

O impacto do Voo Livre na saúde mental de pilotos de parapente e asa delta

Sílvia Ester Orrú¹

Giuliano Gomes de Assis Pimentel²

Resumo:

O Voo Livre (VL) é uma categoria esportiva de esportes aéreos que não utiliza motores, mas somente as condições naturais do ar para voar. É realizado em pleno e direto contato com a natureza, com riscos calculados e de complexidade de manobras, especialmente quando sua modalidade é competitiva. O presente artigo objetiva: popularizar o conhecimento sobre o Voo Livre de Parapente e Asa Delta; discutir acerca de seus benefícios para a saúde mental de seus praticantes; identificar a participação de pessoas com distintas singularidades mais específicas à prática do VL. Entende-se como “distintas singularidades mais específicas”, aquelas com diagnóstico médico de deficiência e/ou transtorno (mental, comportamental e de desenvolvimento neurológico). O método de pesquisa se caracteriza como descritiva-explicativa com apresentação de informações quantitativas e qualitativas cuja abordagem de análise é, predominantemente, qualitativa. As conclusões apontam que são incalculáveis os benefícios do esporte à saúde mental, sendo mencionado como um escape, uma salvação e um modo de “furar” as estruturas de controle e de poder que embrutece e adoecem o ser humano em suas relações sociais insalubres, onde o sentimento de pertencimento social tem sido vastamente substituído pela indiferença e distintas formas de opressão e exclusão, especialmente aquelas que se organizam nos espaços laborais enquanto instituições de poder.

Palavras-chaves: voo livre de parapente e asa delta, saúde mental, inclusão.

Abstract:

Free flight (VL) is a category of air sports that does not use engines, but only the natural conditions of the air for flying. It is performed in full and direct contact with

¹ Doutora em Educação. Docente da Universidade de Brasília (UnB). E-mail: seorru@unb.br

² Doutor em Educação Física. Docente da Universidade Estadual de Maringá (UEM). E-mail: ggapimentel@uem.br

nature, with calculated risks and complex maneuvers, especially when it is a competitive sport. This article aims to: popularize knowledge about paragliding and hang gliding; discuss their benefits for the mental health of practitioners; and identify the participation of people with different specific characteristics in the practice of free flight. "Distinct and more specific singularities" are understood to be those with a medical diagnosis of disability and/or disorder (mental, behavioral, and neurodevelopmental). The research method is characterized as descriptive-explanatory, presenting both quantitative and qualitative information, with a predominantly qualitative approach to analysis. The conclusions indicate that the benefits of sport to mental health are incalculable, being mentioned as an escape, a salvation, and a way to "break through" the structures of control and power that brutalize and sicken human beings in their unhealthy social relationships, where the feeling of social belonging has been largely replaced by indifference and various forms of oppression and exclusion, especially those organized in the workplace as institutions of power.

Keywords: paragliding and hang gliding, mental health, inclusion.

Introdução

Os esportes aéreos se constituem de práticas esportivas realizadas na atmosfera, acima da litosfera e da hidrosfera. O Comitê Aerodesportivo do Brasil (CAB) é o representante brasileiro perante a Federação Aeronáutica Internacional (FAI), sediada em Lausanne, Suíça, e a ele está filiada à Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), sendo o Voo Livre de Parapente e Asa Delta (VLPA) considerada uma atividade pertinente aos esportes radicais (CAB, 2024). Segundo a Resolução do Conselho Nacional do Esporte (CNE) Nº 18 de 09/04/2007 (BRASIL/CNE 2007) o conceito de esportes radicais diz respeito a:

Os Esportes Radicais - Compreendem o conjunto de práticas esportivas formais e não formais, vivenciadas a partir de sensações e de emoções, sob condições de risco calculado. Realizadas em manobras arrojadas e controladas, como superação de habilidades de desafio extremo. Desenvolvidas em ambientes controlados, podendo ser artificiais, quer seja em manifestações educacionais, de lazer e de rendimento, sob controle das condições de uso dos equipamentos, da formação de recursos humanos e comprometidas com a sustentabilidade socioambiental.

O Voo Livre (VL) é uma categoria esportiva de esportes aéreos que não utiliza motores, mas somente as condições naturais do ar para voar. É realizado em pleno e direto contato com a natureza, com riscos calculados e de complexidade de manobras, especialmente quando sua modalidade é competitiva. Majoritariamente, os esportes radicais costumam ser mais praticados pelos homens. A presença das mulheres ainda é miúda se comparada à masculina, sendo os tentáculos do patriarcado uma parte importante desse apartheid abissal que se revela na forma de estigmas, preconceitos, discriminações, subestimações e desigualdades diversas (ORRÚ, 2023). De acordo com Apollo et al. (2023), apesar do aumento de mulheres nos esportes radicais, a maioria (80-90%) dos participantes tem sido de homens.

Segundo dados da CBVL em agosto de 2022, havia 2.765 pilotos de parapente ativos na associação, sendo que 139 eram mulheres, cerca de 5% do total, 393 eram pilotos de asa-delta, sendo 4 mulheres, ou seja, 1% dos pilotos. Esses números dizem respeito aos pilotos associados, excluem-se aqueles que praticam o esporte sem estarem filiados aos clubes locais, às federações regionais e à CBVL (ORRÚ, 2023). De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2021), o “VL em asa-delta ou paraglider (parapente) é considerado uma modalidade de esporte radical e de alto risco, praticado em todo o mundo e fortemente dependente das condições meteorológicas e geográficas locais”.

O presente artigo objetiva: popularizar o conhecimento sobre o VLPA; discutir acerca de seus benefícios para a saúde mental de seus praticantes; identificar a participação de pessoas com distintas singularidades mais específicas à prática do VL. Entende-se como “distintas singularidades mais específicas”, aquelas com diagnóstico médico de deficiência e/ou transtorno (mental, comportamental e de desenvolvimento neurológico).

Voo Livre: um esporte de pertencimento e inclusão social

O VLPA é um esporte com dependência das condições meteorológicas e geográficas e se utiliza do fenômeno das térmicas produzidas pela energia solar para se elevar às alturas e permanecer se deslocando. O vento contribui para o

aumento da velocidade do planador e também organiza as nuvens em linhas como se fossem estradas a serem percorridas pelos voadores (FREEFLIGHT, 2020). A geografia adequada e as condições climáticas favoráveis, somadas a atletas experientes e com equipamentos de máxima performance, possibilita o voo por centenas de quilômetros durante muitas horas. Glauco Pinto, do Distrito Federal, piloto de Asa Delta, foi recordista mundial em 2019 voando por 631 km. Em 2020, o piloto de parapente, Rafael Saladini, do Rio de Janeiro, foi recordista mundial com 530 km de voo. E em 2022, a pilota de parapente, Marcella Uchoa, de Poços de Caldas, MG, quebrou o recorde feminino Sul Americano e Mundial voando 451 km (CBVL, 2025a).

O desejo de voar toma o ser humano desde sempre. É algo que se movimenta no espírito infantil que brinca com uma capa agarrada ao corpo imaginando voar como um pássaro ou como um personagem inspirador. Essa aspiração percorre curiosamente a vida jovem e adulta, tanto no imaginário, em sonhos, como em metáforas sobre a vida e sua potência. Para Pimentel (2008):

A emergência e o desenvolvimento dos esportes aéreos estão relacionados ao anseio ancestral do ser humano em poder voar. Esse sonho pode ser remetido ao mito de Ícaro e Dédalus, quando ambos fogem da prisão por meio do engenhoso uso de asas de cera. Cientistas do porte de Leonardo Da Vinci, desde 1486, já haviam buscado uma forma de voar utilizando a combinação da energia humana e da natureza (PIMENTEL, 2008, p. 13).

