

## Desvendando os Mistérios de Quixadá

---

*Myth Buster – Caçador de Mito*

**Por: Glauco Cavalcanti**

[www.megafly.blogspot.com](http://www.megafly.blogspot.com)

Não existe um só piloto de asa delta com equipamento de alta performance que não sonhe em fazer vôos acima de 200, 300 ou mesmo 400 quilômetros. Um vôo que começa de manhã e só termina ao pôr do sol. Seis, sete ou oito horas ali, pendurado na sua asa delta, voando, tomando decisões e cruzando pelo ar longas distancias. Voar o dia inteiro e pousar cansado mas com aquele sorriso no rosto e a sensação de plenitude. Afinal você foi pássaro por um dia. Sentimento máximo de liberdade.

Para realização deste tipo de voo de longa distancia entendo que o melhor local do país seja, sem duvida, Quixadá. Um lugar que permite decolagem às 8hs da manhã (até antes dependendo do dia) e pouso ao pôr do sol. Uma janela de voo que mais parece um basculante, permitindo que pilotos do mundo inteiro consigam bater seus recordes pessoais. Não é a toa que o recorde brasileiro de asa delta, recorde mundial masculino e feminino de parapente foram batidos em Quixadá.

Fazem alguns anos venho me especializando em voos de longa distancia ao invés de focar meus esforços em campeonatos. Este caminho me levou à Quixadá em 2008 onde realizei meu primeiro voo acima de 300km. Este ano novamente retornei a Quixadá na temporada 2009 e voei 283km em sete horas de voo. Voltando no tempo lembro-me das dúvidas e inquietações que assolavam minha mente antes da primeira viagem. Tinha medo do lugar e achava que poderia ser uma experiência traumática.

Demorei anos para amadurecer a idéia de encarar Quixadá, principalmente vendo as decolagens radicais dos parapentes nos vídeos do You Tube, ouvindo os relatos de térmicas colossais que capotavam asas como brinquedos de papel e sabendo dos resgates que podem levar longas horas em estradas de chão em plena madrugada.

Este breve artigo procura de forma clara e direta desmistificar os mitos que cercam Quixadá. Um lugar tão temido, mas que ao mesmo tempo é tão almejado pelos pilotos de alta performance que buscam superar seus limites. Vou tratar de cinco tópicos que no meu entendimento são os mais preocupantes na mente dos pilotos: decolagem, vento, térmicas, roubadas e recorde pessoal.

## PARTE 1 – Decolagem

*“Ninguém lhe diz a hora de decolar, você simplesmente sente.”*

Talvez o que mais assuste os pilotos que pretendem vivenciar Quixadá sejam as decolagens com ventos que facilmente ultrapassam 40km/h. Os vídeos da internet não ajudam muito porque mostram parapentes sendo arrastados na rampa e voando para trás. Tendidas tenebrosas de asa delta seguidas de catapultada estrondosa para cima. E aí você me pergunta: “é assim mesmo?”

Respondo a você: sim e não.

Sendo mais claro. Existem duas rampas em Quixadá, uma natural e outra de madeira. Os pilotos de parapente só decolam da natural, enquanto os pilotos de asa podem escolher. Neste ano 95% das decolagens de asa realizadas no XCeará foram feitas na rampa de madeira. No meu entendimento a melhor opção.

A rampa natural tem um platô à sua frente que faz um rotor devido aos fortes ventos. Quando você decola é certeza de tomar uma tendida, seja ela para esquerda, direita, para cima ou para baixo. Você decola já sabendo que vai tomar, só não sabe para onde. No caso a internet tem mais vídeos da rampa natural do que da rampa de madeira, logo os pilotos só tem acesso ao pior cenário.

A outra opção é a rampa de madeira, sem duvida a melhor opção. Esta rampa tem uma angulação perfeita e é livre de obstáculos. Mesmo tomando uma tendida, a asa tem tempo de recuperar com facilidade sua trajetória. Somado a isso os cabistas de Quixadá são especialistas e ajudam muito no momento da decolagem. Só para você ter idéia, todas as decolagens realizadas na rampa de madeira nos últimos dois anos que estive em Quixadá foram perfeitas, sem maiores problemas. Mesmo em dias com vento forte. Diferente da rampa natural onde vi algumas tendidas sinistras. Eu mesmo tomei uma tendida desconcertante em 2008.

Este ano os ventos chegaram a 50km/h na decolagem. Aparentemente uma situação tenebrosa. No entanto não é. Você fica ali com quatro cabistas (um no cabo da frente, dois laterais e um na quilha) e espera um momento. Tem que ter paciência. Se for afoito aí sim o bicho pega.

