

Lourival Roldan: o "Papa" do Rally Nacional.

Confira a entrevista exclusiva que a Comunidade Mitsubishi Brasil e o Jornal Mais Off-Road fizeram com Lourival Roldan, um dos mais destacados profissionais do cenário 4x4 brasileiro.

Uma lenda se constrói baseada em fatos reais. É uma coletânea de fatos e atos cometidos durante uma vida inteira, que acaba destacando esses fatos da vida cotidiana.

A Comunidade Mitsubishi Brasil e o Jornal Mais Off-Road entrevistaram, com exclusividade, Lourival Roldan, Piloto e Navegador profissional e atual Diretor do Mitsubishi Motorsport.

Foram muitas experiências adquiridas nessa entrevista com esse profissional que possui em seu currículo 7 Rally Dakar e 12 Rally dos Sertões. Veja o que disse Lourival Roldan, considerado por muitos como o "Papa" do Rally Nacional.

1. Roldan, um ponto legal é comparar, o que for possível, o Dakar e o Sertões. Quais são as semelhanças entre o Dakar na América do Sul e o Sertões?

R: O Sertões é uma prova competitiva, que exige bastante dos equipamentos e dos pilotos e navegadores, pois as especiais têm em média de 200 a 250 km/dia, chegando até a 450/500km no máximo em algum dia. Se considerarmos que no Brasileiro você tem 150 km/dia vemos que o Sertões exige bem mais. O Dakar na América do Sul tem sido mais difícil em termos de piso do que na África. Lá sofríamos com o isolamento e o receio de ataque terrorista, de ser assaltado, de ter uma mina explodindo sob o carro (isto aconteceu em 2004, 30 minutos após eu e o Klever passarmos pelo trecho). Aqui na Argentina e Chile sofremos com a aderência da areia que é muito fofa, muito fina, sem consistência que permita uma boa tração. Quando se tem algum problema e acaba ficando por trás de algum caminhão torna-se impossível seguir na pista, pois fica um facão intransponível para os carros. Temos que passar a andar fora da pista, derrubando mato ao lado da pista para não atolar e com isto não se consegue velocidade e seu tempo piora muito.

2. Falando sobre a resistência dos carros. O público leitor gostaria de entender a razão da "quebradeira" de carros. O que pega mais é suspensão, câmbio, motor, diferencial, piloto, navegador ou sorte?

R: Os carros dão problemas porque são exigidos acima de suas possibilidades. Ninguém vai lá pra andar devagar. Depois da bandeirada de largada (modo de dizer, pois é relógio de largada), a gente esquece que tem que poupar equipamento e só quer andar mais que os outros e, com isso, acaba forçando e correndo muitos riscos. Sempre que o carro quebra alguma coisa os mecânicos procuram peças melhores, mais resistentes e colocam peças sobressalentes, porém acabam surgindo novos defeitos. Quando o navegador erra, geralmente só se perde tempo. Agora, quando o piloto erra, as consequências podem ser graves como quebra ou até acidente. O que tira a gente da prova é pane de motor. Os outros defeitos geralmente tem conserto. A sorte é a companhia que nunca pode faltar. Por melhor que for o piloto, navegador ou equipamento, se a nossa amiga SORTE não estiver de bom humor, as coisas não encaixam. Nós temos que fazer a nossa parte e muito bem feita, pois assim facilita para conseguir a vitória, desde que outro não tenha

mais sorte (risos).

3. Muita gente do nosso meio conhece planilhas de regularidade, mas pouca gente conhece de Cross Country (eu mesmo conheço superficialmente). Então, quais as diferenças elementares?

R: A planilha de Cross Country no Brasil e no Dakar são bem parecidas. Alguns termos são diferentes e bem específicos, como mata-burro, MBLVC (mata-burro longitudinal com vão central) no Brasil, OUED (rio seco), CHOTT (lago seco) no Dakar. A primeira vez que li CHOTT não tinha a menor ideia do que era. Só fiquei fazendo a contagem regressiva e quando cheguei lá descobri (um lago seco de areia fofa que se parar atola). Estas planilhas tem poucas referências, somente as mais importantes para indicar o caminho, ou para avisar algum grande perigo. Coisas pequenas ou referências somente para saber que está no caminho certo, não existem. Você tem que se lembrar da última direção informada (por exemplo: CAP 180 = siga sentido SUL) e procurar fazer o mais rápido possível, que às vezes é uma linha reta, outras é se mantendo na pista sinuosa. No Dakar, os caminhões costumam cortar caminho passando por cima de pedras ou outros. Algumas vezes se dão bem, outras nem tanto. Em geral, é melhor se manter na pista. No rally de regularidade você tem bastante referências, várias para mudanças de média, outras para aferição, muitas mudanças de direção para testar a habilidade/concentração de navegação e pilotagem, além do tempo, laços e “pegadinhas” que são saídas inesperadas da principal e pouco visíveis para retornar em seguida. Em qualquer tipo de prova o que conta é o poder de concentração do piloto e do navegador.