O VL chegou ao Brasil em 1974. O primeiro voo de asa-delta aconteceu no Morro do Corcovado no Rio de Janeiro, realizado pelo francês Stephan Dunoyer de Segonzac que impressionou uma multidão de curiosos e inspirou dezenas de novos aventureiros do céu. A saudosa jornalista, Glória Maria, o entrevistou e o voo foi registrado pela mídia (VOANDO NO CRISTO, 2020). Em 1987, os suíços Jerome Saunier e François Knebel trouxeram o primeiro parapente para o Brasil. Jerome permaneceu no Brasil e vive com sua família em Canoa Quebrada, no Ceará. Os brasileiros Rui Marra, Daniel Schmidt e Marcelo Basilone foram os primeiros a experimentar o voo de parapente no país (FREEFLIGHT, 2021; BORN FLY, 2021).

O VLPA evoluiu tanto nos projetos dos equipamentos quanto nas habilidades desenvolvidas pelos pilotos que passaram a receber formação

técnica de acordo com seus objetivos. Dados publicados em 2016 registram que um parapente de alta performance pode alcançar mais de 60 km/h (CROSS COUNTRY, 2016). Em 2021 o estadunidense Sébastien Kayrouz bateu o recorde mundial de voo de longa distância com seus 613 km voados em 11 horas de duração. No mesmo ano o francês, Antoine Girard atingiu a altitude de 8.407 metros acima do Pico Broad, no Himalaia Paquistão, fato raro e incomum entre a grande maioria dos esportistas (GRANDS ESPACE, 2015).

O VL é um esporte eclético com diferentes tipos de asas para distintas modalidades que acolhem diversos perfis de pilotos: voo local e de lift cujo objetivo é recreativo; voo de *cross country* objetivando navegar por longas distâncias e alvo de recorde para muitos competidores; acrobacia; *hike and fly* com o objetivo de subir uma montanha caminhando e descer voando de parapente; voo bivaco, uma derivação do *hike and fly*, onde o piloto carrega equipamentos para *camping*, subindo montanhas, pernoitando e descendo de parapente; *hike and cross* que se mescla corrida de montanha com VL de longa distância, muito praticada na região dos Alpes Europeus (ACADEMIA DO VOO, 2024). Anualmente são realizados diversos campeonatos locais, regionais, nacionais e internacionais de VLPA, alguns com o objetivo de bater recordes de longa distância e outros com o objetivo de vencer provas constituídas de metas de chegada e velocidade.

O esporte oportuniza vivências impactantes e intensas a grandes altitudes, sendo considerado uma paixão e um privilégio por aqueles que o praticam, tal como narra a bicampeã mundial de VL à distância, a brasileira Marcella Uchoa (ORRÚ, 2023).

O voo me proporcionou momentos inesquecíveis e passagens por lugares lindos e exclusivos (p. 673). [...]. O voo é assim: se você não está preparado para lidar com alto estresse e, principalmente, frustrações, não voe! Se você não quer se frustrar, não voe porque o voo é feito de altos e baixos o tempo todo. No VL sempre haverá frustrações, mas isso não nos torna menos capazes de voar. A questão é como lidamos com as frustrações, é falarmos sobre elas e vermos como poderemos aprender com elas. E como sou realmente muito chorona, eu choro mesmo nessas ocasiões. E não choro porque sou mulher, pois conheço vários homens que também choram, mas é porque a emoção é muito intensa, ela sempre está à flor da pele. Sim, a gente se emociona muito no VL e persistir é muito necessário para não sermos vencidas pela frustração. Lá em cima, é só você e seu parapente, é um lugar solitário. Se seu parapente fechar, ninguém irá o reabrir para você.

Se algo acontecer que ele não reabra, será você mesma que terá que se concentrar, dominar o medo e jogar o paraquedas reserva para evitar um acidente grave. Penso que voar de parapente também tem a ver com o empoderamento de você acreditar no que deseja fazer e provar para si mesma que é capaz de o fazer. (p. 680-681). [...]. Sem dúvida, o VL é um esporte de empoderamento para as mulheres e todas, se quiserem, podem voar e voar bem (p. 683).

A popularização do esporte no Brasil movimentou o turismo em razão de muitas pessoas desejarem pelo menos uma vez na vida, experimentar a sensação de voar. Ao mesmo tempo, tem crescido a adesão ao esporte com ênfase no aprendizado junto a profissionais que prezam pelo ensino com segurança (AMBROSINI, 2023; GOLDSMITH, 2015; MARTENS, 2017; PAGEN, 1992; STOETERAU, 2019, 2022). Neste contexto, em junho de 2024 a Comissão de Esporte (CEsp) aprovou o projeto de lei que regulamenta as profissões de instrutor de VL e de piloto de voo duplo turístico de aventura de parapente e asa delta (SENADO, 2024).

Creemos que a regulamentação em lei, dessas profissões, poderá estimular a realização das atividades a elas associadas, com reflexos positivos sobre o mercado turístico, no comércio especializado, na publicidade, na produção e manutenção de equipamentos. [...]. Ao regulamentar essas atividades, estaremos não apenas garantindo a segurança e a qualidade dos serviços prestados, mas também promovendo o desenvolvimento do turismo de aventura e incentivando a prática esportiva saudável e sustentável (SENADO, 2024, p. 1).

A literatura médica descreve a importância das práticas esportivas e das atividades físicas para a saúde física e mental do ser humano. No que diz respeito ao VL, no Brasil há pouquíssimos registros a partir de estudos e pesquisas sobre o potencial desse esporte para a saúde mental das pessoas em geral. E, fazendo-se um recorte no tema, é ínfima a produção de estudos e pesquisas que abordam acerca da presença da mulher no VL, bem como da inclusão de pessoas com deficiência (PcD) ou com diagnóstico de transtornos (mental, comportamental e de desenvolvimento neurológico) (TMCDN), com destaque para esta pesquisa às seguintes singularidades: à deficiência física ou sensorial; ao Transtorno do Espectro Autista (TEA); ao Transtorno do Déficit de Atenção e Hiperatividade (TDAH); ao Transtorno Afetivo Bipolar (TAB); Transtorno de Personalidade Borderline (TPB); Transtorno Obsessivo-

compulsivo (TOC); Transtornos de Ansiedade (TAS); Transtorno Depressivo (TD); Transtorno de Estresse Pós-traumático (TEP); Transtornos Alimentares (TA). De acordo com a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (BRASIL, 2015), considera-se pessoa com deficiência (PcD):

Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas (BRASIL, 2015, p. 1).

Com relação aos transtornos (mentais, comportamentais e de desenvolvimento neurológico), de acordo com a Organização Mundial da Saúde, eles são geradores de profundo sofrimento e/ou prejuízo na vida pessoal, familiar, social, laboral da pessoa que o vivencia:

transtornos mentais, comportamentais e de desenvolvimento neurológico são síndromes caracterizadas por perturbação clinicamente significativa na cognição de um indivíduo, regulação emocional, ou comportamento que reflete uma disfunção nos processos psicológicos, biológicos, ou de desenvolvimento que sustentam o funcionamento mental e comportamental. Estes distúrbios são normalmente associados com sofrimento ou prejuízo na vida pessoal, familiar, social, educacional, ocupacional ou outras áreas importantes de funcionamento (WHO, 2022, p. 1).

