo para 8 m/s. No final do dia o vento era Sul definido. Ou seja, o vento gira no hemisfério sul no sentido anti-horário, logo, após um Sudoeste podemos esperar um Sul, seguido de Sudeste para depois entrar no quadrante Leste e Norte.

Pressão Atmosférica (hPa): Indica a pressão do ar. O ar exerce uma força sobre as superfícies com as quais tem contato, devido ao contínuo bombardeamento das moléculas que compõem o ar contra tais superfícies. A pressão do ar é uma medida de tal força por unidade de área. Embora seja pouco perceptível fisicamente, a pressão atmosférica exerce grande influência nas demais variáveis. O vôo do Cristo geralmente acontece quando a pressão atmosférica supera a marca de 1.020 hPa, enquanto 1.013 seria uma pressão normal. Um aumento no gráfico de pressão lhe deixa mais próximo da estátua.

Cobertura de Nuvens (%): Indica a quantidade e tipo de nuvens previstas no dia, classificando-as por cores. As nuvens azuis são as de baixa altura, as que voamos. As nuvens verdes são as médias, camadas que não conseguimos atingir. Por fim, as nuvens laranjas são as camadas altas, os cirrus que impedem a penetração do sol e estragam nossos vôos. Um gráfico todo azul é bom, já um gráfico com nuvens verdes e laranjas encavaladas significa um céu podre para o vôo livre.

Exercitando o aprendizado utilizando o gráfico:

Embora não tenhamos uma grande amplitude térmica no dia 11 de Julho, o vento sudoeste está forte e girando para sul. A umidade do ar está elevada e o céu tem boas formações de cumulus (nuvens azuis) com poucos cirrus (nuvens laranjas). O sol batendo nesta superfície úmida vai gerar boas térmicas e com este vento sul de 8 m/s para desprendê-las, melhor ainda. Sei que a cadeia de montanha do RJ é voltada para o Sul, então não existe melhor vento que este. A pressão atmosférica está em elevação, um bom sinal, tenho apenas que me preocupar com a chuva, pois neste dia há esta previsão. Talvez eu consiga fazer o Cristo em uma daquelas janelas quando a chuva passa de sul e o céu fica todo azul. Vou tentar voar hoje porque nos próximos dias a previsão é de Nordeste e sei que chegar de Nordeste no Cristo é radical. Vou agendar meus compromissos para amanhã e tentar fazer o Cristo hoje. Pelo menos esta é a previsão, vamos ver o que acontece na prática...

O AR COMO UM FLUXO DE ÁGUA:

Observe a foto. Perceba a cadeia de montanhas, sua direção e formato. Repare os funis que são formados pelo relevo, entre o Cristo e o Cantagalo; entre o Dois Irmãos e o Cochrane; entre a Pedra da Gávea e a Pedra Bonita. Agora continue a viagem e imagine que você tem uma mangueira de água gigante onde você controla a direção e a intensidade. Você fará um experimento nesta mega maquete: vai ligar a mangueira com intensidade fraca na direção Sul/Norte (do mar para a terra), simulando um vento Sul. Agora aumente a intensidade da água e imagine o que está acontecendo com aquele volume de água enchendo a concha de São Conrado.

Deu para visualizar?

Agora vamos fazer o mesmo simulando um vento Sudeste com intensidade elevada. Imagine a mangueira jogando água na Vista Chinesa, a água subindo de um lado e descendo pelo rotor do Cochrane. Quanto mais forte o volume de água, mais espumoso do outro lado, com as águas desviando e deslizando pelas suas encostas. Conseguiu imaginar? Entender a dinâmica dos fluidos pode ser fundamental para que o piloto de vôo livre mapeie mentalmente os obstáculos impostos pela natureza. (foto de Otávio Fiães)



PLANEJAMENTO E EXECUÇÃO

"Todos os que pretendem prever ou prever o futuro são impostores, pois o futuro não está escrito em parte alguma, ele está por fazer... o futuro é múltiplo e incerto". (Michel Godet, 1996).