4. Quais as diferenças, se é que existem, entre navegar para o Dakar e para o Sertões? Falando em equipamentos, é o mesmo nessas duas provas?

R: No Sertões você tem menos referências que no regularidade, menos que numa CUP e menos que num Brasileiro, porém tem bem mais que no Dakar. Existem planilhas no Dakar de 800 km com 50 folhas, ou seja, 250 referências. O Mitsubishi Motorsports tem 700 referências em média (em 180 km). Então, a planilha, que é a ferramenta principal do navegador, é bem enxuta e muito fica por conta do que o piloto enxerga. Deste modo temos que ficar fazendo contagem regressiva de quilômetros (já fiz de 30 km no Dakar) para não perder a concentração. Além disso, temos que monitorar a diferença do hodômetro para o GPS, pois o 1º patina muito quando se atola e perde metragem quando se desce uma duna freando. O ideal no deserto é navegar por referência e direção, pois nas dunas não existe um único trajeto e cada veículo faz um caminho diferente. Nem sempre onde passa uma moto podemos passar de carro. Então temos que ter noção da direção a seguir, pois quando não se consegue subir uma duna na primeira vez o piloto deve andar em círculos para retornar, achar outro caminho e conseguir superar o obstáculo. Com isso, a medida deixa de ser importante e precisa. O que nos ajuda muito é o GPS. No Dakar é obrigatório alugar um da organização da marca ERTF, que já tem os wps (way-points) gravados e escondidos dentro dele. Estes pontos são de passagem obrigatória, porém só aparecem na tela quando estamos a menos de 400m dele (esta medida começou em 2010) e você tem que passar a menos de 200m para que ele registre que você passou por ele, senão toma uma penalização de 2 horas por ponto. Um problema deste GPS (ERTF) é que quando para o veículo ele fica girando a bússola e você não sabe mais para que direção seguir. É necessário andar para que aponte a direção que está andando. A primeira coisa que o piloto faz quando está perdido é parar o carro e perguntar “Pra onde?”....O Navegador fala “Anda para que possa apontar a direção”Chega a ser hilário....Só com muito bom humor para enfrentar todas as dificuldades do Dakar. Claro que também temos que ajudar o piloto a monitorar temperatura, pressão, combustível, pneus, etc.....

5. Fazer o Sertões é sonho de muita gente. Que dica você dá para quem quer chegar lá, por onde começar, qual o caminho a "trilhar"?

R: O ideal é fazer um pouco de tudo antes do Sertões. Comece fazendo trilha com os amigos e aprenda a passar por obstáculos (areia, lama, pontes, mata-burro, morros). Aprenda a identificar e consertar os barulhos no carro. Aprenda a rebocar e ser rebocado, a trocar pneu, a fazer reparos “MacGyver” consertando o carro com cliques e fita. Depois faça rally de regularidade e Raid a fim de se entrosar com o navegador, aprendendo a ouvi-lo e entender as instruções. Depois faça CUP (rally de velocidade de 30km/volta). Em seguida, faça o rally dos Amigos (este testa sua resistência e condicionamento físico), onde alguns pilotos experientes já desidrataram e pararam por cansaço. Aí sim você está pronto para participar do Brasileiro com provas de 2 dias, com 150km/dia. Tem também o Sertões Experience com 3 dias de prova, que acontece nos 3 primeiros dias do Sertões. Aí é só montar um carro não muito potente para aguentar mais e

procurar fazer um Sertões no ritmo dos maratonistas, não dos coelhos, mas dos quenianos.

6. Como você vê a questão da profissionalização do setor? A pergunta é bem pertinente, pois você é um dos poucos que conheço que consegue viver disso.

