

OS ACIDENTES NO VOO LIVRE: UMA ANÁLISE DOS MOTIVOS NOS RELATOS DE ATLETAS

Recebido em: 27/08/2012

Aceito em: 26/06/2013

*Diego Luz Moura*¹

Universidade Federal do Vale de São Francisco
Petrolina – PE – Brasil

*Antonio Jorge Gonçalves Soares*²

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro – RJ – Brasil

RESUMO: O objetivo é identificar as causas de acidentes no voo livre a partir dos relatos de seus atletas. A metodologia foi uma análise documental através de fontes que descrevem relatos dos atletas de voo livre. A partir da análise dos dados verificamos que os acidentes ocorrem na interação com os equipamentos e na interação com as condições de voo. E que parte dos acidentes podem ser evitados com cuidados na checagem dos equipamentos. Entretanto, outra parte se torna mais difícil, pois está relacionada com a necessidade de busca de excitação, onde os investimentos tecnológicos ajudam a aumentar a segurança e os riscos simultaneamente. Pudemos perceber que a crença na tecnologia é uma das características da narrativa moderna do risco que exclui qualquer tipo de acontecimento aleatório.

PALAVRAS CHAVE: Acidentes. Tecnologia. Atividades de Lazer.

ACCIDENTS IN HAND GLIDING: AN ANALYSIS OF THE STATEMENT OF ACCOUNTS ATHLETES

ABSTRACT: The objective is to identify the causes of accidents in hand gliding from the accounts of their athletes. The methodology was a documentary analysis through sources that describe reports of athletes free flight. From the analysis of the data found that accidents occur in interaction with devices and interaction with the flight conditions. And that some accidents can be avoided with care in checking the equipment. However, another part becomes more difficult, because it is related to the need to search for excitement, where technology investments help to increase the safety and risks simultaneously. We noticed that the belief in technology is one of the characteristics of modern narrative risk which excludes any type of random event.

¹ Doutor em Educação Física (UGF). Docente da Universidade Federal do Vale de São Francisco (UNIVASF). Coordenador do Laboratório de Estudos Culturais e Pedagógicos do Esporte (LECPE).

² Doutor em Educação Física (UGF). Docente da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

KEYWORDS: Accidents. Technology. Leisure Activities.

Introdução

A modernidade instaurou uma série de aspectos de segurança relativa. Parte desta segurança se deve ao avanço tecnológico ocorrido nos últimos séculos. Entretanto, junto com esta maior segurança houve o surgimento de novos riscos.

De acordo com Giddens (2002), a modernidade instaurou uma cultura do risco, na medida em que se introduziu novos parâmetros de risco, poucos conhecidos em épocas anteriores, apesar de ter consciência de que o risco de um modo geral tenha diminuído em nossos tempos. Portanto, de acordo com Giddens (2002), viver na modernidade é conviver em um ambiente de oportunidade e risco constante. A diferença entre o passado e o presente é que hoje sabemos ser impossível controlar as consequências de algumas decisões civilizacionais.

Giddens (2002) aponta que se por um lado, surge na modernidade um sistema complexo de previsibilidade dos riscos afim de evitá-los, por outro lado, surgem os ambientes institucionalizados de riscos. Nestes ambientes verifica-se uma lógica onde o risco é cultivado (GIDDENS, 2002) ou risco desejado (LYNCH; JONSON; DIBBEN, 2007) de forma consciente pelos indivíduos. Os esportes de aventura juntamente com a prática de investimento na bolsa de valores configuram-se como os principais ambientes institucionalizados de risco na modernidade.

Os esportes de aventura têm se constituído como uma área de pesquisa acadêmica e de inserção profissional. Entretanto, as maiores divulgações na mídia surgem quando ocorre algum acidente. Geralmente nestes casos são acionadas questões sobre o monitoramento de acidentes e a fiscalização dos espaços. De acordo com Moura (2012), estas questões não são problemas específicos do Brasil, mas de todo o mundo,

incluindo a Nova Zelândia que é considerada a capital mundial dos esportes de aventura. Os autores apontaram que o único recurso para conseguir um indicador do número de acidentes é perguntando para as empresas que disponibilizam estes serviços. As empresas apenas relatam que o número é reduzido, mas faltam fontes que verifiquem a veracidade de tais dados.

De acordo com Moura (2012), a falta de um monitoramento dos acidentes resulta na construção de duas ideias contraditórias: a de que é um esporte onde há pouco risco e um esporte sem risco algum. Esta ambivalência possibilita por um lado, que o voo livre continue sendo comercializado como uma prática totalmente segura, e por outro lado, que continue mantendo o imaginário de um esporte de risco. E em meio a estas questões, perguntas simples como quais são os motivos dos acidentes são deixadas de lado.

Portanto, nosso objetivo é identificar as causas de acidentes no voo livre a partir dos relatos de seus atletas.