Embora Godet tenha sua dose de verdade, a arte de prever o futuro a fim de se posicionar naquele cenário imaginado é fundamental para o sucesso no vôo livre. Escolhi esta frase para iniciar o 2º passo porque acredito tanto no planejamento estratégico quanto na capacidade do piloto em ser flexível durante o vôo.

O planejamento de vôo deve contemplar as multiplicidades e incertezas previstas por Godet, porque talvez nada mude tanto e tão rápido quanto a natureza. Um planejamento engessado e rígido limita o piloto e pode colocá-lo em situação de risco. Por isso o piloto deve ser firme o bastante para planejar e flexível o suficiente para mudar o que foi planejado.

No vôo do Cristo, o vento talvez seja a principal variável e também a mais imprevisível. O vento muda de direção e intensidade a cada instante, por isso, vamos dar uma atenção especial e procurar entender os seus efeitos na cadeia de montanha do Rio de Janeiro. Nesta sessão vamos considerar os três quadrantes de vento: Sudoeste, Sul e Sudeste.

Cristo com Vento Sudoeste:

Classificação do Vôo: Técnico elevado (fácil ida / difícil volta)

Nível Técnico Recomendável: Piloto Nível IV

Você acorda de manhã e a chuva passou, as ruas estão molhadas e você sente aquele friozinho que lhe faz pensar em levar um casaco para o vôo. O vento vem do mar e a direção não resta dúvida, é o respeitável Sudoeste!

Temos que entender as implicações deste vento na grande cadeia de montanha que compõe nosso polígono de vôo, e que pode ser dividido em quatro movimentos, dispostos do mar para o interior, no sentido Leste/Oeste, a saber:

- o movimento dos Dois Irmãos (mais próximo do mar);
- o movimento composto pela cordilheira da Gávea (entre a Gávea e o Horto), o Cochrane, a Agulhinha, a Pedra Bonita e a Pedra da Gávea;
- o movimento composto pelo Corcovado, o Sumaré e o Queimadinho;
- o movimento do maciço da Tijuca. Essa configuração orográfica cria compartimentos estanques (vales), que possibilitam a existência de condições de vôos típicas do interior bem próximo ao mar. Estas condições são favorecidas pelas diversas formações rochosas e pela vegetação da Mata Atlântica, que, quando sobre irradiação solar, são responsáveis pelo surgimento de atividade térmica.

Se analisarmos a cadeia de montanha que acabamos de descrever, fica evidente que o vento Sudoeste (desde que moderado) é aquele que proporciona a maior facilidade para se chegar ao Cristo. Vamos aprender com o recordista em idas ao Cristo de parapente Marcelo Ararippe como chegar lá.

"Ao decolar tente ganhar altura perto da Agulhinha para se afastar do rotor da Gávea e em seguida vá para o Cochrane, onde é mais fácil ficar alto. Quando estiver mais alto que o Cochrane vá para as torres de alta tensão da Rocinha - ali normalmente existem térmicas que permitem alcançar 1000m e já derivam na direção das torres de TV do Sumaré. Evite cruzar para as torres com menos de 800m, porque você vai chegar baixo no Sumaré e terá dificuldade para prosseguir.

Na frente do Sumaré existe um banquinho onde geralmente bomba, ganhe altura (ideal 1000m), siga para o Cristo acompanhando a cordilheira pelo lado da Lagoa, na estátua normalmente existe um lift de SW. Para voltar, eu prefiro tirar na direção do Jôquei, contra o vento, tentando alcançar as térmicas que se formam no rotor do Dois Irmãos, algumas vezes existe um "cloud street" formado pelo rotor que facilita o vôo. Se merrecar você tem a opção do pouso no Jôquei. A passagem pelo Dois Irmãos e sobre a Rocinha é complicada por causa do rotor e do vento, acelerado pelo venturi da Rocinha. Uma boa opção é ganhar no rotor e passar sobre o Vidigal e a Av. Niemeyer. É um vôo bastante trabalhado."