A inclusão das categorias deficiência e transtornos (mentais, comportamentais e de desenvolvimento neurológico) para esta pesquisa se dá pelos seguintes motivos: 1) a saúde mental das pessoas com deficiência costuma ser altamente impactada pela intensificação dos mecanismos de exclusão presentes na sociedade (principalmente nos espaços laborais e educacionais) que produzem: isolamento social, sentimento de não pertencimento, depressão, ansiedade, distúrbios alimentares, distúrbios do sono, estresse pós-traumático, dentre muitos outros. Neste contexto, é comum que a pessoa com deficiência física, sensorial e TEA, desenvolva transtornos mentais que lhes trazem considerável sofrimento psíquico (CREE et al., 2020); 2) as pessoas sem o diagnóstico de deficiência (de natureza física, sensorial, TEA), mas com diagnóstico médico de transtorno (mental, comportamental e de desenvolvimento neurológico), por vivenciarem processos de angústia intensa chegando ao isolamento social, também sofrem com prejuízos na vida pessoal,

familiar, social, laboral, dentre outras áreas, muitas vezes acarretando o desencadeamento de incapacidades em sua vida prática e diária (VIAPIANA, V. N.; GOMES, R. M.; ALBUQUERQUE, G. S.C., 2018).

Neste sentido, considerando as deficiências e os transtornos que geram prejuízos significativos na vida pessoal, familiar, social e ocupacional, é que também se acolhe neste estudo mulheres e homens com distintas singularidades presentes no VL. A exemplo de algumas PcD no Brasil que praticam VL, destaco: Maxwell Machado Vilela, piloto com deficiência física (cadeirante) da cidade de Governador Valadares, Minas Gerais (MG), que participou de um curso de voo na Project Airtime, uma ONG que ensina pessoas com deficiência a voar (VALADARES, 2019; CBVL, 2023); Weverson, de Alto Jequitibá, no leste de MG (BLOG DO CADEIRANTE, 2013); o carioca Bruno Menezes, piloto com deficiência auditiva que contou com intérprete de LIBRAS e tecnologia assistiva para participar da Copa Valadares de Parapente (LIBRASOL, 2021); Marcus Nunes, piloto de parapente com deficiência física (EQUIPE KM12, 2010), Roberto Luiz Pereira, piloto de parapente com deficiência física (cadeirante) (PEREIRA, 2023).

Igualmente, considerando o destaque da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2024) às atividades físicas e seus benefícios à saúde do coração, corpo e mente, bem como no combate aos sintomas de depressão e ansiedade, melhora da autoestima e da qualidade de vida em sua amplitude, além de oportunizarem inclusão social, é que se motiva amalgamar no presente artigo, o VL às narrativas de pessoas sem deficiência, bem como das pessoas com deficiência (PcD) e das pessoas com diagnóstico de transtorno (mentais, comportamentais e de desenvolvimento neurológico) (TMCDN).

Metodologia

A pesquisa foi desenvolvida no período de julho a outubro de 2025 e se caracteriza como descritiva-explicativa com apresentação de informações quantitativas e qualitativas. A abordagem de análise é, predominantemente, qualitativa. Objetiva aflorar os conhecimentos acerca do impacto do VL na saúde mental de seus praticantes a partir da literatura disponível e das narrativas

produzidas pelos participantes da pesquisa. O caminho metodológico se pauta em dois momentos:

1. Revisão da literatura por meio de pesquisa bibliográfica e documental sobre: a) Breve dados históricos, definição, conceito de VL e sua categorização como esporte radical; b) Definição de Pessoa com Deficiência (PcD) e Pessoa com diagnóstico de Transtorno de ordem mental, comportamental e de desenvolvimento neurológico (TMCDN) e o direito à inclusão e à saúde mental; c) Definição, conceito de saúde mental e prevalência de sofrimento psíquico populacional.

2. Elaboração e aplicação de questionário online, semi-aberto com questões de múltipla escolha e de livre resposta, totalizando 22 questões. As variáveis se configuram como qualitativas e estão relacionadas, categoricamente, a individualidades, circunstâncias e fenômenos concernentes aos pilotos participantes da pesquisa.

Os critérios de seleção dos participantes foram: ter no mínimo 18 anos de idade, aceitar formalmente o convite para participar da pesquisa como voluntário, ser piloto de parapente ou de asa delta. A abordagem para os convites se deu a partir de conversas pessoais com pilotos por meio de contatos pessoais e grupos no *WhatsApp*, por *e-mails* enviados a todos os contatos disponíveis no site oficial da CBVL (incluindo presidência, federações, escolas de voo, instrutores credenciados) e divulgação na rede social Instagram. A amostragem se constituiu de 281 participantes, o que representa pouco mais de 10% do total de associados, conforme dados fornecidos em 2022 pela associação (ORRÚ, 2023). Os aspectos éticos com relação à investigação foram informados aos participantes e devidamente respeitados.

A literatura que se encontra disponível acerca do VL e as enunciações dos participantes, desdobram-se em uma análise crítica sobre o impacto do VL na saúde mental e revela entendimentos singulares e subjetivos sobre a prática desse esporte radical que se destaca pelos riscos a ele atrelados, bem como as possibilidades de acolhimento e inclusão às pessoas com diagnósticos de deficiência e/ou transtornos.

Resultados e Discussões

Perfil sociográfico

A pesquisa se constituiu de 281 participantes que são pilotos de asa delta ou parapente, ou de ambos equipamentos. 87,2% se identificaram como sendo do sexo masculino e 12,8% do feminino. Dos respondentes, 18,9% tinham de 36 a 40 anos de idade, 17,4% de 41 a 45 anos, 17,1% de 46 a 50 anos, 15,3% de 51 a 55 anos, 9,6% de 31 a 35 anos, 9,6% de 56 a 60 anos, 5,3% de 61 a 65 anos, 3,9% de 26 a 30 anos, 1,4% de 66 a 70 anos, 0,7% de 21 a 25 anos e de 71 a 75 anos de idade. Nota-se que o VL é um esporte sem discriminação etária, contemplando pessoas que se encontram no período da vida em juventude até a terceira idade, com destaque de 49,8% para a faixa etária dos 41 aos 55 anos de idade.

Com relação à origem dos participantes, 25,3% são do estado de Minas Gerais, 21% de São Paulo, 14,2% do Rio de Janeiro, 10,7% do Paraná, 7,1% de Santa Catarina, 4,3% do Espírito Santo, 6,4% são do Rio Grande do Sul e de Goiás, 4,2% são da Bahia e do Ceará, 2,8% são do Distrito Federal e de Rondônia, 1,1% do Tocantins, 0,7% do Sergipe, 2,4% são dos estados do Acre, Alagoas, Maranhão, Mato Grosso, Pernambuco e Rio Grande do Norte. Considerando que o Brasil se organiza em 27 unidades federativas distribuídas em 5 regiões (Centro-Oeste, Nordeste, Norte, Sudeste e Sul), a presente pesquisa alcançou participantes de 19 estados além do Distrito Federal, presentes em todas as regiões do país. Importante ressaltar que segundo informações presentes no site oficial da CBVL, os únicos estados que possuem federações de VL organizadas são: Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo (CBVL, 2025a).