R: Viver de rally é difícil no Brasil. Um navegador profissional no Dakar ganha 150.000 Euros/ano. Veja que não tem mercado no país para estes salários. Os pilotos gastam muito com os carros, mecânicos, equipes de apoio, peças importadas, custe o que custar, mas falou em pagar navegador aí ele vira amador, quer alguém que vá de graça, pelo simples prazer de se divertir. Se você quer profissionalismo, comprometimento e dedicação tem que pagar. Quando não paga você não pode exigir. O que é de graça sai caro.

Temos profissionalismo na preparação dos carros, pois existem diversos mecânicos que vivem disto hoje em dia no Brasil. Quanto mais se exige mais se consegue. Veja que a exigência dos HANS, do macacão anti-chama, cinto 5/6 pontas, como exemplo, foram absorvidas e hoje são coisas padrão. Não precisamos de coisas absurdas, mas itens de segurança e itens que tornam os carros competitivos entre si. Hoje se importa diversas peças que poderiam e deveriam ser feitas no Brasil. Deveríamos procurar incentivar a fabricação local, limitar o desenvolvimento dos carros, estimular a eletrônica nos motores. Isso tornaria a preparação mais acessível, deixaria os carros em condições mais parecidas, estimulando a participação dos carros originais de fábrica na categoria T2 (produção).

7. Falando em MMS, o campeonato nordeste começou em julho com uma novidade, a prova dividida em duas. Qual a razão da mudança? Pretende implementar também no Sudeste?

R: O MMS Nordeste tem cada prova dividida em 2 etapas, devido a sugestão/solicitação dos competidores do Nordeste. Eles tinham somente 4 provas e sem direito a descarte, com isso qualquer problema na prova, como pegar trânsito de treminhão (grande caminhão de cana) já jogava a prova fora, pois com a utilização do Rastro para cronometrar passamos a ter mais de 100 PCs em cada prova, então ficou difícil conseguir recuperar o tempo em qualquer erro ou condição adversa. Dividindo em 2 etapas eles podem descartar 2, pontuam em até 6 (igual ao Sudeste) e quando tem um problema continuam motivados para fazer bem a outra parte da prova. No Sudeste temos 7 provas, com descarte de 1 etapa. Portanto, pelo menos por enquanto, não vemos necessidade de mudar.

8. Existe alguma ligação entre o MMS e Sertões, por exemplo, o MMS oferece alguma base para quem quer engatar nos Sertões?

R: O MMS oferece base para você aprender a se entrosar com o navegador, a pegar a mão do carro, aprende a ouvir e a se concentrar, pois hoje é a prova mais disputada devido à alta concorrência. Temos diversas duplas em condições de ganhar e a experiência não é fator determinante na vitória. Tivemos na etapa de Londrina (4ª do Sudeste) a vitória de uma dupla (Cássio/Rui) que acabou de subir da Turismo para Graduado e já na sua 4ª prova conseguiu superar todas as outras 45 duplas, sendo mais de 30 experientes. E não foi a primeira vez. Em 2006, Vinicius/Wilson Poit, filho e pai também ganharam na graduados no ano de estreia na categoria. O gostoso desta prova é isto, você só depende de seu próprio esforço. As dificuldades são possíveis de serem superadas e os "feras" não são invencíveis. É só acreditar.

9. Existe uma certa "dinastia" de catarinenses no MMS. Você deve isso a algum fato em especial, fase dos pilotos, treino ou adaptação ao estilo de prova?

R: Isso se deve a treino. Eles estão participando de provas que tem qualidade. Eles possuem provas em suas regiões

que são bem feitas, bem medidas, locais fechados, médias apertadas. Se dedicam, se concentram, buscando sempre a superação, procuram fazer melhor da próxima vez, entendendo o que não foi perfeito e tentando descobrir o que outro fez para ganhar que ele não fez. Entram não somente pelo prazer de participar, mas sim pelo prazer de ganhar e pela caça à vitória.

10. Você sempre comenta sobre diferenças entre os pilotos com que já trabalhou: Klever Kolberg, Ingo Hofmann, agora o Júlio Bonache. Você poderia exemplificar tipos de condução e conduta que colaboram para a formação de uma dupla vencedora?

R: Sou uma pessoa bem aberta ao aprendizado e observo muito o piloto e com isso aprendi muito. Também errei bastante e aprendi a lidar com meus erros e corrigi-los os mais rapidamente possível. Por isso, quando dou aula procuro passar também o que não fazer.