O Marcelo tem razão ao classificar este vôo como fácil para ir e difícil de voltar. Gostaria apenas de reforçar algumas situações que nos fazem classificar este vôo como técnico elevado e recomendável para pilotos nível IV:

1ª Situação Crítica: Ao chegar no Cochrane, a ganhada é muito fácil, o que lhe faz continuar a cordilheira até os fios de alta tensão da Rocinha. Se você tirar alto para as antenas do Sumaré, tudo bem, mas se na Vista Chinesa (fica atrás da Rocinha em direção ao Horto) sua decisão for voltar para São Conrado, você se encontrará numa posição crítica. O complexo Dois Irmãos e Cochrane, em cima da Rocinha fazem um funil que canaliza o vento aumentando sua intensidade (chamado venturi). Para ir é fácil, mas quando apontar a asa em direção a São Conrado ela não anda. Para piorar a situação não existe pouso embaixo, apenas a Rocinha de um lado e o Bairro da Gávea do outro. Em alguns casos é melhor virar de cauda e tirar para o Jockey do que brigar contra a correnteza e ficar na Rocinha, o que já aconteceu com alguns pilotos.

2ª Situação Crítica: Dependendo da intensidade do vento, o pouso oficial da Zona Sul, o Jockey, fica muito turbulento, pois está situado no rotor do Dois Irmãos. Nada que um piloto nível IV não possa gerenciar, mas pilotos inexperientes em pouso de interior podem levar susto.

técnica

3ª Situação Crítica: Mesmo estando muito alto nas antenas do Sumaré, a volta do Cristo é no contra vento, o que lhe faz perder altura muito rápido. Muitas vezes já estive imperial no Bracinho e chegando na Vista a asa não penetrava. Neste caso ficará na situação crítica #1, por isso uma volta pelo Dois Irmãos com pouso alternativo na praia do Leblon é altamente recomendável no vento Sudoeste.

Cristo com Vento Sul:

Classificação do Vôo: Técnico baixo (fácil ida / fácil volta)

Nível Técnico Recomendável: Piloto Nível III

No dia anterior o Cptec já marcava aquela seta para cima e as nuvens azuis que já sabemos se tratar da "farofa" do ano. O frio a noite contrasta com o sol forte de manhã e o céu parece que foi encerado de tão nítido. Chegando em São Conrado você percebe uma agitação da galera que vai voar solo, todos amarrando as asas correndo e pedindo carona para subir. A biruta da praia está estufada apontando para a cordilheira, como se lhe dissesse - "o que você está esperando? Sobee logo!", neste momento não resta mais dúvida, trata-se do desejado vento Sul.

A cadeia de montanha do Rio de Janeiro tem a face voltada para o vento Sul, que se estiver com uma boa intensidade, a ida ao Cristo será uma questão de deslizar pela cordilheira ida e volta. Começando com uma ganhada na Bonita e Agulhinha, seguindo pela frente do Cochrane (face Sul). Garanta o máximo de altura no Cochrane para que possa fazer uma transição segura até o Bracinho (em frente às antenas do Sumaré). No Bracinho sempre bomba tudo, por ser um maciço de pedra exposta. Mas caso chegue numa entre safra, se segure por ali o quanto puder porque se existe algum lugar que vai bombar, será ali, e você pode ficar liftando enquanto aguarda o ciclo chegar. Ficando alto é só continuar o trajeto até chegar ao Cristo. Qualquer problema o Jockey Clube está sempre aberto para visitas, mas caso tudo esteja bem e o Cristo tenha lhe recebido de braços abertos (normalmente ele está), a volta será tranqüila, mas com uma ressalva, a passagem por trás dos Dois Irmãos.