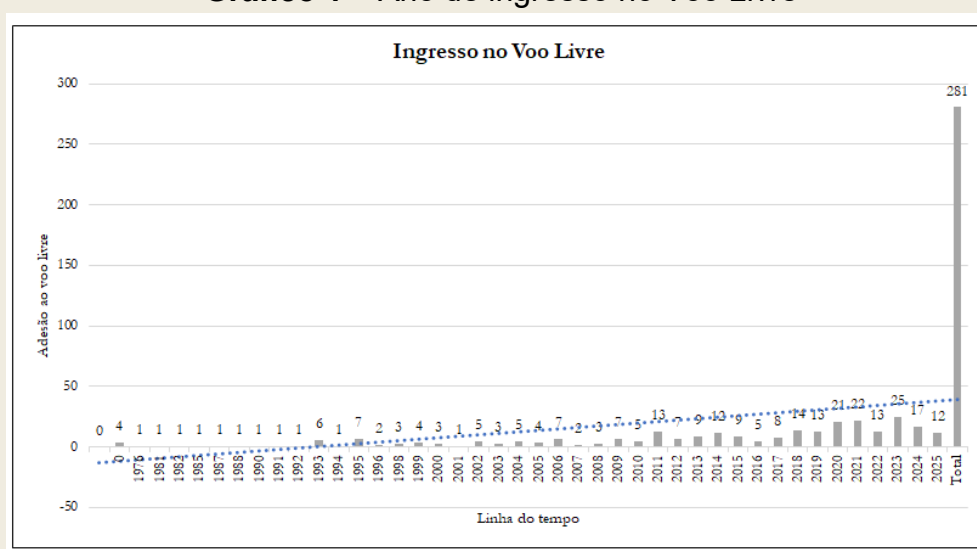
Quanto à escolaridade, 37% possuem curso superior, 36,3% realizaram cursos de pós-graduação, 25,6% completaram o ensino médio e 1,1% completou o ensino fundamental. Acerca da vida laboral, os participantes puderam marcar mais de uma opção de modo que 31,3% trabalham como autônomos, 18,9% são servidores públicos concursados, 18,1% são profissionais liberais, 1,4% ainda são estudantes e 37,7% desenvolvem outros tipos de atividades para o

autossustento. Com relação ao estado civil, 45,9% estão casados, 20,3% se encontram em união estável, 19,9% estão solteiros, 10,7% se encontram divorciados e 3,2% se encontram separados.

Tipificação dos pilotos

Com relação à caracterização, 96,8% voam de parapente, 0,7% voam de asa delta e 2,5% voam de parapente e de asa delta. Sobre estar associado à CBVL, 85,1% disseram que sim, 9,6% não estão associados e 5,3% disseram que pretendem se associar. Com relação ao ingresso no VL, a primeira adesão se deu em 1976 com um piloto que voa de asa delta e de parapente. Percebe-se no gráfico 1 que ao longo da linha do tempo, o ingresso no VL se torna potencialmente crescente à medida que o esporte se populariza pelo país, especialmente na região sudeste. Destaca-se um aumento em busca do esporte no período de 2020 a 2023 durante a pandemia de COVID19, com 81 novos voadores.

Gráfico 1 – Ano de ingresso no Voo Livre



Fonte: dados da pesquisa (2025).

Quanto ao nível de experiência e performance, levando-se em conta o nivelamento padrão dos pilotos conforme as normas da CBVL (2025), 31,7% se encontram no nível 3 (realizaram no mínimo 150 horas de voo); 23,8% no nível 2 (realizaram no mínimo 50 horas de voo); 17,8% se encontram no nível 4 (realizaram pelo menos 300 horas de voo além do acúmulo de um número de

quilometragens exigidas); 17,4% participam em competições estaduais; 15,3% estão no nível 1 (mínimo de 20 decolagens e 10 horas de voo); 14,9% são instrutores de VL; outros 14,9% fazem voos duplos com passageiros; 10% participam em competições; 8,2% se encontra como aluno em instrução (primeiro contato com o equipamento e aulas monitoradas com o instrutor visando preparação para o início dos voos); 2,8% participa de competições internacionais; 2,5% se encontram no nível 5 (último nível do sistema de nivelamento da CBVL considerado avançado).

O VL é um esporte que depende das condições climáticas e da habilidade individual de cada piloto para lidar com essas condições. Dessarte, um piloto iniciante voará apenas em horários onde há pouquíssima atividade termal, geralmente logo pela manhã ou bem no finalzinho da tarde. À medida que evolui em sua pilotagem ativa e que tem seus objetivos definidos para seu estilo de voo, ele poderá melhor escolher os horários que pretende voar. A extensa maioria dos pilotos se encontra na modalidade de voo recreativa, evitando condições fortes e extremas, geralmente enfrentadas por pilotos que se dedicam às competições, especialmente àquelas de nível nacional de internacional. O VL também é um esporte que exige tempo, dedicação, paciência e muita resiliência, pois diferente de outros esportes que o esportista decide a hora de ir e de retornar para a casa, o VL depende do clima, da direção e velocidade do vento, dentre outras condições conforme o nível de habilidade e performance do piloto. Em razão dos compromissos com o trabalho e com a família, a grande maioria dos pilotos voa apenas nos finais de semana, sendo poucos aqueles pilotos que vivem do próprio voo ou que têm a oportunidade de voar mais vezes durante a semana.

Sendo assim, acerca da média da frequência de voo dos pilotos, 24,6% voam 1 vez por semana; 23,5% de 1 a 2 vezes por mês; 18,5% voam 2 vezes por semana; 17,1% às vezes passam meses sem voar; 6% voam 3 vezes por semana; 5,3% voam em média 4 vezes por semana; 3,2% voam de 5 a 7 vezes por semana e 1,8% voam a maioria das vezes somente em competições.

Neste cenário, a mulher aparece em circunstâncias ainda mais restringidas para se dedicar ao VL, uma vez que está normalizado em nossa sociedade que

Ela, quando se torna esposa ou mãe, tem como primeira função e obrigação o cuidado para com as atividades domésticas e com os filhos. De modo geral, o homem sairá para voar na certeza absoluta que sua esposa cuidará dos filhos, no entanto, esta mulher quando voa, não costuma encontrar uma rede de apoio que lhe permita desfrutar de seu esporte de maneira tranquila. A conciliação entre a maternidade, seus sonhos e o VL, é um grande desafio às mulheres. Quando a mulher vive a maternidade solo, os desafios se mostram ainda maiores. Nas palavras de Joice, voadora em Atibaia, SP:

É difícil, mas quando a gente quer, quando a gente tem paixão, as coisas acontecem”, afirma. Para ela, o voo não é só esporte, é autocuidado. “Por dois anos eu fui só mãe. Mas vi que posso ser eu: mulher, antes de mãe, esposa, profissional. E quando eu voo, volto radiante. Isso me faz bem e faz bem pro meu filho também (CBVL, 2025b).

Em entrevista dada à CBVL, Danuza Marin narra suas angústias, mas também a importância de se ter uma rede de apoio para voar:

A maternidade mudou a forma como ela voa. “Hoje sou infinitamente mais cuidadosa. Antes eu não tinha nada a perder. Agora tenho tudo”. Mas parar? Jamais. Quando Arthur tinha apenas dois meses, ela se sentia sufocada por estar longe dos céus. Foi sua mãe quem deu o empurrão: “Amamenta, sobe, voa, e eu espero no pouso”. Com uma rede de apoio composta por mãe, tia e marido, Danuza continua voando e vivendo do voo: ela e o companheiro têm uma escola e as crianças estão sempre por perto. “Organizo a rotina deles e encaixo o voo entre as atividades. Outro dia, tinha uma fila enorme para decolar, mas eu precisava buscar minha filha na aula de ballet. Fui direto: ‘Desculpa, gente, mas a mãe precisa decolar’”, contou ela. Ela lida com críticas, principalmente de outras mulheres. “É triste virem de quem devia nos apoiar. Vi muitas amigas se anulando quando viraram mães, mas isso não era pra mim. Amo voar, viajar, acampar. Tirar isso de mim seria como tirar um pedaço do meu ser” (CBVL, 2025b).