Cada piloto tem seu estilo próprio, sua habilidade especial, algo diferente dos outros. Prefiro sempre realçar o que cada um tem de melhor e isso procuro passar para os novos pilotos com quem estou andando. Procuro sempre aprender o que meu atual piloto sabe e também ensinar o que aprendi com os outros. Às vezes, isto é possível. Às vezes, o estilo atual do piloto não permite mudanças e é melhor aprimorar sua habilidade atual. Com tantas oportunidades de aprendizado que tive andando com diferentes e bons pilotos, o maior aprendizado foi manter a concentração e afinar a comunicação. Alguns erros ocorrem devido à falha na comunicação, erros de entendimento, então desenvolvi técnicas que minimizam estas possibilidades. Essas técnicas ensino nos cursos que dou. A melhor condução acontece quando o piloto também consegue manter a concentração e entende perfeitamente o que está sendo passado pelo navegador. Em alguns casos, chego a mostrar a planilha para o piloto antes da prova para dizer como vou cantar determinada referência. Em outras, simplesmente faço como os italianos e “uso as mãos”.

11. Você já foi piloto e hoje é navegador. Qual a importância em conhecer “os dois lados da moeda”?

R: De vez em quando ainda volto a pilotar e ganhar prova como piloto de regularidade. Também já fui piloto de velocidade. Esta mudança de função nos ajuda a entender as dificuldades do outro lado. Quando voltei a pilotar tive muita dificuldade de memorizar o que o navegador me falava, então desenvolvi uma técnica para isto e agora a utilizo para pilotar e navegar. Como piloto, observo muito as estradas e às vezes fico pensando em como eu faria uma prova naquele local....percebendo a desconcentração, voltei a utilizar meus ensinamentos. Sabendo da dificuldade que é navegar, quando estou pilotando, faço perguntas ao navegador sobre a próxima referência a fim de colocar ordem e sequência nas informações sempre que percebo que ele não está no mesmo ritmo que eu. Recomendo esta inversão de funções a título de treinamento e aperfeiçoamento da comunicação. Você vai descobrir que sua função é bem mais fácil que a do outro.

12. Na sua opinião, em porcentagem, qual o maior nível de adaptação de piloto e navegador? Qual dos dois deve adaptar-se mais ao estilo do outro ou não existe isso?

R: O navegador deve se adaptar ao estilo do piloto. Isso quando o piloto tiver algum. Porém o piloto deve estar aberto a aprender e treinar novas técnicas. Ao final, as técnicas/estilos podem se tornar um híbrido juntando e mesclando a experiência de ambos.

13. Para quem quer iniciar na pilotagem ou navegação, quais são as suas dicas e conselhos?

R: A resposta número 5 dá uma sequência do que fazer em termos de prova. Porém o melhor para ganhar tempo, evitando desperdícios, é aprender com a experiência dos outros e para isto existem os cursos, as salas de discussões, os e-groups na Internet, o chopp com os amigos. Eu ia todas as semanas nas reuniões em bares onde a galera do rally se reunia. Recomendo fazer o mesmo, pois nestas conversas aprendi muito. Ficava ouvindo dicas de preparação, informações sobre trilhas, provas, instrumentos, etc. Existem diversos cursos: de navegação, de condução off-road. O ideal para

começar no rally é participar dos rallys monomarca, como o Mitsubishi Motorsports. Eu já andei muito de carro 4x2 em rally. Foi assim que comecei. Também não tinha outra opção naquela época. Agora acho que o ideal é começar já com um 4x4, pois o carro é muito mais resistente, com isso você tem menos manutenção e consegue aproveitar muito mais trilhas. Inclusive participar de Raid e passeios maravilhosos nos fins de semana. O importante é começar, assistir as aulas, os briefings, perguntar muito para todo mundo. Veja o que os outros estão usando e veja várias opções. Pergunte aos diretores de prova o que eles recomendam.

No mundo do off-road fiz muitas amizades. Recomendo isso a todos, pois é um ambiente muito agradável.

Abraços

Lourival Roldan

Navegador, piloto e organizador de rally (safra1985)

Créditos: Marcio Medina e Fernando Deotti - Comunidade Mitsubishi Brasil

Entrevista com publicação exclusiva no site Comunidade Mitsubishi Brasil e Jornal Mais Off-Road (publicação mensal impressa).

Esta matéria é um oferecimento de: