

O CORPO EM RISCO SOCIALIZADO PELO VÔO LIVRE

Sérgio Luiz Gomes de Azevedo

Mestrando

Lires – LEL – PPGEF/UGF

Rio de Janeiro – Brasil

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo identificar os sentidos de risco presentes nos discursos dos praticantes de vôo livre. Para isso analisamos os depoimentos de uma lista de discussão da Internet e entrevistas publicadas em uma revista especializada em vôo livre. Trata-se de um estudo descritivo exploratório, com abordagem qualitativa. Concluímos ao final deste artigo que, na prática do vôo livre, ser hábil, estar cercado de todo um aparato tecnológico ou dominar plenamente conhecimentos a respeito dos fenômenos da natureza, não isentam o praticante deste esporte de sofrer acidentes. Voar é uma aventura repleta de incertezas.

Palavras-chave: vôo livre, risco, vertigem.

ABSTRACT

This work has as its main objective identifies the risk senses present in the hang-gliding pilots' speeches. Therefore we have analyzed the testimonies of an Internet discussion list and interviews published in a specialized hang-gliding magazine. It is an exploratory descriptive study, with qualitative approach. We have concluded at the end of this article that, in the hang-gliding practice, being skilled, being supported by an entire technological apparatus or mastering fully knowledge regarding the nature phenomena do not exempt the pilot of this sport from suffering accidents. Flying is an adventure full of uncertainties.

Key words: hang gliding, risk, vertigo.

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo identificar los sentidos de riesgo presentes en los discursos de los practicantes de vuelo libre. Para eso analizamos los relatos de una lista de discusión de Internet y entrevistas publicadas en una revista especializada en vuelo libre. Se trata de un estudio descriptivo exploratorio, con abordaje cualitativa. Concluimos al final de este artículo que, en la práctica del vuelo libre, ser hábil, estar cercado de todo un aparato tecnológico o dominar plenamente conocimientos al respecto de los fenómenos de la naturaleza, no exentan al practicante de este deporte de sufrir accidentes. Volar es una aventura repleta de incertidumbres.

Palabras-llave: vuelo libre, riesgo, vértigo.

INTRODUÇÃO

Voar, para muitas pessoas, seria uma espécie de risco desnecessário, perigoso, sem sentido, levando-se em conta que não nascemos dotados das tão sonhadas asas. Imagine então, voar atirando-se (decolando) de uma montanha, sem um motor para dar propulsão, utilizando-se de um pedaço de tecido preso em algumas linhas, como é o caso do parapente ou da asa delta, uma estrutura de metal ou fibra de carbono, presa a cabos de aço e revestida por um tecido resistente.

A percepção do risco para os praticantes de vôo livre também existe, porém, com significados diferentes daqueles apresentados pelas pessoas que preferem sentir seus pés

colados ao chão. O risco, calculado e controlado pelo voador, proporciona a vivência da vertigem, uma espécie de desequilíbrio angustiante que se transforma em prazer. Todo esse clima é cercado por um ambiente de aventura e de incerteza, onde nem a segurança oferecida pela tecnologia ou pela habilidade do piloto elimina a possibilidade da ocorrência de acidentes.

Costa (2000), afirma que os riscos vividos pelos novos aventureiros praticantes de atividades físicas e esportivas são livremente escolhidos como valor. Para a autora, trata-se de uma aventura com sentido lúdico, uma vez que a atitude dos sujeitos que vivem a aventura no esporte é tomada como um risco no qual ousam jogar a si mesmos com a confiança do domínio cada vez maior da técnica. Acrescenta que estes aventureiros manifestam uma audácia para poder desencadear esse risco, autorizados pela idéia confiante de lançar-se no espaço, na profundidade, na imersão, na luta contra os obstáculos da natureza, associada a um excitante e reconfortante prazer de realizar (vertigem) e de tê-lo feito com alta competência.

Este trabalho tem como objetivo identificar os sentidos de risco presentes nos discursos dos praticantes de vôo livre. Analisamos os depoimentos de uma lista de discussão da Internet publicados no livro Parapente Brasil (2002). Foram analisados também artigos e entrevistas publicadas na revista Air, especializada em vôo livre, do nº 01 ao 15. O estudo é descritivo exploratório, com abordagem qualitativa no qual foram examinados os discursos, sob a forma de análise de conteúdo (Bardin, 2004).