Logo a frente e abaixo da decolagem tem muita jurema que é a vegetação local. Uma arvore seca, espinhosa e sem folha. Se o juremal está balançando é porque a coisa está feia. Outra referencia são os açudes que ficam próximos ao pouso. Neles você consegue ver as rajadas de vento chegando.

Normalmente fico de braço cruzado pisando no speed bar sem fazer força. Deixo que os quatro cabistas segurem a asa que fica igual touro bravo querendo decolar. Neste momento o melhor a fazer é relaxar, descansar e não ficar assustado. Aquela rajada vai

passar e vai chegar a sua hora. Esta loucura pode durar 3, 5 ou mesmo 10 minutos. Não tenha pressa. Você vai decolar para voar sete horas, então 10 minutos não é nada. Espere. Tenha paciência.

Quando passa um ciclo térmico as juremas param de balançar, o ar fica calmo e você sente que está chegando a hora. Então peço para que o cabista da frente saia e que o cabista da quilha solte a asa. Levanto a asa enquanto os cabistas laterais equalizam o equipamento. Sem precisar pedir os dois informam se a asa está comigo. Se não estiver, espero. Coloco novamente a asa na rampa e o cabista frontal volta a sua posição. Muitas vezes vem uma nova rajada e temos que esperar outra janela. Este processo pode ser repetido 2, 3 ou mais vezes. Com o tempo você percebe um padrão de comportamento das térmicas e dos ciclos e vai ficando mais confiante.

Chega uma hora que o ar está calmo, as juremas paradas e a asa equilibra no seu ombro. Neste momento não pode esperar muito. Apenas um passo é suficiente para decolar. Não precisa correr muito, apenas segurar o bico porque uma térmica pode estar a sua frente. Importante decolar sempre entrando no trapézio porque o bico vai tentar subir.

Mesmo em dias com ventos acima de 40km/h a decolagem da rampa de madeira seguindo estas instruções é bem tranqüila. Sempre vai ter uma janela segura para decolar. Basta ter paciência e concentração. Em Quixadá ninguém vai colocar pilha para você decolar, muito diferente de campeonato onde todos querem te empurrar, mesmo com vento lateral.

Para se ter uma idéia, nesta temporada 2009 optamos por não voar um dia devido aos fortes ventos que chegavam a 60km/h na rajada. No entanto a decisão de não voar foi em função do vôo e pouso, não em função da decolagem. Porque mesmo em dias como este, existem janelas seguras de decolagem onde o vento cai para 25km/h e fica bem alinhado. Nada diferente de Brasília em dia com vento.

Vale apenas deixar claro que toda e qualquer decolagem é um momento crítico e qualquer piloto pode arborizar. Não estamos livres deste contra tempo. A rampa de Quixadá não é difere. Quero apenas deixar registrado que Quixadá oferece uma opção segura mesmo em dias com vento forte. Rampa boa, cabistas experientes e tempo para decolagem são três elementos que compõe um cenário positivo para uma boa decolagem.

Portanto decolar em Quixadá não pode e nem deve ser um empecilho para a realização do seu sonho em voar acima de 200, 300 ou 400km. Decolar de Quixadá não é muito diferente de decolar de Brasília se o piloto for paciente e souber esperar o momento certo.

**MITO: DECOLAR DE QUIXADÁ É RADICAL**

## **ESTE MITO É FALSO.**

### **PARTE 2 – Ventos Fortes**

Quando pensamos em Quixadá a primeira coisa que vem a mente são os ventos fortes. Ventos devastadores que empurram as asas a velocidades incríveis e que fazem do pouso um verdadeiro pesadelo. Alguns pilotos na tentativa de comparar o vôo ao surf dizem que Valadares é Pepeline, Brasília é Waimea e Quixadá é Teahupoo. Mas aí você me pergunta: “até que ponto isso é verdade?”

No Brasil, a região Nordeste, em especial o Ceará, possui um dos melhores potenciais eólicos do planeta segundo a Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica). De fato os ventos de Quixadá são fortes. Isto é cientificamente provado e os praticantes de windsurf e kitesurf sabem disso. Os ventos ultrapassam 50km/h em alguns dias e neste ano presenciei rajadas de 60km/h na rampa. O Erick Vils reportou estas rajadas em voo. No ultimo dia que voei cheguei a colocar 134 km/h ground speed (velocidade em relação ao solo). No passado a máxima velocidade que eu havia colocado foi 113km/h em Brasília com vento caudal de 30km/h. Mas quando você está voando com vento acima de 50km/h, velocidades impensáveis podem aparecer no seu Compeo.