A única pegadinha que o vento Sul prega é na volta, chegando em São Conrado baixo pela Rocinha. O vento Sul é só alegria até que você conheça o rotor dos Dois Irmãos. Por isso, na volta, cole ao máximo no Cochrane, afastando-se dos Dois Irmãos, mas fique alerta ao fio de alta tensão que corre na altura da Rocinha.

Cristo com Vento Sudeste:

Classificação do Vôo: Técnico baixo (difícil ida / fácil volta)

Nível Técnico Recomendável: Piloto Nível IV

Já faz dois dias que a frente fria passou e o céu está perfeito, boas formações, teto alto, pressão alta e ainda há uma boa dose de umidade no ar. O vento continua girando na direção anti-horária, significando que hoje vai ser Cristo de Sudeste, num daqueles dias com a passagem clássica pelo rotor do Cochrane.

Dicas Marcelo Araripe (texto adaptado):

Normalmente esta condição ocorre, com mais frequência, nos meses de novembro e março, quando o sol está no quadrante Sul e o gradiente térmico está elevado, facilitando a formação das térmicas nas encostas voltadas para o mar. Quando o Sol está no setor Norte o vôo será pelo rotor do Cochrane.

O caminho é parecido com o de Sudoeste: Cochrane, torres da Rocinha (cruzar com 1000m), banquinho do Sumaré e seguir pela cordilheira até o Cristo. Existe uma variação onde o piloto pode seguir sobre a cordilheira da Gávea quando existem térmicas que brotam das encostas soleadas. Sendo assim, são dois caminhos possíveis: tirar alto do Cochrane direto para o Bracinho ou seguir a cordilheira que chega ao Jockey para depois virar 90 graus em direção ao Bracinho. A tirada pela cordilheira do Jockey é sem duvida mais técnica, porque a região está mais próxima do mar e as térmicas normalmente não são tão fortes como as do Bracinho.

A volta é bastante facilitada porque temos vento de cauda. Na maioria das vezes existe uma térmica de plantão no estacionamento do Cristo, onde é possível chegar a 1400m. Acima de 1100m nas antenas do Sumaré pode-se tirar direto para a Rocinha, apenas evitando o rotor dos Dois Irmãos. Por isso, passe o mais próximo do Cochrane.

Uma volta que eu particularmente prefiro em dias de Sudeste é por fora dos Dois Irmãos. Saindo alto das antenas do Sumaré miro o topo dos Dois Irmãos e sigo por cima do Jockey alto. Esta chegada é bonita porque São Conrado se abre à sua frente e você está com vento caudal por cima do mar. Quem gosta de colocar 100 km/h nas asas de alta performance, este é o momento.

No vento Sudeste forte gostaria apenas de apontar um obstáculo que acredito merecer toda a nossa atenção - o rotor do Cochrane. "Quando se escuta a palavra rotor, devemos entender que trata-se de uma zona de alto risco e que não é lugar para se passear. No vôo livre o rotor serve para chegar, ganhar e sair o mais rápido possível

daquela zona de perigo" (Bruno Menescal). A passagem pelo rotor do Cochrane em vento Sudeste forte é bem técnica e as térmicas são turbulentas. Pilotos nível III não são bem vindos nesta zona onde uma pilotagem ativa próximo à pedra é necessária. Asas já capotaram por ali e alguns pilotos quase ficaram nas árvores tentando sair baixo do rotor.

Também é possível ir ao Cristo com ventos no quadrante Norte, mas trata-se de um vôo altamente técnico e não recomendável, já que a Zona Norte do Rio de Janeiro não oferece opção de pouso.

As Chaves que Abrem o Vôo do Cristo

1ª Chave: Leia os meteorogramas e analise a condição dias antes do Cristo chegar. Entenda o processo que a natureza vem sofrendo para que você consiga planejar seu vôo.

2ª Chave: Entenda que São Conrado é uma concha próxima ao mar, sujeita às influências marítimas. Se você está alto em São Conrado, pode ter certeza que a condição na Zona Sul vai estar ainda melhor. Quando passamos a voar na Zona Sul ganhamos um bônus durante o vôo.