Acerca do etarismo e do capacitismo em relação às mulheres, Inahíá Castro, atual vice-presidente da CBVL, afirma que embora o envelhecimento seja inevitável, a alma não envelhece, ainda mais para quem voa:

Em 2024 completo 31 anos de VL com um pequeno intervalo na prática do esporte quando me tornei mãe e por intercorrências da vida adulta que tentam nos tirar do voo, mas o voo nunca sai de dentro de quem já o experimentou. Na minha cabeça, eu voei todos os dias desde aquele voo de formatura. Mas o tempo, meu parceiro de aventura, também voa, e hoje, aos 56 anos de idade, ainda que minha paixão pelo esporte continue pulsando como no início, às vezes me assusto com algumas mudanças, noutras convivo com elas pacífica e sabiamente. Até acho que aproveito melhor cada momento dedicado ao VL agora, sem tanta ansiedade e com

expectativas mais reais. Na minha experiência pessoal, venho reconhecendo, encarando e respeitando as mudanças que o tempo me impõe; e são quase todas físicas. A alma não envelhece. Hoje não enxergo bem como aos 25 anos, mas os óculos ou lentes de contato me auxiliam. Não tenho mais a mesma agilidade para decolagens radicais, então, me preservo. Já não possuo a mesma estrutura óssea e muscular para andar por horas com minha mochila nas costas. Minha meta são os pousos oficiais ou onde posso esperar pelo resgate sob a sombra gentil de alguma árvore na beira da estrada. [...]. Percebo que as limitações sobre envelhecer voando vêm mais de fora e dos outros do que de dentro e de mim mesma. – A senhora ainda voa? – Voo sim (resposta com sorrisinho) – Nossa, que legal (mas alguns não disfarçam o olhar de julgamento). – Quando você pensa em parar de voar? (essa normalmente vem de parentes). Os diálogos, em geral, me divertem. Uma das vantagens de envelhecer é se importar cada vez menos com a opinião alheia. Isso é outra forma de liberdade. Sempre repito que o VL é o mais democrático dos esportes. Jovens, idosos, altos, baixos, leves, pesados, com ou sem limitações físicas podem experimentar a incrível sensação de voar, basta terem disposição e entenderem quais ajustes pessoais precisam ser feitos para que o resultado seja alcançar felicidade com isso. Poder compartilhar rampas, céus e rodas de conversa com tantos amigos que começaram no esporte junto comigo ou até antes é um privilégio imenso. Me encanto olhando as marcas do tempo nos nossos rostos e corpos porque em todos eu vejo a mesma alma jovem, alegre, cheia de ótimas histórias construídas em tantos anos de uma vida totalmente normal, mas completamente incomum como a que temos. Sonhos não envelhecem... (CBVL, 2024).

A masculinidade tóxica presente em nossa sociedade de cultura machista e patriarcal ainda questiona o lugar que a mulher pode ou deve estar. Isso não é diferente no meio do VL. Para Marcella Uchoa, campeã nacional e internacional de voo de parapente:

E no esporte, acontece muito disso: inúmeras mulheres pensam que não são capazes porque foi isso que elas aprenderam desde criança. Isso precisa mudar! Uma mudança que precisa acontecer tanto em casa a partir da educação que os pais oferecem à menina como dentro da escola para termos no presente e no futuro uma geração de mulheres que acreditem em si mesmas e em tudo aquilo que elas podem fazer (ORRÚ, 2023, p. 670).

Importante dizer que além das responsabilidades com a família, com os filhos, com o trabalho, as mulheres que voam são frequentemente importunadas por uma pergunta-pensamento que não se configura uma realidade no meio dos homens: e o resgate? O resgate é uma parte importantíssima do voo, pois após o pouso todos precisam voltar para casa ou para a rampa. Muitas vezes esse pouso acontecerá ao pôr do sol, quando a noite se aproxima, ou então se dará no meio de pastos e lugares mais ermos. Enquanto os homens suspiram pela

necessidade de carregarem seus equipamentos pesados nas costas, as mulheres lidam com o fantasma de se encontrarem sozinhas ao entardecer ou nos lugares mais distantes, uma vez que a realidade da violência sexual contra mulheres é uma lamentável realidade no Brasil (FBSP, 2025). Neste contexto, a depender do possível local do pouso, quando não há alguém para fazer o resgate, não é incomum que diversas mulheres repensem se irão ou não decolar.

De acordo com 95,7% dos participantes, o VL é um esporte radical de alto risco. Segundo uma pesquisa realizada no Reino Unido, as taxas de incidência em voos de parapente foram estimadas em “1,4 (1,1–1,9) mortes e 20 (18–27) ferimentos graves por 100.000 voos, aproximadamente duas vezes mais arriscado que a aviação geral e o paraquedismo” (WILKES et al., 2022, p. 1). Ainda no Reino Unido, a maioria dos acidentes em esportes aéreos acontecem em parapentes (79,6%), com uma taxa de 10,8 lesões por 1000 esportistas por ano e uma taxa de mortalidade de 0,46 por 100.000 voos (MORGAN, 2023). Em outro estudo, a distribuição das taxas de hospitalização de pacientes lesionados por esportes aéreos foi de 25,0% no parapente e 66,7% na asa-delta, com taxa geral de hospitalização de 0,07%, e 0,04% com necessidade de cirurgia, sendo zero a taxa de mortalidade (CEVIK et al., 2017). Em um estudo realizado por Canbek e colaboradores (2015), 64 dos 242.355 voos de parapente terminaram em acidentes, sendo que 82 pessoas sofreram acidentes, 18 das quais morreram e 64 ficaram feridas.

No Brasil não há estatísticas sobre acidentes envolvendo asa delta e parapente, mas segundo o estudo de Crivellaro (2017), entre 575 pesquisados, 68,6% já sofreu uma lesão no esporte sendo os membros inferiores a região anatômica de maior incidência (44,09%), e sendo o pouso, a fase do voo em que ocorreu a maioria das lesões (68,01%). Apesar do índice de acidentes e fatalidades no VL, eles são ínfimos se comparados as mais de 6 mil pessoas que morreram e as 84 mil que ficaram feridas em acidentes de trânsito no Brasil em 2024, conforme dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) (ANGELO, 2025). Para Pimentel,

A maioria desses praticantes de vôo livre, pessoas comuns do cotidiano, realiza a atividade como opção de lazer, dado instigante, uma vez que, numa sociedade obcecada pela ideia de atividade física como saúde, essa prática

é marcada por riscos à vida. Nesse sentido, a questão do risco é uma dimensão essencial à compreensão dessa prática corporal (PIMENTEL, 2008, p. 14).

Para aperfeiçoar os conhecimentos, as habilidades e o controle emocional dos pilotos são ofertados cursos de pilotagem avançada chamados de “Simulação de Incidentes em Voo” (SIV). São realizadas manobras e simulações de incidentes em um ambiente controlado, geralmente em locais próximos à represas, e orientado por um instrutor experiente e habilitado pela CBVL. Sobre a formação no SIV, 43,8% já realizaram pelo menos uma vez na vida o SIV; 42,3% não fizeram o curso e 13,9% ainda não fizeram o SIV, mas pretendem fazer.

Perfil de saúde mental

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), mais de 1 bilhão de pessoas vivem o adoecimento mental a partir do desenvolvimento de transtornos mentais, ansiedade, depressão, pensamentos intrusivos que as impedem de viver com qualidade de vida. Em razão do alto sofrimento psíquico, estima-se que em 2022, cerca de 727 mil pessoas morreram por suicídio (OMS, 2025). Dados do *Centers for Disease Control and Prevention* (CDC) apontam que adultos com deficiência relatam conviver frequentemente com adoecimento e sofrimento psíquico quase 5 vezes mais do que adultos sem deficiência, impactando diretamente em suas atividades de vida prática e diária. Além da importância de acesso a tratamentos adequados, psicoterapia e acolhimento familiar, a prática de atividades físicas é destacada por seus benefícios imediatos e a longo prazo para a recuperação da saúde mental e melhoria da qualidade de vida (CDC, 2025).