O vento neste sentido não pode ser visto como nosso vilão, e sim, como nosso aliado na conquista de vôos de longa distancia. Voar acima de 200km depende de vento e térmica. Poucos são os lugares onde conseguimos voar longas distancias sem vento. Valadares e Andradas são alguns destes locais que apresentam excelente atividade térmica e conseguimos voar com pouco vento. No entanto voar acima de 300km sem vento é algo impensável. Nossas asas não possuem motor, sendo assim, o vento é o melhor combustível para alimentar estas maquinas dos sonhos.

Já vimos na sessão anterior que vento forte não é empecilho para decolagem. Sabemos que o vento nos auxilia na conquista de longas distancias e isso é unânime. Por fim fica a preocupação com o pouso.

Pousar com vento forte é infinitamente mais fácil do que pousar sem vento. Quando você coloca no contra vento a asa simplesmente pára e você desce como um paraquedas. Pode regular a velocidade na marcha, caçando um, dois ou até mesmo três quartos em ventos de 60km/h, como aconteceu com o Erick este ano. A sua maior preocupação a baixa altura é escolher um pouso que seja livre de rotor.

Quando o vento ultrapassa 40km/h você tem que entender que uma arvore, poste ou qualquer obstáculo a sua frente gera rotor. Por isso escolha um pouso livre de obstáculos. Não precisa ser grande, um campinho de futebol é mais do que suficiente para pousar/paraquedar. Também deve evitar curvas a baixa altura. Nunca se afaste

do pouso que escolheu. Se derivar muito no vento caudal, quando colocar no contra vento não vai andar e as juremas estão de braços abertos para te espetar.

Sei que aos poucos você está se acalmando e já pesquisou sua agenda para 2010. Infelizmente tenho que comentar um agravante do pouso com vento forte. Lembre-se que o objetivo deste artigo é tentar ser o mais honesto possível com você leitor. Sem inventar ou fantasiar. Por isso tenho a obrigação de informar. Pousar cedo em Quixadá com elevada atividade térmica requer muita concentração.

O dinamismo do local devido aos fortes ventos produz ciclos térmicos a todo instante. Pousar próximo ao meio dia é uma loteria. Você pode pegar um bom momento e pousar sem maiores dificuldades, pode tomar porrada até o pouso, tomar uma tendida no estol final ou tomar uma descendente. Todos estes pousos que retratei foram vivenciados nesta temporada 2009 que apresentou ventos mais fortes do que a temporada 2008 (pelo menos na semana do XCeará). Mas não é nada de outro mundo. Nas ultimas duas temporadas que estive em Quixadá não houve acidente grave de asa no pouso. Todas as situações de pouso são gerenciáveis para pilotos experientes.

E o melhor de tudo. Quando voamos longas distancias saímos do Estado do Ceará e seguimos em direção ao Piauí, logo o vento tende a diminuir. No Piauí os ventos são fracos e em Teresina quase não venta. Quando pousamos ao final do dia o pouso é liso, com uma brisa leve e gostosa. A atividade térmica está chegando ao fim e as vezes que voei acima de 200km sempre fiz pousos muito tranquilos. O mesmo relato foi passado pelos outros pilotos que se afastaram de Quixadá em direção a Teresina. Quanto mais você voar mais fácil será o pouso no que se refere a vento. Por isso não pouse. O piloto Fabio Nunes diz que voa longas distâncias no Nordeste porque tem medo de pousar cedo. Não é a toa que nós o chamamos de “Sábio” Nunes.

MITO: VENTO EM QUIXADÁ É TERROR E PÂNICO.

**ESTE MITO É FALSO.**

### **PARTE 3 – Térmicas Poderosas**

*“pilotos de cross country não pensam em quanto estão subindo, e sim, no quanto estão deixando de subir se estivessem na próxima térmica.”*

Embora a maioria dos pilotos sonhe com o céu tabuleiro de xadrez de Quixadá formado por nuvens perfeitas que mais parecem discos voadores, existe aquele medo fruto das fortes térmicas capazes de capotar uma asa delta em pleno vôo. Não existe medo maior para um piloto de asa delta do que quebrar a asa em vôo e ter de acionar seu paraquedas reserva. Paraquedas é um dos poucos produtos que você compra mas

jamais quer usar. Por isso alguns pilotos evitam Quixadá, considerado o lugar com maior probabilidade de uso de paraquedas reserva do país. Os relatos das termas da rampa e da cordilheira de Monsenhor Tabosa realmente assustam. Pilotos que perderam a barra, tendidas aterrorizantes, despencadas sinistras e a temida capotagem fazem parte do infinito acervo de histórias que cercam o sertão nordestino. Mais uma vez você me pergunta: “até que ponto isso é verdade?”