3ª Chave: Ao sair de São Conrado esqueça o pouso do Pepino. Do fio da Rocinha em diante seu pouso oficial é o Jockey. Saber se desprender de São Conrado é a chave para o Cristo.

Gostaria de terminar contando uma curiosidade sobre os elefantes de circo que me inspirou na escolha do título deste artigo. Não sei se você já reparou, mas os elefantes de circo possuem uma argola que fica presa à pata para que eles não fujam. Mas a verdade é que, com todo aquele peso e tamanho, bastaria um simples chute para que o animal se soltasse da argola.

Mas o elefante não chuta a argola e foge porque quando pequeno ele tentava com todas as suas forças se desprender e não conseguia. Lutava contra a corrente e sempre perdia. Com o passar do tempo ele deixava de tentar e a argola continuou sendo uma barreira, um obstáculo mental que ele não consegue transpor.

Muitos pilotos fazem de São Conrado uma argola, quando chegam alto ao Cochrane em dia de vento S/SE não conseguem tirar em direção ao Bracinho, não conseguem dar o chute e se desprender, passaram anos pousando no Pepino e agora estão presos por esta argola. Sair da concha de São Conrado, voar até o Cristo ou conhecer novos lugares no interior é o antídoto para se libertar da argola. O que você está esperando para se desprender? Quer passar a vida preso como um elefante? O Cristo está de braços abertos lhe esperando!!!

Bons vôos.
Glauco Cavalcanti

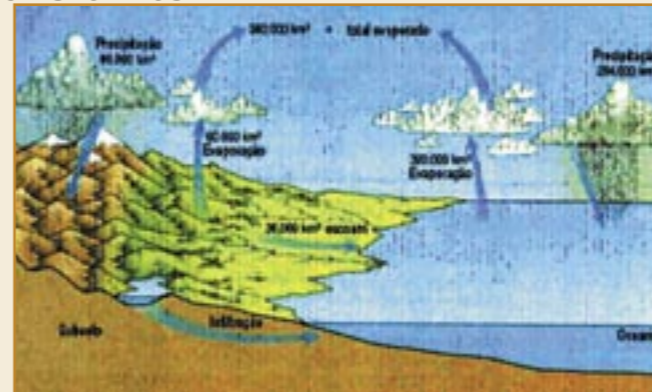
WORKSHOP - COMO IR AO CRISTO

No dia 08 de Junho rola na FGV da Barra da Tijuca o Workshop "Como Ir e Voltar do Cristo". O evento gratuito contou com a presença de 40 pilotos inscritos, e foi uma iniciativa inédita dos pilotos Bruno Menescal, Glauco Cavalcanti, Nader Couri e Ruy Marra. Através de vídeos produzidos pelo Nader, apresentação em data show e painéis de fotos, os quatro organizadores forneceram o passo a passo para que este vôo seja realizado com segurança. Enquanto Glauco e Nader trataram das questões técnicas, Bruno enfatizou a segurança em vôo, inclusive demonstrando vídeos de asas capotando no Cochrane e seu acidente de parapente durante uma ida ao Cristo. Ruy fechou o workshop fornecendo aos participantes técnicas para gerenciamento de stress utilizadas em campeonatos mundiais. O workshop abriu espaço para que outras palestras sejam promovidas a fim de aumentar o nível de informação dos pilotos.



Na foto, Ruy Marra, Bruno Menescal, Nader Cury e Glauco

CRISTO APÓS A FRENTE FRIA:



Todos nós já estudamos esta figura no colégio quando aprendemos que o sol esquenta o mar, fazendo evaporar a água. Desta forma, nuvens carregadas se deslocam para a terra. Ao se encontrar com as cadeias de montanhas a fim de continuar sua trajetória, as nuvens deságuam sobre a terra ficando mais leves e conseguindo seguir viagem, e aos poucos vão perdendo intensidade até chegarem ao interior.