De acordo com Beck (1992) o risco não é somente uma percepção, mas ele é também resultado de fatores objetivos. No caso dos esportes de aventura, estes fatores objetivos são os acidentes e a possibilidade de morte. Todavia, não existem indicadores que forneçam o número de acidentes assim como suas causas (SPINK, 2004). Desta forma, identificar as causas dos acidentes possibilita entender se o risco no esporte é apenas uma construção simbólica que se cristalizou no imaginário ou possui razões a serem temidas.

Escolhemos o voo livre por considerarmos que a prática de voar seria aquela que mais se afastaria das capacidades do ser humano e são representadas pelo homem comum como uma atividade de difícil controle e grande coragem. O voo livre é um

esporte aeronáutico que envolve duas modalidades: a asa delta e o parapente. No voo livre utiliza-se de contrastes de temperaturas de ventos para realizar voos não motorizados em distâncias locais ou de grandes extensões.

Metodologia

Buscamos em fontes que houvesse relatos de pilotos sobre suas experiências em voos. A partir de uma busca pelas redes sociais da internet, nos foram indicadas duas fontes: O livro Parapente Brasil (LOPES, 2002) e a seção “gente que faz M...”³ da revista digital Guia 4ventos. Estas duas fontes foram utilizadas por representarem uma rica fonte de relatos entre pilotos. O livro Parapente Brasil é compilação de conversas entre pilotos em uma lista de discussão da internet, ocorrida entre 1997 e 2002. Esta compilação foi organizada por Rodrigo Stulzer Lopes com objetivo de registrar um determinado período histórico do voo livre no Brasil e auxiliar pilotos sobre a prática no esporte. O livro apresenta mensagens sobre diversos temas relacionados à prática do esporte. A revista digital guia 4ventos é uma revista virtual que disponibiliza informações sobre a prática de voo livre, equipamentos, cursos e etc. E, “gente que faz M...” é uma das seções que os editores apontam que: “A intenção é trazer de público, nossas histórias com as autocríticas para que elas sirvam de lição pra todos, e esses erros não venham a se repetir”.

Realizamos inicialmente uma leitura na íntegra dos relatos contidos nas duas fontes. Em seguida buscamos selecionar os relatos que descreviam as dificuldades dos pilotos em situações extremas. A seleção dos relatos obedeceu três critérios: a) situações

³ O nome “M...” está associado ao termo “merda” que se caracteriza geralmente por besteiras ou erros cometidos por algo ou alguém. Desta forma, o nome da seção se caracteriza como um espaço onde os pilotos comentam seus próprios erros.

em que atletas se acidentaram; b) situações extremas que evitaram acidentes e; c) reflexões sobre os próprios acidentes ou acidentes de outros pilotos.

Analizamos os relatos dos pilotos nas duas fontes e pudemos construir algumas reflexões. Ressaltamos que todos os nomes citados são fictícios a fim preservar a identidade dos pilotos.

Resultados

Para discutir os esportes de aventura, antes é necessário se distinguir tais práticas. O termo esporte de aventura tornou-se um grande descritor para um grupo muito extenso de atividades esportivas consideradas alternativas (BRYMER, 2009). Todavia, muitas das atividades inseridas neste contexto distinguem-se completamente. Existe sob este rótulo desde atividades que necessitam de um alto nível de formação, experiência e treinamento até atividades não requerem nenhuma habilidade ou dedicação do praticante. O voo livre transita entre estas duas características, na medida em que para ser piloto é necessário formação e experiência, mas que para ter a experiência de voar no voo duplo de instrução não são necessários cursos ou treinamentos específicos.

Neste artigo estamos nos referindo aos atletas que possuem instrução e certificação para voar em voos solos. E que participam de competições nacionais e internacionais.

Após leitura dos relatos selecionados, observamos que os acidentes são narrados pelos pilotos apontando como causas dos acidentes os problemas de uso dos equipamentos e/ou com as condições climáticas de voo.

Interação com os equipamentos

Existe uma série de modelos e marcas de asas e velas para utilização no voo livre. Estes materiais possuem grande variedade de opções e preços. Os equipamentos possuem possibilidades e níveis diferenciados de desempenho e performance. Existem equipamentos para pilotos iniciantes, que "quase decolam sozinhos"⁴, tais equipamentos possuem maior estabilidade para decolagem e pouso. Porém, possuem menos recursos para manobras mais sofisticadas. A partir do nível de experiência são indicados equipamentos que permitem maiores possibilidades de performance. Dentre todos os equipamentos existem aqueles que são considerados como de alta performance. Nestes equipamentos, os atletas possuem maiores recursos para o desempenho em manobras e em grandes distâncias. Entretanto, tais equipamentos possuem menor estabilidade e requerem ser pilotados por atletas experientes.

Contudo, a partir dos relatos entre os pilotos, pudemos observar que a troca de equipamentos realizada frequentemente faz parte da cultura desse grupo.

Os relatos presentes apontam os acidentes como causa da interação entre o piloto e o uso dos equipamentos indicam: a) a busca de manobras arriscada; b) a falta de checagem dos equipamentos de segurança; c) a troca precoce pela utilização de equipamentos de alta performance.

A busca de manobras consideradas arriscadas está constantemente relacionada aos acidentes nos relatos dos pilotos. Os pilotos racionalizam os riscos afirmando que o "excesso de confiança" gera a imprudência e a desatenção.

"Eu aprendi muito, principalmente a não ter excesso de confiança. No voo livre é sempre bom manter a bola no chão [...] A decolagem em Santa Rita, como todos sabemos, é uma mãe. Essa facilidade nos permite ficarmos iludidos sobre duas coisas: 1)- que somos bons de decolagem e não

⁴ Comentário realizado por Rodolfo para descrever que os equipamentos de segurança de iniciantes são fáceis de serem comandados.

precisamos treinar; 2)- termos excesso de confiança [...] Aprendizado: Nunca mais vou decolar voando de costas. Sempre treinar decolagem, controle da vela e comandos invertidos. Não abusar jamais. Quando me sentir excessivamente seguro, pedir para um amigo me dar uma porrada na cara.”(Mario)

“Na verdade desde o momento que tomei a decisão de ir para o rotor⁵, sabia que corria o risco de tomar um pacote e que faz parte de voar naquela vela, naquele lugar.” (Felipe).

“No fundo, a razão principal do acidente foi excesso de confiança. Eu voo há seis anos e sempre fui um voador cauteloso, às vezes até medroso. Mas sei lá, no último ano eu tenho voado muito, e a gente começa a achar que é bom, que pode ganhar tudo sempre [...] Soma-se a isso a evolução dos parapentes, cada vez melhores e mais seguros. [...] O mais importante é lembrar que agente não pode (ou não deve) voar tão no limite” (Lucas).

Não é nenhuma novidade o avanço assombroso da tecnologia nas últimas décadas. Tal avanço também é possível ser percebido nos equipamentos em diferentes esportes. No caso do voo livre isso é possível perceber pela mudança no material das asas e nas velas do parapente, assim como os equipamentos de orientação espacial e comunicação entre pilotos.

Porém, no que se refere à tecnologia temos um paradoxo: Se por um lado o avanço tecnológico possibilitou maior segurança, por outro lado, esta mesma segurança, através da utilização de equipamentos mais estáveis e de maior orientação espacial e comunicação entre os pilotos, também, foi responsável por possibilitar a busca de riscos maiores.

“Estávamos lembrando quando éramos pilotos novos, a quatro, cinco, seis ou mais anos atrás [...] Nossos parapentes eram muito instáveis [...] e, por consequência, o piloto médio de parapente tomava mil precauções. **A quantidade de acidentes era bastante reduzida, já que poucos pilotos se metiam em condições mais fortes. Pouquíssimos se arriscavam a voar com parapentes mais perigosos.**” (Sávio. Grifo nosso).

⁵ Ar turbulento, sem direções muito definidas. O rotor é muito perigoso no voo livre, especialmente para o parapente, que não possui uma estrutura rígida.

Esta busca por riscos maiores ocorre na mesma medida em que há o avanço tecnológico, pois a tecnologia diminui a excitação presente nas atividades. Esta relação pode ser explicada através das reflexões de Elias (1992).

De acordo com Elias (1992) os indivíduos buscam no lazer uma excitação agradável que ao mesmo tempo é “complemento e a antítese da tendência habitual perante a banalidade das valências emocionais que se deparam nas predestinadas rotinas racionais da vida.” (idem p.115). Em outras palavras, “A excitação é, por assim dizer, o condimento de todas as satisfações próprias dos divertimentos” (idem p.116).

Elias argumenta que as atividades de lazer proporcionam, por um breve tempo, a erupção de sentimentos agradáveis fortes que, com frequência, estão ausentes nas rotinas cotidianas. Entretanto, Elias (1992, p. 125) aponta que “na excitação, não mimética, as pessoas podem perder o autocontrole e tornarem-se uma ameaça, tanto para si próprias como para os outros”. A excitação mimética é, na perspectiva social e individual, desprovida de perigo e pode ter um efeito catártico. De um modo geral, as práticas esportivas atuam como atividade de excitação mimética, um exemplo é o rúgbi e o futebol americano: grupos que disputam pela conquista do território adversário. A guerra é a principal mímese nos esportes considerados de confronto. Porém, no voo livre a atividade de excitação pode ser considerada não mimética por provocar riscos concretos.

No mesmo sentido Lovisolo (2003) aponta que não apenas a participação no esporte possibilita a vivência de excitação, mas os espetáculos esportivos transmitidos pela mídia. Lovisolo (2003) aponta que mesmo com críticas sobre a mídia e ou a televisão, ainda não temos outra forma de saída do tédio. Desta forma, a mídia por

possibilitar a transformação do esporte em espetáculo, parece se utilizar dos esportes de aventura como uma expressão máxima do espetáculo.

Giddens (2002) aponta que a segurança investida em sistemas especializados traz pequenas recompensas psicológicas, mas não oferece a satisfação moral. Isto quer dizer que realizar uma manobra com uma margem de risco menor, gerada por segurança do equipamento ou pelas condições de voo, não oferece a mesma satisfação moral sobre aquela realizada em condições adversas. De certa forma, Giddens (2002) e Elias (1992) concordam que a excitação é um componente fundamental na permanência e na busca por atividades esportivas. Isto revela certa tendência de que o aumento da segurança não necessariamente vai acabar por completo com os acidentes na medida em que a busca pela excitação é um atributo do esporte.

A outra causa de acidentes pela interação com os equipamentos apontada é a falta de checagem dos equipamentos de segurança. Esta checagem é um procedimento entendido como fundamental, mas tem sido um dos principais motivos de acidentes (LOPES, 2002).

[Sobre incidentes com uma árvore, um dos praticantes apontou] “Desse dia em diante conheci três ensinamentos: 1 - checar e recheckar todos os itens de segurança antes da decolagem. Me dou 2 (dois) minutos de concentração e não falo ou escuto ninguém. 2 - Sou calorento. Para que macacão? 3 - A primeira árvore a gente jamais esquece.” (Valter).

“Assim que eu puxei a vela ela subiu meio torta, mas consegui compensar e entrar embaixo dela, virei de frente e tirei os pés do chão. Só que assim que isso aconteceu, começou meu drama. Percebi que havia esquecido de engatar os tirantes da perna, já que a selete começou a subir pelas costas [...]Depois de uns 15 segundos de luta consegui sentar e respirar mais aliviado[...]Depois dessa, prometo me policiar para adquirir o hábito de engatar as pernas antes do peitoral...” (Leonardo).

A última causa relacionada com a interação com os equipamentos é a busca por adrenalina sem o devido domínio das técnicas do esporte e os aspectos de segurança. Esta busca pode ser verificada nas falas de Gilvan e Sávio:

“O voo livre nunca será suficientemente seguro para evitar mortes. Quando (e se) inventarem equipamentos mais seguros, os pilotos irão voar em condições mais críticas para alcançar resultados mais gratificantes” (Gilvan).

“O problema, na verdade, começa a ficar sério, quando verificamos que vários pilotos em nossas rampas não estão alertas a fatores importantes que envolvem nosso esporte e acabam sendo necessários, para que este seja praticado de forma segura. O aspecto técnico tem sido colocado de lado para dar lugar a métodos velozes de aprender a fazer wingovers⁶ e espirais radicais. A pressa em sentir a prometida adrenalina faz com que estes pilotos pulem etapas, se desinteressando, ou o que é pior, nem tomando conhecimento dos passos a seguir antes de sair “arrepando” por aí [...]O resultado são pilotos que se acidentam tentando fazer manobras totalmente adiante de sua capacidade técnica. Pilotos desinteressados por estudos aerológicos e micrometeorológicos. Pilotos que não se importam com homologação, materiais ou design de parapentes [...]Pilotos que não observam o espaço que os rodeia, que apenas se atiram das montanhas tentando desesperadamente subir o mais alto possível (Sávio).

O problema da busca pela aquisição dos equipamentos de alta performance se encontra quando esta troca ocorre de modo precoce. O momento de troca de equipamento deve ser encarado com cuidado porque o piloto pode julgar-se apto para a troca do equipamento e se surpreenderem, como no caso descrito por Eric.

Após dois anos e meio de voo, resolvi trocar meu equipamento [...]Me julgava pronto para esta troca [...]A gente voa liso e acha que o glider é um mel - mas se esquece que todo glider de alta [performance] tem que ser pilotado ativamente [...]Nunca havia feito uma tirada destas, estava na máquina mais segura e poderosa do mundo - ela voava sozinha [...] tentei parar o enorme giro e dei uma bombadona - o glider começou então a girar violentamente, de ré. O idiota (eu) acabava de bombar uma negativa!!! Estava feita a M****. Nunca tinha entrado em negativa e o manual do glider ainda não tinha sido lido (não havia chegado ainda). Bom, segui o MAPIL⁷ e aliviei tudo. Mas aquilo na minha cabeça parecia mais um helicóptero. O twist chegou até mim. O glider girava no eixo - uma coisa horrorosa. Sem soltar os batoques meti as mãos nos tirantes e os afastei ao máximo. Comecei a girar então ao contrário, estava dando certo. Acho até que o giro tinha diminuído (sei lá, já estava meio grogue). O problema estava só começando. Ao desfazer o twist o glider sumiu atrás da minha cabeça, então acelerei tudo. Ocorre que (acho) ao terminar o twist, com a inércia meu corpo deu mais uma volta - então ele não está certo sobre minha cabeça, ele estava ao contrário. Deveria ter freiado e não acelerado. O glider aproveitou que já estava em giro e entrou em uma espiral positiva comigo de barriga para cima. Mas na segunda volta já estava eu de barriga para baixo. Bom, segui novamente o MAPIL e soltei tudo [...] O idiota (eu) esperei uma, duas, três, e pronto, já estava numa hiper-espiral - já não dominava nadinha da situação, estava já rodando de tudo quanto é jeito de um lado para outro e vi que estava desmaiando [...] Fiz a única coisa que me veio a cabeça - enrolei a mão no

⁶ Manobra acrobática que consiste em curvas de 90 graus consecutivas para lados opostos.

⁷ Manual do Piloto de Parapente. Livro escrita por Paulo Pinto para dar instrução aos seus alunos. Hoje em dia é usada em todo o Brasil, sendo uma referência para todos os pilotos.

batoque e tuche até embaixo. [...] Se você é novato, leia isto novamente, mais outra vez, e mais uma – Até desistir de partir logo para os de alta [performance]. Nunca mais voei passivamente, tenho controle total o tempo todo, não dou mais bobeira... (Eric).

Podemos observar uma busca por distinção a partir das falas dos pilotos. De acordo com Bourdieu (2007), as escolhas que fazemos são baseadas na necessidade de diferenciarmos de outro grupo. A análise de Bourdieu (2007) sobre a distinção social está mais relacionada com a classe social, mostrando como se estabelece a busca por pertencimento e diferenciação nas diferentes classes sociais. Entretanto, o entendimento de distinção social de Bourdieu, pode ser aplicado neste caso para identificação de como os atletas buscam a aquisição de elementos materiais e atitudes que possibilitem ser reconhecidos como membros de outro grupo.

No caso ora analisado, verificamos uma busca por distinção social entre atletas novatos e experientes. O termo novato é acionado inúmeras vezes em vários relatos dos atletas e está sempre relacionado com praticantes medrosos ou afoitos sem domínio das técnicas do esporte. Neste sentido, a fim de romper com a identificação de novatos, os atletas investem na busca por equipamentos de alta performance e na realização de manobras com maior grau de dificuldade, mesmo que ainda não possuam experiência para voar em tais equipamentos ou realizar tais manobras. Por isso, há relatos que buscam prevenir os pilotos novatos, como de Eric: “Se você é novato, leia isto novamente[...] até desistir de partir logo para os [parapentes] de alta [performance]”.

Estes relatos nos permitem compreender que os pilotos buscam ser reconhecidos nesse lugar social. Goffman (2009) aponta que todos os indivíduos estão representando uns para os outros, personagens diferentes nos diferentes cenários sociais. Goffman (2009) denomina de máscara a forma pela qual os indivíduos agem para afirmar seu papel social para os outros. Desta forma, com objetivo de apresentar uma máscara

coerente, os indivíduos são compelidos a cumprirem uma série de deveres sociais para comunicarem seu papel ou personagem. Goffman (2009) ressalva que não podemos julgar os comportamentos na medida em que todos nós participamos deste grande teatro. Neste caso, podemos perceber que os pilotos ao buscarem realizar manobras arriscadas ou trocar precocemente de equipamentos estão buscando reconhecimento como pilotos experientes e ao mesmo tempo distanciamento do rótulo de novato.

Todavia, devemos ressaltar que a troca de equipamentos não é realizada de modo inconsciente ou por algum tipo de imposição cultural. Os atletas fazem escolhas e como em qualquer escolha, constroem um projeto nos casos de frustrações porque os atos de consumo geram satisfação e decepção (HIRSCHMAN, 1983).

Interação com as condições de voo

No voo livre é necessário ao piloto possuir uma série de conhecimentos teóricos sobre a mecânica dos ventos e meteorologia. Estes conhecimentos são fundamentais para que os pilotos possam avaliar as condições climáticas e construir um plano de voo. Estes conhecimentos são transmitidos tanto nos cursos de voo, como nas conversas com os pilotos mais experientes.

Na interação com as condições de voo, as causas verificadas estão relacionadas com: a) realização de voo em condições desfavoráveis e; b) falta de checagem das condições de voo ou ausência de um plano de voo.

A primeira causa para acidentes é a realização de voos em condições desfavoráveis. Embora atualmente seja possível diagnosticar e prever as condições meteorológicas, através de uma série de conhecimentos e instrumentos, alguns pilotos realizam voos apesar de terem consciência das dificuldades e dos riscos.

Fiquei muito preocupado, pois nunca havia decolado em situações de risco [...] Quando dei por mim estava girando no sentido contrário saindo de um vrille⁸ e quando assumi relativamente a estabilidade, estava com vento de cauda e em rota de colisão com o morrote⁹, o que foi inevitável... Saldo de um voo irresponsável: esmagamento dos ligamentos dos dois pés (Sérgio).

O vento estava meio forte, que o momento de voo tinha sido antes, mais cedo, que em função do ventão e de uma situação de nuvens baixas e rápidas que derramavam no vale de São Conrado, o melhor era não voar, mas a ansiedade era muita e não frustraria a namorada nova, eu queria que ela me visse voando, afinal eu era um "Top Fly". Cheguei na rampa. [...] O vento era forte [...] Eu nem aí, vamos voar [...] Até ver uma grande árvore onde em aproximação [...] A árvore gigante tinha galhos só na copa, abaixo era só tronco, tinha que descer tipo pau de cebo com as minhas mãos e braços detonados, que cansa! Ao alcançar o tronco não tive forças para descer apoiando, me soltei a despenquei de uns 20 metros até bater no chão, estava doído, meu Joelho doía muito, bateu no chão, mas podia andar, por incrível que pareça. O parapente ficou lá forrando de rosa aquela árvore gigante [...]Tive sim excesso de confiança, isso é fato, nunca pensei em acionar meu reserva (Moisés).

A outra causa de acidentes se refere à falta de checagem das condições meteorológicas e a falta de construção de um plano de voo.

Depois de uma grande corrida consegui decolar e saí voando muito baixo, não tinha feito um plano de voo e voando aleatoriamente acabei batendo com a lateral da Asa em uma ponta de árvore seca que eu não tinha visto. Foi tudo muito rápido. Lembro de estar indo contra o morro, e apagou tudo (José).

Podemos observar que tanto na interação com os equipamentos, quanto na interação com as condições de voo há fatores relacionados com a racionalização dos riscos. Os pilotos reconhecem os riscos e muitas vezes jogam simbolicamente com o risco. Le Breton (2000) analisando praticantes de esportes de aventura apontou que todos os praticantes reconhecem os riscos de sua prática e que jogam simbolicamente com a morte através de jogos de prazer e sofrimento.

Os atletas de voo livre conhecem os procedimentos de segurança e os riscos potenciais de suas práticas. Diferente de como geralmente a mídia associa os praticantes de esporte de aventura como loucos ou viciados em adrenalina. Willig (2008)

⁸ É uma manobra arriscada caracterizada como um giro na negativa.

⁹ Local utilizado para ensinar novos alunos. Também chamado de morrinho ou barranco.

analisando atletas de paraquedismo apontou que a possibilidade de lesões, danos físicos e morte estão sempre presentes nas narrativas. E que os praticantes estão muito conscientes desses riscos. Afirma que a possibilidade de sofrimento é considerada uma dimensão necessária da experiência.

Quando falamos em dor e sofrimento nos esportes estamos nos referindo a um fenômeno completamente diferente da dor e sofrimento no cotidiano. De acordo com Silva, Rabelo e Rubio (2010) qualquer tipo de dor carrega consigo marcas dos ambientes culturais, esses elementos influenciam e formam a percepção que sentimos sobre a dor e o sofrimento. De acordo com Silva, Rabelo e Rubio (2010) a dor chega a nós sempre com uma carga de interpretação do contexto em que nos encontramos. Nós expressamos os significados não apenas articulando nossas crenças, mas acrescentamos a essas verdades internas emoções, comportamentos. No caso do esporte, a dor é resignificada geralmente por valores como coragem e lealdade. No mesmo sentido Murakami (2007) ao relatar a dura disciplina para se tornar um maratonista aponta que a dor é inevitável, mas o sofrimento é opcional. O autor afirma que a capacidade de resistir ao sofrimento e conviver cotidianamente com a dor são exercícios fundamentais para se manter competindo.

Nos relatos dos atletas é possível identificar os trechos onde assumem de modo explícito a possibilidade de risco: “sabia que corria o risco de tomar um pacote”; “a gente não pode (ou não deve) voar tão no limite”; “o voo livre nunca será suficientemente seguro para se evitar mortes”; “o melhor era não voar, mas a ansiedade era muita”. Portanto, os atletas reconhecem os riscos e agem levando em conta a possibilidade de acidentes. A racionalização dos riscos também é possível ser identificada em outros relatos, onde os pilotos comentavam os acidentes de colegas:

Você já parou para pensar que os voos tipo feijão com arroz não produzem acidentes? Você sabe que os pousos com aproximação de mocinha não produzem acidentes? Você já notou que os pilotos que não voam para os outros, continuam voando por anos e anos sem nenhum acidente? O Pedro tem uma tese notável sobre acidentes. Ele acredita que a Bruxa acaba pegando quem está em evidência. Os excessivamente falastrões, os manobreiros, os pirotécnicos, os exibicionistas e os forçadores de barra são mais cedo ou mais tarde visitados pela Bruxa (João).

No rotor, a chance de pegar a poderosa que nos leva para cima é de 50%. Também é de 50% a chance de pegar a impiedosa que desintegra o brinquedo sobre nossas cabeças. Risco de 50%! Não vale a pena... (Marcos).

As pessoas acabam voando em busca de adrenalina. Do meu ponto de vista, quanto menos adrenalina durante o voo, melhor ele terá sido (Gilvan).

Voo livre: a aventura pode ser louca, mas o aventureiro tem que ser lúcido (José).

Nestes relatos podemos perceber que os pilotos apontam a interação com os equipamentos e com as condições de voo como fatores de risco. Estas falas reforçam a ideia de que os fatores de risco são conhecidos entre os atletas. No caso das condições de voo, os equipamentos tecnológicos possibilitam prever as modificações climáticas que anteriormente não eram possíveis de serem realizadas de modo preciso. Bernstein (1997) aponta que no início das navegações qualquer tipo de contato com a natureza envolvia se lançar à sorte nas incertezas. O risco era entendido como uma fatalidade. Entretanto, na modernidade a maneira de lidar com o risco foi modificada radicalmente. No caso do voo livre a narrativa do risco não é a de fatalidade, mas de um objetivo em si mesmo, um risco cultivado, nos termos de Giddens (2002).

Na modernidade, há uma série de conhecimentos especializados que fornecem previsibilidade da ocorrência dos fenômenos naturais. No caso do voo livre estes conhecimentos especializados são responsáveis pela construção da confiança dos pilotos.

A confiança e o risco estão intimamente ligados. Ao receber dinheiro de alguém, confiamos que aquele papel possui um determinado valor. Assim como, quando

estamos andando nas ruas, estamos envolvidos em um sistema especializado no qual depositamos nossa confiança. Não pensamos na possibilidade de um viaduto desabar, mesmo considerando que isso é passível de acontecer. Desconhecemos os cálculos com os quais engenheiros e arquitetos produzem aquelas construções, mas confiamos neste sistema especializado. Portanto, podemos perceber que estamos cercados de sistemas especializados e assumimos riscos a todo o momento, mas acima de tudo confiamos nesses sistemas.

Esta confiança nos sistemas especializados reforça o argumento de Hacking (1990). De acordo com este autor a modernidade consolidou uma compreensão determinista com base nos padrões de regularidade estatística. Nesta perspectiva só é digno de confiança aquilo que é calculado a partir dos padrões da estatística. Hacking (1990) vai chamar de domesticação do acaso a busca por padrões matemáticos e estatísticos para reconhecer aquilo que é científico. De acordo com o autor isto criou uma espécie de imperialismo da matemática, onde a contagem foi utilizada como um instrumento de poder. Neste sentido que o acaso foi desvalorizado mediante a ideia de ordem. E a confiança na tecnologia dos equipamentos e nas probabilidades ajudou a construir a confiança dos atletas na modalidade.

E é nesta tensão que os pilotos desenvolvem o quanto de risco podem assumir. Entretanto, todos os riscos são conhecidos, assim como os procedimentos de evitá-los supostamente também os são.

Considerações finais

Conforme discutimos, a modernidade trouxe novos riscos e inaugurou aquilo que Beck (1992) denominou de sociedade de risco. Entretanto, da mesma forma que foi

possível observar novos riscos a modernidade também construiu uma narrativa sobre o risco.

Moura (2012) analisando a produção acadêmica sobre risco no esporte apontou que uma das características da narrativa é o tom romântico nas argumentações. E que tais argumentações estão presentes tanto no senso comum quanto no debate acadêmico.

Analisando os relatos dos atletas podemos perceber que outra característica desta narrativa está relacionada com a crença na tecnologia. Podemos verificar que nos relatos dos atletas os motivos dos acidentes são relacionados com erros humanos. Descartando a possibilidade de outro tipo de causa ou simplesmente o acaso.

Hacking (1990) aponta que foi no século XX que se intensificou a discussão sobre a objetividade do acaso. O acaso deixou de ser apenas a negação da causalidade para se tornar um elemento de um mundo não determinista. Segundo Hacking (1990) se consolidou a crença de que as únicas leis científicas são aquelas que admitam determinações exatas e matemáticas. Desta forma, a quantificação se tornou um instrumento de poder. Nos relatos dos pilotos o acaso ou aleatório é descartado em detrimento da indicação do erro humano.