Acerca dos benefícios do VL à saúde física e mental, de acordo com estudos realizados na Universidade de Medicina de Lublin, na Polônia, Wiśniowski e colaboradores concordam que apesar de ser um esporte de alto risco:

O parapente oferece uma série de benefícios fisiológicos e psicológicos, tornando-se uma atividade atraente tanto para entusiastas de recreação quanto para atletas profissionais (p. 3). A prática do parapente está associada a benefícios psicológicos significativos, principalmente devido à combinação de exposição ao ar livre, gestão de riscos e tomada de decisões sob pressão. [...]. O esporte exige consciência espacial contínua,

pensamento estratégico e tempos de reação rápidos, todos os quais podem melhorar a função cognitiva e a resiliência (p. 5). O parapente impacta positivamente a saúde humana ao melhorar o condicionamento cardiovascular, promover o bem-estar psicológico e facilitar as adaptações fisiológicas aos estressores ambientais (p. 10). (WIŚNIEWSKI, et al., 2025, p. 3-10, tradução nossa).

Um estudo realizado por pesquisadores da Universidade Mugla Sitki Kocman, na Turquia, revela os benefícios do voo de parapente sobre hormônios como o cortisol, a adrenalina, a insulina e outros diversos parâmetros fisiológicos:

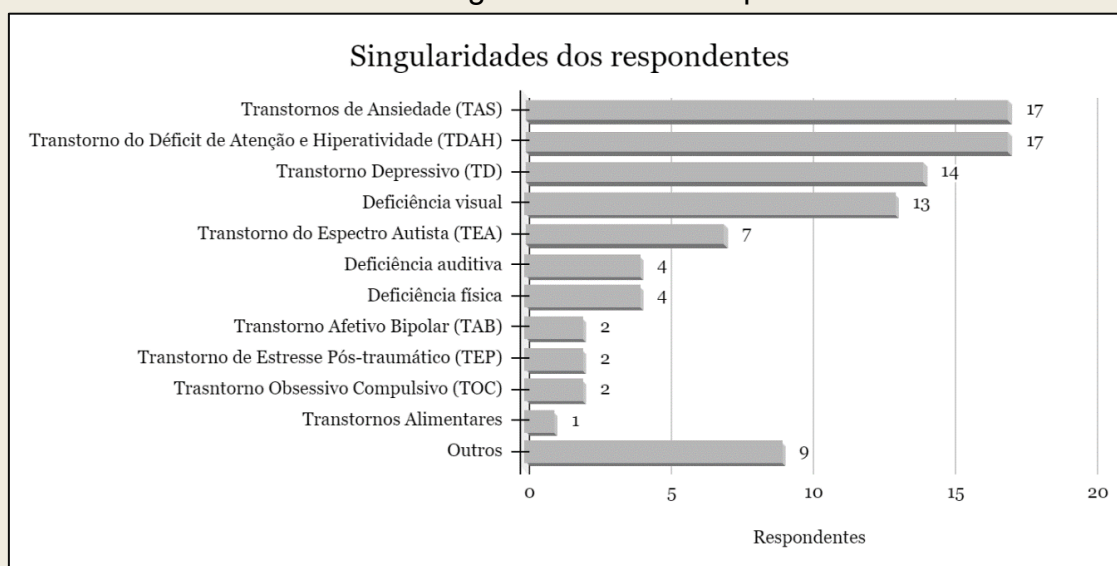
Pode-se inferir que a experiência em parapente desempenha um papel importante no efeito positivo do cortisol, adrenalina, hormônio insulina e parâmetros fisiológicos, e o organismo humano proporciona adaptação fisiológica e hormonal ao voo. Antes e imediatamente após o voo, quando os hormônios do estresse e os parâmetros fisiológicos foram examinados, o voo duplo de parapente não apresentou efeitos negativos na saúde de indivíduos sem problemas de saúde. O voo contínuo de parapente pode garantir que as reações que ocorrem nos hormônios ativos e nos parâmetros fisiológicos que ocorrem antes, durante e depois do voo se adaptem ao voo (ÇALIK, GÜR SOY E SARUHAN, 2021, p.22, tradução nossa).

Acerca do perfil de saúde mental e da existência ou não de um diagnóstico médico de deficiência e/ou de TMCDN, 77,9% relataram não possuir diagnóstico de deficiência e 33,8% não possuem diagnóstico relacionado a TMCDN. Para esta questão os respondentes poderiam assinalar mais de uma opção de resposta, uma vez que ambas as condições de PcD e TMCDN podem ou não coexistir na vida de cada indivíduo, e podem ou não estar associadas entre si. A exemplo, uma pessoa pode ter uma deficiência física associada ao Transtorno Afetivo Bipolar (TAB) e ao Transtorno Depressivo (TD).

Quanto a presença de deficiência e/ou TMCDN, conforme o gráfico 2 o TAS, o TDAH, o TD e a deficiência visual são as singularidades mais presentes nos participantes da pesquisa. Em “outros” foram citadas: altas habilidades, burnout, Doença de Addison, miastenia grave, pressão alta, transplante hepático e vertigem posicional paroxística benigna. Dos 92 respondentes, 17,9% têm mais de uma condição associada, prevalecendo o TAS e o DP como as mais preditas. Vale esclarecer que tanto a ansiedade como a tristeza são sentimentos que se mostram presentes em momentos da vida humana. Contudo, quando em excesso e com duração persistente, eles podem se transformar em transtornos

que prejudicam gravemente a saúde física e mental da pessoa, impactando negativamente em sua vida pessoal e social, demandando cuidados por profissionais da saúde mental como psiquiatras e psicólogos.

Gráfico 2 – Singularidade dos Respondentes



Fonte: dados da pesquisa (2025).

Embora 77,9% tenham relatado não possuírem diagnóstico de deficiência e 33,8% não possuírem diagnóstico relacionado a TMCDN, do total de 281 respondentes, 76,9% mencionaram que o VL beneficia suas vidas com a redução da ansiedade e/ou diminuição do estresse diário. Apenas 23,1% em nenhum momento expressaram serem afetados por ansiedade ou estresse diários. Esses dados sugerem que pode haver uma subnotificação dos sintomas de ansiedade e estresse diretamente relacionados ao diagnóstico médico de Transtorno de Ansiedade (TAS) ou mesmo ao Transtorno Depressivo (TD), uma vez que ainda é muito comum o preconceito pela busca de apoio à saúde mental com psiquiatras e/ou psicólogos, especialmente entre os homens, público majoritário do esporte. Na hipótese de não haver essa subnotificação da efetiva ocorrência de TAS ou TD entre os respondentes, ainda assim os sentimentos de ansiedade e estresse se evidenciam como males da civilização atual que são amenizados pela prática do VL.

Com relação ao uso de medicações relacionadas à ansiedade e/ou depressão, 79% dos pilotos afirmaram não estar utilizando nenhum tipo de

medicação; 11,4% estão fazendo uso de medicamentos e 9,6% já fizeram uso, mas que neste momento não há necessidade de estarem medicados.

Benefícios do Voo Livre à saúde mental

Sobre os benefícios do VL à saúde mental dos pilotos, foram listadas em “caixa de seleção” algumas contribuições já descritas na literatura (PIMENTEL, 2010, 2020; ÇALIK, GÜRSOY E SARUHAN, 2021; WIŚNIEWSKI, et al., 2025) como opções a serem selecionadas pelos participantes, além da alternativa “outros” para que pudessem citar outros com maior subjetividade.