Temos que entender que os vôos em Quixadá duram um dia inteiro, sendo assim você consegue acompanhar toda a evolução da natureza em pleno ar. O piloto é um testemunho da força e beleza da natureza em sua magnitude. As térmicas são uma manifestação desta energia que emana da terra com força e personalidade. Contrariando a lei da gravidade, as térmicas sobem em direção ao céu em movimento ascendente.

Na parte da manhã por volta de oito horas já existe vento forte, no entanto, as térmicas ainda estão desorganizadas. As linhas de nuvens não estão definidas e o teto está baixo. Conseguimos pegar térmicas fortes no período da manhã devido à umidade da madrugada, no entanto estas térmicas muitas vezes são falhadas e devido ao teto baixo o piloto fica sem muita opção senão abandoná-las para voltar no contra vento e pegar um novo ciclo na frente da rampa. O período que compreende oito horas às dez horas é sem dúvida o mais crítico e perigoso. Isso porque atrás da rampa de Quixadá existe um jardim de pedras, um belíssimo relevo que forma figuras como a famosa Galinha Choca.

No início voamos a mil metros ou pouco mais, no entanto esta altura é baixa para fazer cross country. Então vamos derivando com o vento e escorregando no relevo acidentado, fazendo lift e pegando térmicas falhadas sempre buscando os gatilhos térmicos. Quando o vento está forte as térmicas derivam muito e para sair de alguns buracos devemos jogar no rotor destes pequenos morros. É aí que mora o perigo. Estamos com pouca altura, voando em uma área acidentada com vento de 40km/h que teima em nos jogar nas roubadas. Tem que ter muita paciência e concentração. Este tipo de vôo só vale para quem quer voar acima de 300km. Se você realmente quer bater os 300km deve estar consciente da importância e dos riscos de decolar cedo.

Pilotos que querem voar 100km, 200km ou pouco mais não precisam passar por esta experiência. Basta decolar ao meio dia. Decolando neste horário o teto já está chegando próximo a 2.500mts. Você poderá passar pelas roubadas com altura de sobra e a chance de fazer 200km é elevada tendo em vista que a média horária de Quixadá é de 45 - 50km/h. Logo com quatro horas e pouco de vôo você provavelmente conseguirá bater seu recorde pessoal. Mesmo se voar lento em cinco horas seu objetivo será cumprido.

Os pilotos que decolam oito ou nove horas e que sobrevivem até as dez horas nesta condição começam a colher o fruto do alto risco do início. Enquanto alguns pilotos estão decolando por volta de onze horas, os pilotos recordistas já percorreram preciosos quilômetros que garantem a chegada ao Piauí. O teto vai subindo, as linhas ficam bem definidas e as térmicas cada vez mais fortes. A partir do meio dia é quase impossível pousar em um dia bom de vôo. Basta escolher a próxima nuvem e seguir em frente.

Entre meio dia e duas horas as térmicas estão no máximo de sua força. É a hora de maior insolação e os ciclos térmicos estão bem definidos. Importante notar que você está se deslocando no eixo horizontal e as térmicas se deslocam no eixo vertical. As térmicas de Quixadá são poderosas e chegam a mais de 10m/s. Ao se aproximar de uma queimada ou uma nuvem com base preta saiba que ali existe uma energia poderosa e pulsante. Um mini tornado invisível que sobe com força formando uma parede de ar capaz de balançar sua asa com violência. Por isso a importância de ter sempre um comando preventivo ao invés de corretivo. Antes de entrar na termal sempre reduza a marcha para ganhar mais recuperação. Em locais mais turbulentos normalmente voo com a marcha na mão. Caso tome alguma tendida solto a marcha imediatamente. Solte primeiro e pense depois, é melhor prevenir do que remediar. Preste muita atenção na saída das térmicas pois muitas capotagens acontecem neste momento. Quando vai sair da termal não puxe a marcha toda, apenas um quarto e à medida que entra em ar calmo busque mais performance.

O local mais crítico do vôo no meu entendimento é a imponente cordilheira de Monsenhor Tabosa. Um complexo de montanhas que formam uma barreira em pleno sertão nordestino. Um local com poucas opções de pouso, diversos vales e uma vegetação agressiva. Normalmente chegamos a Monsenhor Tabosa na hora da máxima atividade térmica. Um prato cheio. Vento forte, térmicas poderosas, cordilheira alta, pouso escasso e rotor. O que mais um voador pode querer?

O que aparentemente é tenebroso deixa de ser se ganhamos altura antes de chegar ao obstáculo. Isso é fundamental em Quixadá. Você deve voar pensando sempre nos obstáculos futuros e antecipar o problema. Nunca deixe para ganhar altura na borda da cordilheira porque o vento deriva tanto que é impossível ganhar altura de forma vertical. Com vento de 40km/h você está se deslocando mesmo na enroscada da térmica. Se a cordilheira está a 20km, vai subindo porque quando menos esperar Tabosa já chegou e você tem que cruzar.