Notemos que a falha de equipamentos não é citada como uma possibilidade das causas de acidentes. O que ratifica a crença pela tecnologia nesta modalidade. A tecnologia respaldada pelos ditames da matematização e quantificação se torna uma instância indefectível. Na modernidade é comum não se desconfiar da tecnologia, pois se tornou uma instância autônoma devido à domesticação do acaso.

Outra consequência desta domesticação do acaso também permite a construção de um imaginário de que esta atividade seja de extremo risco e ao mesmo tempo sem risco algum. Isto ocorre pelo fato de que faltam dados quantitativos sobre o número de

acidentes. Notemos que esta indefinição constrói um ciclo que apenas favorece a visibilidade desta modalidade, pois ser de extremo risco e não possuir risco algum reúne características que atraem a participação de pessoas que buscam aventura e outros que procuram uma atividade sem risco.

No caso dos atletas, podemos perceber que mesmo conhecendo os motivos de acidentes ainda sim, seria uma tarefa complexa reduzir o número de acidentes. Isso porque a busca por equipamentos de alta performance e o voo e condições desfavoráveis não podem ser considerados como descuidos, diferente da falta de checagem, onde um auxiliar resolveria este problema. Trocar de equipamentos e voar em condições desfavoráveis são opções que os pilotos realizam.

São opções porque eles reconhecem os riscos potenciais e possuem mecanismos de previsão de riscos. Desta forma, os acidentes não podem ser relacionados com fatalidades ao acaso ou que foram “pegos de surpresa”.

Desta forma, a troca de equipamentos e os voos em condições adversas possuem um significado específico para este grupo. É uma forma de agenciar um reconhecimento e buscar excitação, nos termos de Elias (1992). A busca por excitação é uma demanda natural do esporte (ELIAS, 1992). E por mais que os avanços tecnológicos forneçam maiores meios de promover segurança, mais atletas conseguirão buscar maiores riscos em busca de excitação. Por sua vez, a busca da excitação não pode ser refreada sob o risco do abandono da prática. Sendo assim, é necessário que os pilotos reflitam sobre o quanto de risco devem ou podem assumir.

REFERÊNCIAS

BECK, U. **Risk society**: Towards a new modernity. Londres: Sage Publications, 1992.

BERNSTEIN, P. L. **Desafio aos Deuses**: a fascinante história do risco. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

BORDIEU, P. **A distinção**: a crítica social do julgamento. Porto Alegre: Zouk, 2007.

BRYMER, E. The extreme sports experience: a research report. **IFPRA World**, march, v.1, n.1, p. 6-7, 2009.

ELIAS, N. **A busca da excitação**. Difel: Lisboa, 1992.

GIDDENS, A. **Identidade e modernidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

GOFFMAN, E. **A representação do eu na vida cotidiana**. 17. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.

HACKING, I. **The taming of chance**. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

HIRSCHMAN, A. **De consumidor a cidadão**: atividades privada e participação na vida pública. São Paulo: Brasiliense, 1983.

LE BRETON, D. Playing symbolically with death and extreme sports. **Body & Society**, v.6, n.1, 2000, p. 1-11.

LOPES, R. S. **Parapente Brasil**: histórias e aventuras do voo livre. Curitiba: R. S. Lopes, 2002.

LOVISOLO, H. Tédio e espetáculo e espetáculo esportivo. In: ALABARCES, P. **Futebolologías**: Fútbol y violencia en América latina. Buenos Aires: CLACSO/ASDI, 2003.

LYNCH, P; JONSON, P; DIBBEN, M. Exploring relationships of trust in 'adventure' recreation. **Leisure studies**, v.26, n.1, p.47-64, 2007.

MOURA, D.L. **Esportes de risco e riscos no esporte**: Uma análise do voo livre. Tese de Doutorado. UGF: Rio de Janeiro, 2012.

MURAKAMI, H. **Do Que Eu Falo Quando Eu Falo de Corrida**. Rio de Janeiro: Alfaguara, 2007.

SILVA, E. M; RABELO, I; RUBIO, K. A dor entre atletas de alto nível. **Revista Brasileira de Psicologia do Esporte**, São Paulo, v.3, n.4, p. 79-97, 2010.

SPINK, M. J.; *et al.* Onde está o risco? Os seguros no contexto do turismo de aventura. **Psicologia e sociedade**, Florianópolis, v.16, n.2, p. 81-89, maio/ago, 2004.

WILLIG, C. A Phenomenological Investigation of the Experience of Taking Part in 'Extreme sports'. **Journal of Health Psychology**, v.13, n.5, 2008.

Endereço dos Autores:

Diego Luz Moura
Av José maniçoba s/n, Centro
Colegiado de Educação Física - CEFIS
Petrolina – Pernambuco – 56304-205
Endereço Eletrônico: lightdiego@yahoo.com.br

Antonio Jorge Gonçalves Soares
Endereço Eletrônico: ajsoares@gmail.com