O VÔO LIVRE

O esporte de vôo livre é aquele que se pratica com asa delta ou parapente e cuja definição codificada pela Federação Aeronáutica Internacional - FAI refere-se a uma estrutura rígida que é manobrada com o deslocamento do peso do corpo do piloto, ou por superfícies aerodinâmicas móveis (asa delta), ou até por ausência de estrutura rígida com cabos e outros dispositivos (parapente) (DA COSTA, 2005, p. 479).

A asa delta e o parapente apresentam características distintas: ambos são impulsionados pela gravidade no sentido descendente e pelas correntes de ar quente (térmicas) no sentido ascendente. A asa delta possui melhor planeio em relação ao parapente. Por outro lado, este oferece a possibilidade de pouso mais fácil e mais seguro. Praticidade com relação ao manuseio e transporte, também são características favoráveis ao parapente. Já decolagens com ventos fortes (até 50 Km/h), laterais ou turbulentos são mais favoráveis à asa delta. Quanto ao desempenho, asas e parapentes podem ser de alta, média ou de baixa performance, podendo ser utilizados nas manifestações de lazer, trabalho (vôo duplo) ou em competições. O nível de habilidade, conhecimento da técnica por parte do piloto e a ação das forças da natureza, somados às diferentes características que cada equipamento apresenta, contribuem para uma atmosfera de segurança, de risco e incerteza, essenciais para aqueles que buscam o prazer neste tipo de atividade.

RISCO E TECNOLOGIA

O vôo livre vem sofrendo diversas modificações ao longo do tempo. Desde os primeiros vôos realizados com o simples objetivo de desafiar a gravidade, tirando os pés do chão, até os vôos de *cross country* atuais, em que se chega a percorrer, em único vôo, distâncias acima de 500 quilômetros. Estas modificações podem ser notadas na melhoria de performance, conseguida através da utilização de materiais mais leves, mais aerodinâmicos e resistentes, como no aumento da sensação de segurança proporcionada pela introdução de equipamentos, alguns obrigatórios: capacete, pára-quedas reserva, e outros opcionais:

pára-quedas de arrasto¹, GPS², rádio de telecomunicação, air bag³. É inegável a grande influência do desenvolvimento tecnológico na evolução dos equipamentos, na sensação de segurança e na melhoria de performance. Apesar da insegurança causada pelo pouco conhecimento a respeito do esporte, da falta de uma estrutura e de equipamentos para garantir a segurança do praticante, os riscos apresentados no início do vôo livre, não eram tão significativos como os encontrados na realidade atual. O avanço tecnológico, a melhoria de performance e conseqüente melhoria dos níveis de segurança, possibilitaram uma mudança no nível, na qualidade e na quantidade do risco. Atualmente o praticante de vôo livre, consegue, através do acesso a essas inovações tecnológicas, promover um gerenciamento quantitativo do risco. O piloto escolhe a quantidade de risco que está disposto a correr. Com o gerenciamento deste risco por conta do piloto, arriscar-se nesta atividade, além de proporcionar prazer, se torna um status. Cercado de todo o aparato de segurança que a tecnologia oferece, ele calcula a todo o momento o risco em busca de diferentes maneiras de experimentar a vertigem. A partir disso, arriscar-se passa a ter um outro significado. O risco passa a ser o componente essencial de uma aventura em busca do lúdico (AZEVEDO, 2006). Esse domínio tecnológico faz com que o piloto se sinta tentado a novos desafios que lhe trazem prazer. Sendo assim, ousa em travessias nos locais com pouca possibilidade de pouso, voa em locais desconhecidos em condições impensáveis para um piloto inexperiente. A possibilidade de gerenciamento do nível de risco, proporcionado por essa tecnologia abre caminho para novas formas de conquistas e de realizações. Desafiando limites, recordes são quebrados reservando ao autor de cada façanha um status de ter conseguido realizar aventuras até então inéditas, como por exemplo: decolagem de asa delta rebocado por balão, voar sobre a montanha mais alta do mundo, escalada de alta montanha conjugada com o vôo de parapente ou voar longas distâncias voando de montanha em montanha.