Os resultados apontam que o VL traz diversos benefícios importantes à saúde física e mental: 85,1% destacaram o bem-estar físico e mental; 80,8% a sensação de liberdade; 73% a sensação única de viver o momento presente (o agora); 73% relataram a diminuição do estresse no cotidiano; 71,2% o aumento da autoconfiança; 70,8% a melhora substancial da autoestima; 70,8% citaram a profunda conexão consigo mesmo; 68,3% o desenvolvimento da persistência e da coragem; 61,6% a redução da ansiedade gerada pelos desafios diários; 60,1% relataram a melhora na concentração e no foco; 55,5% superação de medos e desafios em outras áreas da vida; 54,4% autoconhecimento e 43,1% a sensação de que não existem outros problemas ou situações angustiantes em sua vida enquanto estão em voo.

Sobre pensamentos de parar de voar, 81,1% responderam que não pensam em parar de voar sendo a paixão pelo voo, os benefícios à vida e o bem-estar vivenciado, as principais justificativas. Entretanto, 14,9% disseram que às vezes pensam em parar e 3,9% pensam em parar de voar. Ansiedade excessiva, o medo de morrer ou de se acidentar gravemente, bem como ter filhos ainda pequenos, são os motivos principais das respostas. Somam-se a eles argumentos relacionados ao custo elevado dos equipamentos, a falta de tempo para a prática do esporte e residir em lugares sem rampas próximas, o que afeta consideravelmente à frequência de voo e aumenta a insegurança durante a decolagem, o voo e o pouso. A intensidade vivida no VL, a demanda tempo de dedicação ao voo e o desejo de sempre querer estar voando, foram mencionadas como lances desafiadores, uma vez que podem interferir

negativamente na vida pessoal, profissional e nos relacionamentos conjugais e familiares. A chegada da terceira idade e possíveis comprometimentos físicos próprios do envelhecimento aparecem como alertas para a consideração sobre a hora de parar de voar.

Perguntou-se aos pilotos qual é o sentido de voar. Os termos mais prevalentes na maioria das respostas foram: alívio do estresse, redução da ansiedade, autoconhecimento, bem-estar físico e saúde mental, conexão consigo mesmo e com a natureza, senso de presença no presente (agora), controle das emoções e melhora da autoestima, liberdade e felicidade, sentir-se capaz e sem limites para evoluir, imensa gratidão, sensação única e indescritível, energia para enfrentar os desafios do cotidiano, descobrir novos horizontes e capacidades, convívio com amigos que voam.

Nota-se o forte vínculo dos pilotos com a prática e a experiência junto ao VL, o respeito, a gratidão e o amor ao esporte que de maneira significativa e singular para cada um, é uma ação transformadora. Desse modo, pode-se interpretar o VL enquanto esporte de risco, como uma experiência de escape que envolve resistência, resiliência e subversão às normativas para o controle dos corpos e das mentes, uma vez que ele desperta no ser humano a busca por sua autonomia, controle de suas emoções e habilidades perante às imprevisibilidades do Tempo e da Mãe Natureza.

Inquiriu-se como eles lidam com os momentos de medo, tensão, ansiedade e adrenalina durante seus voos. A maioria das respostas alinhou o conhecimento técnico já adquirido à análise das condições climáticas, às experiências já vivenciadas e à conexão com o equipamento perante as situações adversas da natureza. A calma diante das tensões no voo, o controle da respiração e as orações também foram amplamente mencionadas. Logo, acredita-se haver o desenvolvimento de uma intimidade com o voo e sua complexidade, a integração do corpo com a asa. De acordo com Pimentel:

A integração do corpo com a asa (concomitante a uma interpretação das forças do vento) é evidenciada quando o piloto não mais procura olhar se a asa está na posição; ele agora “sente” a asa, diz CZ. Essa observação não é casual nem única. Muitos pilotos veem a asa como uma extensão do corpo. Não interpretam somente o vento pelo fluxo do ar visualizado na biruta e sentido diretamente na derme, mas, também, pela leitura das

correntes de ar que agem sobre a vela. A asa passa a “sentir” porque, em estágios elevados de concentração na decolagem, homem e asa compõem um só (PIMENTEL, 2006, p. 49).

Acerca do impacto direto do VL na saúde mental dos pilotos houve destaque para a melhora da autoestima e autoconfiança; um escape significativo para a redução de estados de ansiedade e depressão relacionados à vida cotidiana e às relações interpessoais; motivação para viver e forte conexão consigo mesmo, com a natureza e com a espiritualidade; desenvolvimento de paciência, controle das emoções e resiliência perante situações complexas em outras áreas da vida; liberdade, satisfação pessoal, alegria, gratidão e felicidade. De acordo com Foucault:

Vivemos em um mundo relacional consideravelmente empobrecido pelas instituições. A sociedade e as instituições que constituem sua ossatura limitaram a possibilidade de relações, porque um mundo relacional rico seria extremamente complicado de administrar. Devemos lutar contra esse empobrecimento do tecido relacional. (FOUCAULT, 2006, p. 120).

Sentir-se único, livre, conectado consigo mesmo e com o cosmos, em paz, autossuficiente, vivo, apto a curar a si mesmo das tristezas e canseiras mais profundas, feliz e grato conscientemente por todos esses benefícios à sua qualidade de vida e saúde mental, e ainda ter amigos que compartilham deste estilo de vida em comunidade, é escolher a liberdade ética de cuidar-se de si e assim criar ações práticas de liberdade por meio de suas próprias vivências. Embora experimentemos uma liberdade extremamente limitada que não tem a capacidade de dissolver os campos de dominação presentes na sociedade, as relações de poder não prevalecem sempre iguais, elas flutuam. Entretanto, “a liberdade é a condição ontológica da ética. Mas a ética é a forma refletida assumida pela liberdade” (FOUCAULT, 2006, p. 267).

Considerações Finais

O VLPA é um esporte radical considerado de alto risco. Entretanto, conforme estudos citados, são baixas as estatísticas de acidentes graves e fatalidades, principalmente se comparadas às estatísticas de acidentes de trânsito.

As enunciações expõem uma realidade que não foge do risco eminente, mas que traz em seu alforje conhecimentos pragmáticos de medidas de prevenção, segurança e redução de riscos, além de muito amor à Vida que experimentam a cada voo.

Segundo os participantes, são incalculáveis os benefícios do esporte à saúde mental, sendo mencionado como um escape, uma salvação e um modo de “furar” as estruturas de controle e de poder que embrutece e adoecem o ser humano em suas relações sociais insalubres, onde o sentimento de pertencimento social tem sido vastamente substituído pela indiferença e distintas formas de opressão e exclusão, especialmente àquelas que se organizam nos espaços laborais enquanto instituições de poder.

É indiscutível a necessidade do investimento em estudos e pesquisas acerca das várias temáticas e variáveis que envolvem o VL no Brasil, incluindo seu impacto na saúde mental de seus praticantes; métodos didáticos eficazes que podem ser reproduzidos para o ensino seguro do esporte desde a formação básica até suas modalidades mais complexas; além do fomento da obrigatoriedade de cursos de prevenção e primeiros socorros visando a segurança dos pilotos.

Desde o aluno em instrução até o piloto de nível avançado, todos serão sempre amadores, primeiro porque são entusiastas apaixonados por abraçarem o azul do céu com suas asas coloridas, e segundo porque não há limites de superação no VL, sempre haverá algo para ser experimentado e aprendido; ademais, a vida é um voo e cada voo é uma vida inteira.

Referências

- ACADEMIA DO VOO. Modalidades do Esporte. *Academia do Voo*, 2024. Disponível em: <<https://academiadovoo.com.br/modalidades/>>. Acesso em: 02 out. 2025.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). *Regulação de Aerodesportos*: guia prático do aerodesportista. Brasília: ANAC, 2018.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Voo Livre. ANAC, 11 jan. 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/aerodesporto/voo-livre>>. Acesso em: 28 out. 2024.
- AMBROSINI, S. *Voando de parapente*: nas entrelinhas do esporte. 3 revista e ampliada. ed. São Paulo: IBRASA, 2023.

- ANGELO, Z. Mais de 6 mil pessoas morreram e 84 mil ficaram feridas em acidentes de trânsito no Brasil, em 2024. *G1*, 17 abr. 2025. Disponível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2025/04/17/mais-de-6-mil-pessoas-morreram-e-84-mil-ficaram-feridas-em-acidentes-de-transito-no-brasil-em-2024.ghtml>>. Acesso em: 16 out. 2025.
- APOLO, M. et al. Gender differences in competitive adventure sports tourism. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 42, 2023. 1-5. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.jort.2022.100604>>.
- BOG DO CADEIRANTE. Piloto de parapente cadeirante. *Blogdocadeirante*, 2013. Disponível em: <<https://www.blogdocadeirante.com.br/2013/08/piloto-de-parapente-cadeirante.html>>. Acesso em: 16 out. 2025.
- BORN FLY. Apostila Curso Básico: a história do parapente. *Born Fly*, 2021. Disponível em: <<https://bornfly.com.br/>>. Acesso em: 02 out. 2025.
- BRASIL. Lei nº 12764, de 27 de dezembro de 2012. Institui a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista. *Diário Oficial*, Brasília, 27 dez 2012.
- BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015: Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em: 02 out. 2025.
- BRASIL/CNE. Resolução CNE nº 18 de 09/04/2007: Recomenda a adoção dos conceitos de esporte de aventura e esporte radical. *Norma Brasil*, 09 abr. 2007. Disponível em: <https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-18-2007_106652.html>. Acesso em: 02 out. 2025.
- ÇALIK, D. S.; GÜRSOY, R.; SARUHAN, E. Evaluation of the Psychological and Hormonal Parameters in Paragliding. *Central European Journal of Sport Sciences and Medicine*, Poland, 34, n. 2, 02 fev. 2021. 15-23. Disponível em: <<https://wnus.usz.edu.pl/cejssm/en/issue/1202/article/19091/>>. Acesso em: 16 out. 2025.
- CANBEK, U. et al. Characteristics of injuries caused by paragliding accidents: A cross-sectional study. *World J Emerg Med.*, 6, n. 3, 2015. 221–224. Disponível em: <<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4566014/>>. Acesso em: 16 out. 2025.
- CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (CDC). The Mental Health of People with Disabilities. *CDC*, 02 abr. 2025. Disponível em: <https://www.cdc.gov/disability-and-health/articles-documents/mental-health-of-people-with-disabilities.html#cdcreference_1>. Acesso em: 04 out. 2025.
- CEVIK, A. A. et al. Injury, hospitalization, and operation rates are low in aerial sports. *Turkish Journal of Emergency Medicine*, 17, n. 3, 2017. 81-84. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.tjem.2016.11.004>>.
- COMITÊ AERODESPORTIVO DO BRASIL (CAB). Representante Brasileiro na FAI. *Cab*, 2024. Disponível em: <<https://cab.org.br/#>>. Acesso em: 16 out. 2025.
- CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE (CBVL). Conheça Max, que representará o brasil numa competição internacional de pilotos de parapente com mobilidade reduzida. *CBVL*, 2023. Disponível em: <<https://www.cbvl.esp.br/noticias/conheca-max-que-representara-o-brasil-numa-competicao-internacional-de-pilotos-de-parapente-com-mobilidade-reduzida>>.

327

e-aliado-de-piloto-surdo-na-copa-valadares-de-parapente/>. Acesso em: 16 out. 2025.

MARTENS, B. *Voo térmico para pilotos de parapente e asa-delta*. España: Perfils, 2017.

MORGAN, F. How safe is paragliding? [with statistics]. *Cravetheplanet*, 24 jun. 2023. Disponível em: <<https://www.cravetheplanet.com/how-safe-is-paragliding/>>. Acesso em: 16 out. 2025.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). Por que a atividade física é importante? OMS, 2024. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/topicos/atividade-fisica>>. Acesso em: 29 out. 2024.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). Mais de um bilhão de pessoas vivem com condições de saúde mental; serviços precisam de ampliação urgente. OMS, 02 set. 2025. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/noticias/2-9-2025-mais-um-bilhao-pessoas-vivem-com-condicoes-saude-mental-servicos-precisam>>. Acesso em: 04 out. 2025.

ORRÚ, S. E. *Mulheres em Águas de Piratas: vozes insurgentes da América Latina, África e Ásia em luta contra o patriarcado*. São Paulo: Dialética, 2023. 728 p.

PAGEN, D. *Understanding the Sky*. Mingoville: Pagen, 1992.

PIMENTEL, G. G. Ritos e risco no vôo livre. *Movimento*, 14, n. 3, 20 nov. 2008. 13–32. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/6808/0>>. Acesso em: 16 out. 2025.

PIMENTEL, G. G. D. A. *Risco, corpo e socialidade no vôo livre*. Campinas, SP: Programa de Pós-graduação em Educação Física / Universidade Estadual de Campinas, 2006. (Tese de Doutorado).

PIMENTEL, G. G. D. A. Percepção dos riscos, condicionamento corporal e interações sociais no voo livre. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, 31, n. 2, 2010. 45-59. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=401338541004>>. Acesso em: 16 out. 2025.

SENADO. Aprovada regulamentação para instrutor de voo livre e piloto de voo duplo. *Senado*, 19 jun. 2024. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2024/06/19/aprovada-regulamentacao-para-instrutor-de-voo-livre-e-piloto-de-voo-duplo>>. Acesso em: 16 out. 2025.

STOETERAU, K. W. *Manual do parapente obediente*. 2. ed. Campinas: Traço, 2019.

STOETERAU, K. W. *Voando com ciência, voando com consciência*. 5. ed. Campinas, SP: traço, 2022.

VALADARES. Piloto valadarense cadeirante vai participar de projeto nos EUA. *Valadares*, 2019. Disponível em: <<https://www.valadares.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/piloto-valadarense-cadeirante-vai-participar-de-projeto-nos-eua/86312>>. Acesso em: 16 out. 2025.

VIAPIANA, V. N.; GOMES, R. M.; ALBUQUERQUE, G. S. C. Adoecimento psíquico na sociedade contemporânea: notas conceituais da teoria da determinação social do processo saúde-doença. *Saúde Em Debate*, 42, n. (spe4), 2018. 175–186. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/sdeb/a/Y36fDqvZL5Js4nnWpXrYpBb/?lang=pt>>.

Acesso em: 22 set. 2025.

VOANDO NO CRISTO. O primeiro voo de asa delta no Brasil. *Voando no Cristo*, 15 ago. 2020. Disponível em:

<<https://voandonocristo.wixsite.com/voandonocristo/post/o-primeiro-voo-de-asa-delta-no-brasil>>. Acesso em: 02 out. 2025.

WILKES, M. et al. Quantifying Risk in Air Sports: Flying Activity and Incident Rates in Paragliding. *Wilderness & Environmental Medicine*, 33, n. 1, mar. 2022. 66-74. Disponível em:

<<https://journals.sagepub.com/doi/10.1016/j.wem.2021.11.011>>.

WIŚNIEWSKI, M. et al. The Impact of Paragliding on Human Health - Literature Review. *Quality in Sport*, Poland, 41, 16 maio 2025. 1-14. Disponível em: <<https://apcz.umk.pl/QS/article/view/59861>>. Acesso em: 04 out. 2025.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Mental disorders. *Who*, 08 jun. 2022. Disponível em: <<https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/mental-disorders>>. Acesso em: 16 out. 2025.