O Rio de Janeiro possui um micro clima muito peculiar pela proximidade marítima, sendo afetado diretamente pelas frentes frias que chegam de Sudoeste. O vôo do Cristo quase sempre acontece após a saída de uma frente fria, quando a umidade está elevada, existe alta pressão e os ventos estão nos quadrante SW, S e SE.

ÂNGULO DO SOL:

"A altura do Sol influencia a intensidade de radiação solar, que é a quantidade de energia que atinge uma área por unidade de tempo (também chamada densidade de fluxo). Quando os raios solares atingem a Terra verticalmente, eles são mais concentrados. Quanto menor a altura solar, mais espalhada e menos intensa a radiação." - figura 1. (Fonte: UFPR)

Sabemos que a terra possui dois movimentos, rotação (em torno do próprio eixo - responsável pelo dia e noite) e translação (se refere ao movimento da Terra em sua órbita elíptica em torno do Sol). As estações são causadas pela inclinação do eixo de rotação da Terra em relação à perpendicular ao plano definido pela órbita da Terra (plano da eclíptica) - figura 2.

Aplicando ao nosso caso:

No período de Outubro a Março o sol irradia as faces Sul da nossa cordilheira.

No período de Abril a Setembro o sol irradia as faces voltadas para o Norte.

Por isso é mais fácil ir ao Cristo de Outubro a Março. Em Junho e Julho os dias são curtos e o sol passa por trás da cordilheira, se houver Cristo a janela é curta e o vôo muito técnico, já que o sol bate na face Norte da cordilheira enquanto voamos na face Sul.

Figura 1:

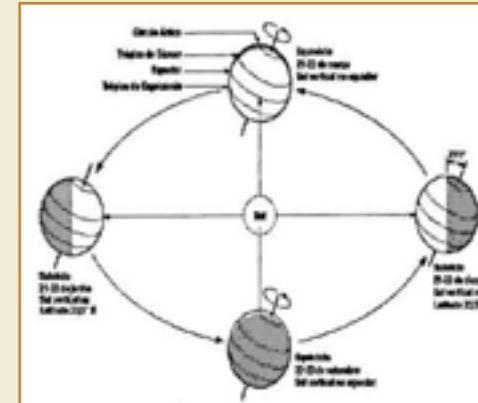
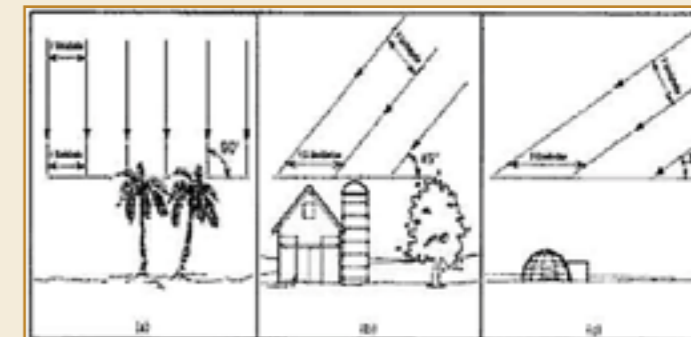


Figura 2:



Na foto um SHAOLIN

YOGI
Afnor Standard

Iniciantes
Segurança passiva total

SHAOLIN
Afnor Standard

Intermediário
Alcance grandes distâncias

DULNE
Performance / DHV2

Versátil
Perfeito para XC e Acro

MASSAI
Afnor Competition

Competição
Cruze a faixa a 68 km/h

CHEROKEE
Afnor Biplano

Duplo
Compartilhe suas emoções

Teste um parapente Aerodyne

São Paulo Capital	Eduardo	(11) 8112.2882
Interior de São Paulo	André	(19) 9113.2112
Sul de Minas e BH	Juca	(35) 9934.4150
Rio de Janeiro	Kiko	(21) 9842.3506
Litoral Paulista	Soneca	(13) 3469.5221

www.aerodyne.com.br