Guzzo (2004, p.56) relacionando segurança, risco e estética, afirma que “*é a segurança que garante a eficácia da estética do risco*”. Segundo a autora a busca da vertigem na modernidade “tardia” se beneficia dos reflexos oferecidos por uma diversidade e de tecnologias.

Giddens (2002), utiliza o termo modernidade “alta” ou “tardia” para se referir ao mundo de hoje. Segundo afirma, viver neste universo é viver num ambiente de oportunidades e risco inevitáveis num sistema orientado para a dominação da natureza e para a produção reflexiva da história. O autor afirma ainda que, devido à grande força de comunicação de massa, os riscos que poderiam acontecer no futuro, influenciam diretamente os eventos da atualidade.

Fundamentados nesses estudos, relacionando-o à vertigem (QUINODOZ, 1995), podemos afirmar que o risco, presente na prática do vôo livre, possui uma relação direta com a busca do prazer na sociedade atual, cuja origem vem de um tipo de vertigem manifestada por indivíduos que, através de determinadas práticas esportivas, se expõem a riscos, manifestando no seu próprio corpo, sensações de angústia que são transformadas em prazer. Os riscos oferecidos pelo convívio social (violência, colapso da economia mundial, epidemias, catástrofes naturais etc) são riscos que, previstos para acontecerem no futuro, influenciam os acontecimentos do presente, enquanto os oferecidos pelo vôo livre são voluntários, permitindo ao piloto um enfrentamento real, cercado de todo aparato tecnológico, confiante em sua habilidade para lidar com fenômenos naturais e suas variações. Na verdade, ao enfrentar situações de risco oferecidas por esportes como o vôo

¹ Utilizado pelo piloto de asa delta para diminuir a velocidade durante o pouso.

² Sistema de posicionamento via satélite utilizado para a orientação do piloto durante o vôo.

³ Equipamento de segurança utilizado pelo piloto de parapente para diminuir o impacto no solo.

livre o indivíduo parece buscar superar a frustração de ter que esperar por um risco no qual desconhece a intensidade ou as possíveis conseqüências para o futuro.

ACEITAÇÃO DO RISCO

Na tentativa de minimizar os riscos da atividade, pilotos se valem de discursos em que comparam esta atividade como mais segura que aquelas oferecidas pelo convívio social. Giddens (2002), enfatiza que o corpo está sempre em risco, pois existe a possibilidade de ferimentos, mesmo em casa.

Freqüentemente os praticantes afirmam que os riscos de acidentes podem ser amenizados pela utilização de equipamentos de segurança, aprimoramento técnico através de uma prática regular ou aquisição de conhecimentos através da troca de experiências com outros pilotos. Para eles, o risco depende basicamente das atitudes e decisões do piloto. Cada um decide o quanto deste risco está disposto a correr. Porém, com o aumento do número de acidentes, alguns se mostram contrários à utilização deste discurso com relação ao risco.

Lembro-me de uma vez que, quando perguntado sobre riscos do esporte, teria dito: olha, tudo depende do piloto. Se ele for um cara sério e comprometido com a segurança, dificilmente vai se machucar! [...] é como andar de moto: se você for um porra louca pode até se matar [...] mas se você andar direitinho não tem problema". Só que agora, vendo companheiros se estatelando no chão, resolvi refletir profundamente sobre a questão e me vejo obrigado a assumir uma nova postura. Tenho agora a convicção de que o vôo livre não é um esporte que qualquer pessoa possa (ou deva) praticar. Exige do piloto características muito particulares [...] Acidentes vão continuar acontecendo porque são inerentes à atividade que desenvolvemos. Quem faz ciclismo corre o risco de um dia tomar um pacote e ralar o joelho. Quem voa de parapente corre o risco de um dia se estatelar no chão e destroçar a coluna. Faz quem quer, sobrevive quem está melhor preparado (ZIPPIN in Parapente Brasil, 2002,p. 180).