No meu ultimo vôo em Quixadá decolei eu, Ronaldão, Alexei e Marquinhos do CE. De manhã o vento estava bom e alguns parapentes até decolaram. Mas em poucas horas o vento ganhou intensidade e nós estávamos no ar. Parecia aquele dia de surf que você entra no mar com ondas de um metro e quando está no outside o mar começa a

subir. As ondas chegam a dois metros na série e estão fechando já que o fundo não está tão bom assim. Pensa então com seus botões: como saio desta situação?!?.

Neste dia o vento chegou a 55km/h e foi quando coloquei 134km/h ground speed. O Ronaldão e o Marquinhos abandonaram inteligentemente aos 50km. O Alexei próximo a rampa já que a deriva era horizontal e ele ficou uns 30 minutos tentando ganhar altura na rampa. Mas estava difícil mesmo. Segui voando em direção a Tabosa percebendo que o vento estava acima do normal. Os açudes encarneirados e as térmicas derivando muito e sacudindo com força. Imaginei que seguindo o vento poderia diminuir ou o teto poderia subir, aumentando minhas chances de passar pela cordilheira.

Mas as térmicas estavam bicudas, derivada quase horizontal. Se existia alguma possibilidade de susto seria ali na cordilheira de Monsenhor Tabosa com vento de 55km/h e teto baixo para cruzar uma região tão inóspita. Estava acima do que eu considero minha margem de segurança. Decidi abandonar o vôo mesmo a 2.000mts. Escolhi um vilarejo com pouso livre de obstáculos ao lado da estrada de chão. Pousei bem. Quero deixar claro que estava acima da MINHA margem. Cada piloto conhece seu limite e talvez outro piloto passasse sem titubear já que altura confesso que tinha. Faltou mesmo foi "K".

Segue tracklog deste vôo. Foi a condição mais forte que já voei até hoje:

<http://www.xcbrasil.org/leonardo/flight/21553>

Este ano muitas foram as experiências fortes em Quixadá devido aos ventos que estavam acima do normal. Para se ter idéia dos sete dias, os parapentes voaram apenas dois. Isto não é normal e prova que a condição estava extrema. O Marcelo Ferro tomou uma sacudida animal em Tabosa, o Erick relatou térmicas que o obrigaram a ficar travado no speed e subindo vertical e eu mesmo tomei umas desinfladas de respeito. Indiana, Rodriguinho, Du, Marião, Ronaldão e Alexei também tiveram suas surras no ar. Mesmo voando em condição extrema, as situações estavam dentro da margem dos equipamentos e dos pilotos. Tanto é que tenho certeza que todos os pilotos que foram a Quixadá em 2009 irão repetir a dose em 2010. Tenho trocado e-mails com os pilotos e os planos para ano que vem já estão avançados. Voamos em equipamentos seguros e a asa além de resistir às fortes térmicas, devido ao seu formato, sempre tende a recuperar a atitude de vôo.

Entendo que capotagem não seja um "privilégio" de Quixadá. Temos relatos de capotagem em Brasília, Andradas, Cambuquira, Valadares, Petrópolis, e até mesmo, em São Conrado no rotor do Cochrane. Acredito que o principal fator causador de capotagem seja o piloto e não a condição forte que está voando. Voar com



recuperadores baixos, não tirar a marcha antes de entrar ou sair de uma forte térmica, não segurar a marcha em zonas turbulentas são algumas das atitudes que elevam o risco do piloto capotar. Poucos são os casos onde o piloto capotou porque a térmica era tão forte a ponto de virar uma asa de cabeça para baixo. É claro que pode acontecer, mas minha experiência não demonstra isso. Entendo que a pilotagem tem que ser preventiva e não corretiva. Algumas vezes temos que aprender a dizer não. Não vou decolar neste dia. Não vou seguir em frente. Não vou me arriscar nesta termal que deriva para o rotor. Você tem que ser um piloto de várias temporadas alucinantes e não de apenas um vô memorável que lhe custou a vida. É o que chamo: A ARTE DE DIZER **NÃO** AO RISCO DESNECESSÁRIO.

*Um exemplo de vida é o piloto francês Patrick Collin. Um piloto que tem 60 anos de idade e está em sua sétima temporada consecutiva em Quixadá. Voa seus humildes 200km sempre que pode. No meu entendimento o maior campeão que Quixadá já teve. Este é o verdadeiro recordista. Sete temporadas em Quixadá!*

Foto do sorridente Patrick Collin em anexo.

MITO: TÉRMICAS DE QUIXADÁ SÃO DESTRUIDORAS DE ASAS

**ESTE MITO É FALSO.**

#### **PARTE 4 – Roubadas e Resgate**

*“piloto de cross country competente é aquele capaz de sair da roubada sozinho se for preciso.”*

Quando mais novos assistimos aos filmes de Lampião e Maria Bonita no cangaço brasileiro. Virgulino Ferreira da Silva era um homem sanguinário que combatia o Estado e burlava a lei. No entanto dava dinheiro aos pobres e oprimidos. Herói e vilão. Sua maior competência era conhecer o cangaço e fugia em meio à vegetação do agreste com destreza. Conhecia as estradas e atalhos. Nunca se perdia. O mais incrível é que Lampião não tinha um GPS 76S. No entanto muitos foram aqueles que se perderam no sertão. Debaixo de sol escaldante e com pouca água a morte vem a galope. Os arbustos altos e espinhosos da Jurema dificultam a passagem e consomem a energia daqueles que já estão cansados da longa caminhada.

O quarto medo dos pilotos de asa delta tem a ver com os filmes do cangaço e as imagens que guardamos na memória. Aquela secura desértica com alguns pequenos arbustos e rochedos ameaçadores espalhados pelo caminho. Por isso o piloto pensa no momento onde pousa no meio do nada e tem a possibilidade de não ser encontrado. O medo de virar lenda no sertão assola a mente de muitos.

Em nível menor de preocupação, mas ainda presente na mente dos pilotos está o receio do retorno do resgate que pode durar dez, doze ou até mesmo quinze horas. Então fica aquela sensação – ao pousar tenho que ser encontrado para sair da roubada. Mas quando sou encontrado começa uma nova roubada que é encarar dez horas de carro em estrada de chão.

Se eu lhe conheço bem meu caro leitor, afinal já estamos juntos a quatro textos consecutivos, posso adivinhar sua pergunta. Por isso faça-a sem cerimônia: “até que ponto isto é verdade?”

Primeiro temos que entender que o sertão, assim como o restante do país cresceu e muito. Lugares inóspitos no passado são vilas e vilarejos hoje em dia, alguns viraram cidades. Por isso ao pousar sempre há uma vila por perto, mesmo que seja formada por duas ou três famílias. Estas famílias são humildes e vivem de subsistência, um povo que vive da criação de gado, galinha, porco e também do plantio. Pessoas simples, mas com coração e generosidade que eu jamais vi.

Quando você pousa próximo a um vilarejo as pessoas correm para te ver, assim como estamos acostumados no restante do país. Mas aí vem o mais mágico da estória. Ao desmontar a asa os sertanejos dizem: “Ocê deve tá cum fomi menino! Vô prepará um lanchinho prôcê.” O lanchinho na verdade é uma pratada de baião de dois (mistura de arroz com feijão de corda) que muitas vezes acompanha carne-seca e farofa. Comida simples sim, mas boa e bem feita.

Foi assim que fui recebido pela Dona Minelvina, uma senhora de setenta anos que tem sete filhos, quinze netos e sei lá quantos bisnetos. Mulher especial com sorriso fácil e fala mansa. Com aquele jeito de matriarca me mandou tomar um banho para me refrescar. Banho de cuia no banheiro em chão de barro. Depois do cansaço do vôo e desmontagem da asa debaixo do sol escaldante, tomar um banho é uma graça divina, o troféu máximo para o guerreiro abatido.

Depois de banho tomado e barriga cheia vem a hora da redinha. Dona Minelvina grita: “Rogenildo (um de seus netos), traz a redÍnha para o moço descansá!”. O que a senhora fala é ordem. Sou atendido de imediato e em menos de um minuto já me encontro na varanda da casa sendo balançado pelo vento, de banho tomado e “jiboindo” o almoço que foi devorado em dois tempos. Pergunto a você estimado leitor: “Cadê a roubada?”

Este tipo de experiência foi vivenciado não uma, duas ou três vezes, e sim, quase todas as vezes que voei em Quixadá. O mesmo aconteceu com os demais pilotos. Faz parte da cultura do sertão cearense oferecer ao visitante, principalmente quando é uma pessoa distinta como os pilotos de asa delta, um prato de comida, banho e a hospitalidade da casa. A generosidade do povo sertanejo é um dos grandes ganhos em

voar Quixadá. As roubadas de pouso são compensadas pelo coração aberto de um povo simples, trabalhador e honesto que tem prazer em receber um visitante desconhecido. Traz para dentro da sua casa e oferece tudo que tem de melhor.