Competência técnica e sensibilidade nesses pilotos lhes permitem mais confiança para brincar com o corpo voante e com as térmicas, mas é preciso observar sempre a segurança dos equipamentos, as condições do ambiente a capacidade de sair de situações conflituosas e o seu autocontrole na situação.

É comum observarmos pilotos inexperientes, na busca de sensações mais fortes, voarem em condições inadequadas, utilizando equipamentos que estão aquém de seu nível de conhecimento técnico. Em outras circunstâncias, encontramos pilotos experientes que, talvez, influenciados por excesso de confiança, deixam de dar a devida importância à checagem das condições meteorológicas e do equipamento. Em ambos os casos, a segurança do vôo fica comprometida o que pode proporcionar um aumento significativo no número de acidentes.

Asas e parapentes de alta performance são ideais para pilotos que possuem um elevado nível de conhecimento técnico, pretendam participar de competições, executar manobras ousadas ou percorrer longas distâncias na busca de recordes. Asas e parapentes de baixa performance são ideais para pilotos iniciantes, para a prática de vôo duplo, ou para pilotos que pretendam uma prática esportiva menos arriscada. As variáveis responsáveis pela maior ou menor quantidade de risco no vôo livre, dependem também da experiência adquirida com o desenvolvimento da prática, da habilidade no manuseio do equipamento, do conhecimento da técnica e dos elementos da natureza. No entanto, o avanço tecnológico, aliado à necessidade de mais performance para atender às necessidades de uma competição de alto nível técnico, pode comprometer a segurança do esporte fazendo com que, mesmo os pilotos que apresentam tais características fiquem vulneráveis a riscos indesejáveis. Quando fatos como estes acontecem, observamos inevitavelmente um recuo (em nível de performance), em detrimento de uma maior segurança no esporte.

Nem todos os parapentes garantem os prazeres do vôo livre. Já vi muita gente deixar de voar por causa de equipamentos ruins, outros por voarem equipamentos inadequados, que lhes “roubaram” o prazer de voar [...] Uma vez conversando com o Mingo, ele comentou sobre um processo semelhante na asa. Segundo ele, houve uma geração de asas muito velozes, mas perigosas. Foi preciso retroceder, mas não houve estagnação, tanto que depois disto se chegou às asas sem antena de hoje (CUNHA, in Parapente Brasil, 2002, p. 144).

Cheguei no meu limite e não quero mais andar nesta corda bamba. Tenho lindos filhos, estamos as portas do século XXI e ainda tenho muitos planos onde continuar voando é apenas um deles. Não, vôo livre não é a coisa mais importante do mundo. Por isso, estou dando um passo atrás para seguir em frente. Não vale a pena morrer pelo vôo, mas incorporá-lo á vida como uma atividade saudável e duradoura (MACHADO, in Parapente Brasil, 2002, p. 242).

Giddens (2002), ressalta a diferença existente entre os riscos que se corre voluntariamente e aqueles que fazem parte de limitações da vida social ou de padrão de estilo de vida. Para o autor, os esportes perigosos ou similares são responsáveis por proporcionarem ambientes institucionalizados de risco onde os indivíduos podem arriscar suas vidas.

OS RISCOS E SEUS SINAIS

Riscos relacionados à colisão aérea, a mudanças bruscas das condições meteorológicas ou ao pouso devem ser observados com muito rigor. Durante o vôo, principalmente nas térmicas, quando vários pilotos dividem o mesmo ar, toda atenção deve estar voltada para o perigo de uma colisão. Dependendo do local de vôo, o piloto deve estar atento também aos riscos oferecidos por aviões, helicópteros, ultraleves ou até mesmo linha de pipa.

O pouso também se apresenta como um local em que os riscos são inúmeros, exigindo do piloto uma atenção redobrada, pois é onde acontece grande parte dos acidentes. No pouso, são comuns obstáculos como: fios de alta tensão, cercas de arame, árvores, erosões, rochas, animais como cachorros e cavalos. Outro fator importante relacionado à segurança é a observação da direção exata do vento, na ocasião do pouso. Para isso o piloto deve se orientar por uma biruta, objeto responsável por mostrar a direção exata do vento, comum e obrigatório nas rampas de decolagem e em pousos oficiais. No entanto, em vôos de cross country, onde as possibilidades de pouso são diversas, elas são raras, exigindo do piloto uma atenção maior que a habitual, como por exemplo, observar possíveis sinais que indiquem a direção do vento como: pipas, fumaças de queimadas, movimento da vegetação ou direção em que as térmicas estão derivando.

A VERTIGEM

Perguntas sobre como está o vôo, o vento ou pra que lado está o vôo hoje evidenciam o quanto de incerteza existe no vôo livre e é por ela que os praticantes se sentem cada vez mais atraídos. Quem pratica vôo livre está tentando buscar de uma forma ou de outra algum tipo de vertigem.

Costa (2000), define a vertigem como uma emoção corporal excitante que consiste na tentativa de desvanecer a realidade, por um instante, infligindo à consciência uma espécie de pânico voluptuoso. Segundo a autora, esportes com ênfase no deslize, na imersão, na ascensão, na descida e no vôo, desfrutam em maior ou menor escala da vertigem.

Para Quinodoz (1995) existem diversas formas de vertigem e cada uma corresponde a um tipo de prazer e que, em particular se expressam na prática esportiva, afastando da angústia e aproximando do prazer aqueles que a ela se submete.

As diferentes maneiras de se obter prazer no vôo livre podem estar num vôo tranquilo, em um vôo de cross-country, da maior altitude alcançada após a subida em uma térmica ou

simplesmente em um pouso tranqüilo, longe da “civilização” ou no fato de um aluno tirar os pés do chão pela primeira vez na aula do curso de vôo livre.

O vôo livre é o esporte que mais retribuí seu praticante com prazer. Quem voa sempre tem várias lembranças de momentos inesquecíveis de sua história como piloto. Eu lembro da primeira vez que tirei o pé do chão [...] Eu estava correndo e, de repente, ele me tirou do chão. Não durou mais que 3 segundos, mais guardo este momento na minha memória até hoje (LOPES, in Parapente Brasil, 2002, p 19).

Quinodoz (1995), destaca a existência de indivíduos que gostam de desafios, que brincam com o vazio e têm o prazer especial em tocar àquilo que, com o risco de lhe causar vertigem, lhes provoca calafrios sem causar angústia. Acrescenta ainda, que, entre o prazer da aventura e o namoro com a morte, existe uma zona fronteira que pode ser importante tentar conhecer, mesmo que isso pareça difícil.

[...] Em Andradas teve um momento em que fiquei muito baixo, em cima de uma área que só tinha árvores, e vi uma bolhinha (térmica fraca) saindo de cima de linhas de alta tensão, aí pensei: ah, que divertido, uma térmica, é lá mesmo que eu vou [...] Às vezes, eu tinha maus sonhos depois desses vôos brabos – eu poderia não ter sobrevivido a isto. Mas agora eu sei que nunca sobreviveria se me sentisse entediado como nas condições fracas. Eu gosto de ser sugado pelas nuvens, gosto de térmicas fortes (GIBSON, in, Parapente Brasil, 2002, nº, p. 10).

A vertigem buscada pelo praticante de vôo livre não está presente a todo o momento e nem todo tipo proporciona prazer. Há os que exigem um nível de concentração e técnica tais que acabam por comprometer toda e qualquer tentativa de busca de prazer. Assim pode ser prazerosa ou proporcionar reações indesejáveis.

Uma vez estava eu a girar no Ninho das Águias com um companheiro, quando ultrapassamos 1800 ASL (Above Sea Level) e continuávamos a ganhar tudo, pronto para estourar os dois barões (2000 m). Quando, pra minha surpresa, o companheiro começou a enroscar uma espiral e despencou láááááááá para baixo até ficar pequenininho [...] No pouso perguntei pra ele o que havia acontecido. Resposta: o cara começava a experimentar vertigens cada vez que se aproximava dos 2000 m, então ele preventivamente tinha que baixar rapidamente antes que a vista começasse embaralhar (CUNHA, in Parapente Brasil, 2002, p. 254).

Um vôo pode ser considerado prazeroso ou simplesmente angustiante. O limite entre a os dois pode estar na atitude do piloto com relação à quantidade de riscos que está disposto a correr. Esse limite também está relacionado aos diversos fatores que podem estar direta ou indiretamente ligados às condições de cada local de vôo. Um vôo nunca será igual ao outro. Eles podem ser de lift, de térmica, de interior, urbano, turbulentos ou liso. Apresentar térmicas fracas ou fortes. Sensações térmicas e de pressão proporcionadas por condições variadas de temperaturas e diferentes altitudes também são comuns. Estes fatores apresentados estão diretamente relacionados a sensações de prazer ou angústia vivenciados pelo piloto durante o vôo.

Com o avanço tecnológico, diversos instrumentos eletrônicos foram incorporados ao vôo livre contribuindo para a melhoria de performance em competições ou simplesmente facilitando a busca de prazer nos momentos de lazer. De todos os instrumentos utilizados pelos pilotos o “variômetro” se apresenta como um dos mais importantes. Ele indica, através de sinais sonoros, a velocidade de subida ou de descida durante o vôo. Para a identificação das térmicas, além de sinais visuais, o piloto se orienta pelas informações fornecidas pelo “variômetro”.

[...] De qualquer forma, eu sinto a térmica. Uso o variômetro para confirmar o que sinto, mas ele não é realmente necessário na maioria dos casos. Abaixo de 500 metros, eu posso detectar visualmente

minha ascensão. Acima disso, uso outras referências, como outros pilotos pássaros, nuvens, etc. Desenvolver um feeling no ar desligando seus instrumentos é uma prática muito útil (SUCHANEK, in Air Time Adventure, 1997, p. 13).

Quando o piloto, por algum motivo, perde ou simplesmente descarta o apoio deste instrumento na busca das tão desejadas térmicas, seus sentidos são prontamente acionados. As informações fornecidas pelos sistemas sensoriais passam a ser valorizadas com muito mais intensidade. Com a ausência dos sinais sonoros emitidos pelo variômetro as possíveis variações do ar, percebidas através das ascendentes e descendentes ficam a cargo dos sentidos do próprio corpo.

Para Quinodoz (1995, p.08) a sensação de desequilíbrio ou de vertigem de origem somática depende da coordenação das informações fornecidas por três sistemas sensoriais: “o primeiro é responsável por fornecer informações ópticas, o segundo informações sobre os músculos e tendões (mudanças de posição do corpo) e o terceiro, informações sobre o ouvido interno (posição estática da cabeça, movimentos corporais e gravidade)”. Segundo a autora, estes três sistemas permitem que tomemos consciência de nossa posição e equilíbrio no espaço antes de tomarmos alguma decisão e que a discordância de informações entre eles favorece ao aparecimento de vertigem. Segundo a autora, estes três sistemas permitem que tomemos consciência de nossa posição e equilíbrio no espaço antes de tomarmos alguma decisão e que a discordância de informações entre eles favorece ao aparecimento de vertigem.

Informações sensoriais, provenientes de um ambiente de ar instável e estranho ao corpo do piloto, chegam aos sistemas sensoriais provocando um desequilíbrio, uma angústia momentânea. Este desequilíbrio, prontamente coordenado pelos sistemas sensoriais é transmitido ao corpo do piloto na forma de prazer ou angústia.

De todos os sentidos utilizados no vôo livre, sejam eles voltados para a busca do prazer ou para diminuição da quantidade de risco, a visão, no meu entender, se apresenta como a mais importante. Fatores como risco, segurança, performance ou prazer (vertigem), estão diretamente relacionados à habilidade com que o piloto usa seu senso de observação. Para um bom desempenho, os sentidos devem estar bem apurados a fim de identificar os possíveis sinais que apontam o desenvolvimento ou a evolução de uma térmica. A térmica, uma coluna de ar ascendente invisível, indica ao piloto duas opções: no ar, através da observação de outras asas ou parapentes, pássaros ou formação de nuvens e, no chão, através da observação dos movimentos da vegetação ou possíveis fontes naturais de calor onde as térmicas são criadas.

A visão bem treinada do piloto permite que o mesmo identifique, através destes sinais, as melhores e mais fortes térmicas, prolongando seu vôo e com isso as sensações de prazer. Encontrando uma boa térmica o piloto ganha altura e tempo para encontrar a próxima. Cada térmica utilizada servirá como um passaporte para a seguinte. Esse fato dependerá da habilidade visual do piloto e das condições térmicas apresentadas pelo local.

O CORPO NO VÔO LIVRE

Algumas atividades esportivas exigem do corpo um treinamento específico, uma preparação física rigorosa que, em alguns casos, preparam o mesmo para alcançar os limites de sua capacidade fisiológica. É o caso de competições como as corridas de aventura, a maratona, o triatlon ou o iron man. Na contramão destes esportes, encontramos o vôo livre que, por conta de um equilíbrio apresentado entre o piloto, o equipamento e os elementos da natureza, exige muito mais o desenvolvimento de uma técnica apurada do que o desenvolvimento de um corpo treinado. Neste esporte, o corpo, a asa delta ou parapente, as correntes térmicas e a ação da gravidade se unem dando um sentido único à ação de voar. Após a decolagem, as asas ou velas, não pertencem mais ao equipamento,

elas se fundem ao corpo do piloto. Este fato pode ser observado na frase utilizada por um piloto de parapente a respeito da maneira como cada um escolhe voar: “*Voa-se atrás de prazeres [...] Uns gostam de provocar suas velas enquanto outros preferem acalmá-las*” (Sivuca, in, Parapente Brasil, 2002, p. 239). Observamos que, neste discurso, as velas provocadas ou acalmadas não são dos parapentes e sim dos pilotos. Não é somente o corpo que vemos quando observamos o vôo de uma asa ou parapente, mas, o resultado da fusão destes elementos, numa demonstração de beleza e técnica. Uma dimensão imaginária em que corpo, equipamento e ambiente fundem-se em matéria única que dinamiza o movimento. Não que a preparação física não seja importante neste esporte, mas, em uma competição de alto nível ou em uma prova de cross country, o diferencial poderá ser notado, muito mais no nível técnico que o piloto adquiriu através da prática do vôo, do que no condicionamento adquirido através de treinamentos físicos específicos. A resistência necessária para suportar competições com a duração média de três horas, ou até mesmo, as longas provas de cross country, que podem durar oito ou mais horas, é adquirida através da prática constante do vôo, simulando as condições exigidas pelo evento pretendido pelo piloto.

O vôo livre se destaca por possuir características que permitem a seu praticante fugir do padrão estético corporal exigido aos demais esportes. A exposição corporal se limita aos momentos que antecedem a decolagem e, após o pouso quando o piloto se separa do equipamento. Durante o vôo, seu corpo e o equipamento tornam-se um só elemento. Nas grandes altitudes, alcançadas através das correntes térmicas, a visão que se tem é de um objeto que se distancia cada vez mais de quem o observa. O exibicionismo, o vôo para mostrar-se aos outros, é mais comum entre os pilotos iniciantes, talvez pelo fato de não possuírem equipamentos ou uma bagagem técnica que lhes permitam vôos mais ousados. A exibição para pilotos que possuem um alto nível técnico e utilizam equipamento de alta performance, só tem sentido após a realização de um grande vôo. Quando o piloto atinge níveis mais elevados dentro do vôo livre, seu interesse passa a ser pela aventura de voar locais nunca antes voados, percorrer distâncias nunca antes percorridas, demonstrando um prazer maior pelo desconhecido que, normalmente, só é encontrado em lugares longe da rampa onde decolou, longe do público. Esse distanciamento, comum na prática do vôo livre, contribuiu para que modalidades que atendessem a uma demanda por maior visibilidade surgissem, transformando o mesmo em uma atração para o grande público. Como exemplo dessas modalidades podemos citar as acrobacias aéreas de asa delta ou parapente e o speeding glider⁴. Este último, realizado com asa delta, foi criado com o intuito de promover uma aproximação maior entre o vôo livre e o público, dar maior visibilidade ao esporte na tentativa de torná-lo Olímpico.

CONCLUSÃO

Após a análise e interpretação dos discursos apresentados pelos praticantes de vôo livre, identificamos que a segurança é um dos fatores mais importantes. É por ela que o prazer de voar se realiza. E é pela sensação de vertigem que exploram o corpo no ar e desfrutam da sensação de voar. Segundo os voadores, quando um acidente ocorre no vôo livre, na grande maioria das vezes, está relacionado a uma falha por parte do piloto no gerenciamento do risco. Na intenção de obter um maior controle sobre este risco, os praticantes de vôo livre, apoderam-se de todos os recursos que a tecnologia moderna pode oferecer. A habilidade no manuseio do equipamento, o conhecimento da técnica e dos elementos da natureza, também são importantes para controle do risco. Apesar dessa

⁴ Competição de asa delta na qual o piloto deve descer uma montanha realizando manobras dentro de uma área determinada e no menor tempo possível.

grande preocupação com a segurança, traduzida através da tentativa de controle do risco, o vôo livre se mostra uma atividade recheada de incertezas.

Podemos concluir que, ser hábil, estar cercado de todo um aparato tecnológico ou dominar plenamente conhecimentos a respeito dos fenômenos da natureza, não isentam o praticante deste esporte de sofrer acidentes. Quem pratica vôo livre está consciente dos riscos e das responsabilidades que cada um deve ter para se manter um nível elevado de segurança. Voar livre é buscar o prazer, aceitando correr riscos em uma aventura repleta de incertezas.

REFERÊNCIAS

- ABDALAD, L. S. **A participação feminina nos esportes de aventura e risco: um vôo no universo do desafio e da incerteza...** Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Educação Física. do Rio de Janeiro: UGF, 2001.
- AZEVEDO, S. L. G. **A cultura lúdica do vôo de asa delta.** In: FIEP, 2007, Foz do Iguaçu. **Trabalho apresentado.** p. 634
- BARDIN, L. **Análise de Conteúdo.** Lisboa: Edições, 2004.
- BECK, Ulrich. **Risk Society: Towards a New Modernity.** Cambridge, UK: PolityPress, 1998. (Risikogesellschaft. Frankfurt: Suhrkamp, 1986)
- COSTA Vera Lúcia de Menezes. **Esportes de Aventura e Risco na Montanha,** São Paulo: Manole: 2000.
- COSTA, Vera Lúcia de Menezes. **Esportes de aventura e risco na montanha: uma trajetória de jogo com limites e incertezas.** Tese de doutorado do Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Rio de Janeiro, UGF, 1999.
- DA COSTA, Lamartine (org). **Atlas do esporte no Brasil:** atlas do esporte, educação física e atividades físicas de saúde e lazer no Brasil. Rio de Janeiro: Shape, 2005.
- GIDDENS, Anthony. **Modernidade e Identidade,** Rio de Janeiro: Zahar, 2002.
- GUZZO, M. **Corpo em risco.** *Athenea Digital*, 6, 56-65. Disponível em <http://antalya.uab.es/athenea/num6/guzzo.pdf>, 2004. Acesso em 03 de abril de 2007 às 15:00.
- KNAUER, R. T. História do Vôo Livre no Brasil. (**Monografia de Especialização em Educação Física**). Rio de Janeiro, UGF, 2006.
- LOPES, R. S. et al. Parapente Brasil: **Histórias e Aventuras do Vôo Livre.** Rio de Janeiro: Editado por Rodrigo Stulzer Lopes, 2002.
- PAGEN, D. Os segredos de um tricampeão. **Air Time Adventure,** Rio de Janeiro, n. 12, p. 13, 1997.
- QUINODOZ, D. **A Vertigem: entre a angústia e o prazer.** Porto Alegre: Artes Médicas, 1995.
- SPINK, Mary Jane. Trópico dos discursos sobre riscos: risco aventura como metáfora da modernidade tardia. **Cadernos de Saúde pública,** falta nº rev, local, 2001.
- SPINK, Mary Jane. Os contornos do risco na modernidade reflexiva: contribuições da psicologia social. In: **Psicologia e Sociedade.** Vol 12, no.1, 2000.

Rua Katar Rechuan, nº 391
 Bairro: Grande Rio
 São João de Meriti – RJ
 CEP: 25540 040
sergiosjm@yahoo.com.br