Mesmo quando pousamos em lugares afastados, esta vontade de ajudar é marca registrada do sertanejo. Eles levam sua asa no “lombo”, providenciam caminhão, chamam moto taxi, enfim, o que eles puderem fazer para te tirar da roubada, pode ter certeza que eles farão. E sem cobrar nada. Isso é o mais incrível. É o ato de doar tempo e esforço sem esperar nada em troca. Fazem de coração. Por isso sempre dou um agrado ou pago uma cerveja como forma de alimentar esta amizade com o povo local. Interessante notar que o dinheiro não é o que faz a diferença, até porque eles estão acostumados a viver com muito pouco. O que mais alegra o povo é sua atenção. Responder as dúvidas e mostrar interesse pelas suas vidas. Tirar foto deles também é motivo de grande alegria. São muito vaidosos, mesmo vivendo no meio daquela poeira toda.

Mas existem aqueles raros vôos que você pouso no meio do nada mesmo, afastado da estrada e em locais mais isolados. No meu entendimento não existe roubada, e sim, piloto de cross country desprevenido. Para voar em Quixadá temos que levar o kit sobrevivência. Este kit inclui uma série de itens. Para simplificar segue o link do blog do Erick Vils com a listagem que previne qualquer roubada:

<http://blog.vils.com.br/2007/11/sosertao-kit-roubada.html>

Sejamos realistas e temos que concordar que depois da invenção do SPOT não existe mais roubada. O aparelho que envia a posição do piloto em tempo real via satélite é uma revolução para o nosso esporte. Neste ano eu estava junto com o Geraldo Nobre em Brasília e no meio do resgate liguei para o Chico Santos no Rio de Janeiro e pedi ao Chico que me dissesse a posição do Geraldo. O Chico consultou o computador e em menos de um minuto sabia que o Geraldo estava em Jaraguá. Sabia o exato local onde ele havia pousado e me passou as coordenadas.

Você pode pousar na maior roubada do século, um local sem sinal de telefone, radio e nem mesmo sinal de fumaça. Mas pode ter certeza que o resgate vai te achar com o SPOT. Isto é uma segurança e conforto sem igual para o piloto. Neste ano antes do início do XCeará houveram dois acidentes graves de parapente em Quixadá. O Ceará, um dos pilotos que se acidentou acionou o 911 (tecla de emergência do SPOT). Foi enviado um helicóptero ao local prontamente.

Estamos praticando um novo esporte em termos de segurança. Hoje em dia voo muito mais relaxado e tranquilo, as pessoas sabem onde estou. Minha esposa acompanha meus vôos em Quixadá, Brasília e outros picos do seu escritório no Rio de Janeiro. Atualmente acredito ser imprescindível a aquisição de um SPOT a todos os pilotos que

querem fazer cross country de forma segura. O GPS 76S também é um conforto. É o caminho mais rápido para que você adquira o conhecimento de Lampião sobre as rotas, estradas e atalhos para sair da roubada. Só tome cuidado para não colocar GO TO Juazeiro do Norte. Uma das rotas que atinge 300km tem destino a cidadezinha de Juazeiro do Piauí.

Por fim quero dividir com você o momento de regresso ao QG, o belíssimo Hotel Pedra dos Ventos, gerenciado pelo também voador, Almeida. Interessante notar que no caminho de volta, a piscina do hotel com sua caipirinha de apenas R\$2,50 é um excelente motivador. Queremos retornar no mesmo dia para desfrutar um dia de descanso da melhor qualidade. Mas a jornada de volta é longa. Afinal um vôo de 300km em linha reta gera um regresso na ordem de 500 a 600km. Sendo que parte da jornada em estrada de chão.

A princípio este cenário pode parecer desesperador. Uma viagem de dez a doze horas após um vôo que durou sete horas. A matemática racional a princípio nos faz ter esta lógica, onde somamos o cansaço físico do vôo ao desgaste da viagem de regresso. Muitos pilotos deixam de voar em Quixadá por este motivo. Não querem passar por esta roubada. Preferem fazer triangulação para que possam chegar em casa cedo e voar no dia seguinte. No entanto a matemática mental em Quixadá não é essa.

Após um vôo de seis ou sete horas sua mente entra em estado de plenitude e torpor. Uma sensação muito difícil de explicar e será compreendida quando vivenciada. Sendo assim, durante a volta de carro seu corpo está no automóvel, mas sua mente continua vagando pelo ar. A noção de tempo é totalmente afetada e eu particularmente tenho dificuldade de lembrar o tempo que fiquei dentro do carro.

Minha sugestão é que você não durma no local, e sim, regresse no mesmo dia. Aproveite este estado mental do vôo para percorrer a estrada de chão. Não faz mal que seja à noite e que o motorista vare a madrugada dirigindo. Você aproveita para dormir e descansar o corpo. No caminho parar nas cidades para tomar alguma coisa e confraternizar é saudável. O regresso é um momento de celebração e confraternização. A hora de lembrar os momentos do vôo e curtir a memória. Que ótimo que você tenha dez horas para saborear um dos melhores vôos da sua vida. Aproveite!

Entendo que roubada não está no pouso ou no resgate, e sim, está em nossas mentes. Sua atitude perante as dificuldades e obstáculos definirá o seu grau de estresse. Saber relaxar, curtir as conversas com os locais, se presentear com um bom banho, aproveitar para meditar quando está sozinho e contemplar um belíssimo pôr do sol, são boas coisas da vida que pilotos de cross country aprendem a valorizar.

*Na verdade quando estamos na roubada aprendemos a dar valor às pequenas coisas da vida. Na cidade temos tanto, no entanto precisamos de tão pouco para viver.*

*Sentado ao lado da Dona Minelvina, do Sr Trota e daqueles que me acolheram em suas humildes casas fui lembrado de quanto a felicidade está na simplicidade. Muitas vezes nós sabemos disso, mas a vida nos afasta desta realidade. São nestes momentos que somos trazidos de volta aos verdadeiros valores da vida. Gosto de voltar a Quixadá para ser lembrado. E quando isso acontece só me resta agradecer. Obrigado senhor!*

MITO: AS ROUBADAS DE QUIXADÁ SÃO SINISTRAS

**ESTE MITO É FALSO.**

---

## PARTE 5 – Recorde Pessoal

*“Por fim você aprende. Aprende que não se deve comparar com os outros, mas com o melhor que pode ser...”*

Termino o artigo com uma adaptação do poema de William Shakespeare. Uma reflexão sobre recorde pessoal. Agradeço a você leitor pela confiança em fazer este vôo duplo comigo. Digo que Quixadá é mais do que um vôo, é uma experiência de vida. Foi bom tê-lo a bordo dividindo comigo esta fantástica experiência.

Depois de algum tempo você aprende. Aprende a aceitar suas derrotas com a cabeça erguida e olhos adiante, com a graça de um adulto e não com a tristeza de uma criança. E aprende a construir todas as suas estradas no hoje, porque o terreno do amanhã é incerto demais para os planos, e o futuro tem o costume de cair em meio ao vão.

Aprende que verdadeiras amizades continuam a crescer mesmo a longas distâncias. E o que importa não é o que você tem na vida, mas quem você tem na vida. E que bons amigos do vôo são a família que nos permitiram escolher. Aprende que não temos que mudar de amigos se compreendemos que os amigos mudam. Percebe que seu melhor amigo e você podem voar juntos, ou simplesmente não fazer nada, e terem bons momentos.

Descobre que se leva muito tempo para se tornar o recordista que quer ser, e que o

tempo é curto. Aprende que não importa onde já chegou, mas onde está indo, mas se você não sabe para onde está indo, qualquer lugar serve. Por isso coloque uma rota no seu GPS ela vai guiá-lo de vez em quando.

Depois de um tempo você aprende que o sol queima se ficar exposto por muito tempo. E aprende que não importa o quanto você se importe, algumas pessoas simplesmente não se importam se você voou longe... E aceita que não importa quão boa seja uma pessoa, ela vai feri-lo de vez em quando e você precisa perdoá-la por isso.

Aprende que os verdadeiros heróis no nosso esporte são aqueles que voam por muitos anos. Aprende que os destemidos já se foram ou estão para partir. Aprende que se segurar a barra na hora do crash seu braço quebra. Aprende que paciência requer muita prática. Descobre que algumas vezes a pessoa que você espera que o chute quando você cai é uma das poucas que o ajudam a levantar-se nas roubadas.

Aprende que maturidade tem mais a ver com os tipos de experiência que se teve em vôo e o que você aprendeu com elas do que com quantos aniversários você celebrou. Aprende que nunca se deve dizer a um voador que sonhos são bobagens, poucas coisas são tão humilhantes e seria uma tragédia se ele acreditasse nisso.

Monte sua asa e fortaleça a sua alma, ao invés de esperar que os outros reconheçam seu valor.

E por fim você aprende. Aprende que não se deve comparar com os outros, mas com o melhor que pode ser. Por isso vá a Quixadá e bata o SEU recorde pessoal. Ele é todo e somente SEU. Acredite.

*Adaptação do texto de William Shakespeare.*

Abaixo vídeos do pouso em Castelo do Piauí – 283km em 7 horas e 08 minutos

Parte 1: <http://www.youtube.com/watch?v=8JI-YKgtECM>

Parte 2: <http://www.youtube.com/watch?v=Hva847sAq6w>

*Bons vôos seguros a todos e fiquem com Deus.*

*Glauco Cavalcanti*

[www.decolandoparaofuturo.com.br](http://www.decolandoparaofuturo.com.br)