

PASSO A PASSO DO INICIANTE NA AVIAÇÃO

Como todo apaixonado e iniciante em aviação tem dificuldades em descobrir os caminhos a percorrer, seguem algumas dicas que deverão ser acrescidas de muito mais informações.

1 – Como iniciar na aviação?

Antigamente o caminho era entrar como sócio em algum aeroclube, estudar as matérias exigidas para fazer a prova escrita de PP (Piloto Privado), fazer o exame médico em algum dos hospitais da Aeronáutica, receber 40 horas de instrução em avião homologado, prestar exame prático com checkador do DAC, se aprovado receber o Brevê de PP, posteriormente, PC, (Piloto Comercial), Instrutor de Vôo, IFR, (vôos por instrumentos), Multi motores, Acrobacia Aérea e PLA, (Piloto de Linha Aérea), cada um com um mínimo de horas e inúmeras dificuldades exigidos, com um custo que assusta todo mundo e só os mais turrões permanecem.

Isso continua válido nos dias de hoje para quem pretende voar os aviões experimentais que não estão enquadrados como ultraleve e os aviões homologados, também para quem quiser seguir carreira de piloto na aviação. O mesmo caso para quem quer aprender a voar helicópteros, com suas respectivas adequações.

Hoje em dia temos a opção, mais acessível, para iniciarmos na aviação aerodesportiva, para quem quer praticá-la como lazer, sem intenção de seguir carreira na aviação e voar somente com ultraleves. O candidato pode iniciar através das escolas de pilotagem de ultraleves, ver o site da Abul, entre em contato para maiores detalhes, estudando as matérias exigidas de acordo com a licença pretendida como CPD Certificado de Piloto Desportivo, (decolagem e pouso no aeródromo de origem) ou CPR , Certificado de Piloto de Recreio (autorizado a fazer navegações e pousos em outros aeródromos), fazer exames médicos em clínicas reconhecidas pela Abul, que é a associação dos pilotos de ultraleves, facilitando e custando menos. Receber cerca de 15/20 horas instrução em ultraleves, fazer o exame com o checkador da Abul e receber o certificado. Importante se tornar sócio da Abul, isso fortalece o órgão que nos representa e nos defende, junto a ANAC, Agência Nacional da Aviação Civil. O site da ABUL é www.abul.com.br, lá terá quase todas as respostas que necessita.

2- O que comprar?

Uma vez habilitado para voar a classe de aeronaves que escolher, chega a hora que deverá escolher entre as várias opções existentes no mercado nacional para aquisição.

Acredito que a essa altura dos acontecimentos, quem já se habilitou, já sabe o que quer voar, se é ultraleve, se é avião experimental ou homologado.

Sendo ultraleve, é bom iniciar com os que tem baixa velocidade de stol e cruzeiro, ganha-se experiência para aos poucos ir subindo na categoria. Logo de início pegar um ultraleve avançado, quente e arisco é um tanto arriscado, esses são indicados aos que já tem experiências anteriores e já sabem dominar a arte de voar. Se a opção for por um usado, tenha a prudência de levar um conhecido que tenha a experiência para avaliar o ultraleve, como exemplo, a estrutura, entelagem, se houver, comandos, motor, hélice, sistemas (combustível, elétrica, rádios, etc) e documentação. Não confie somente na conversa do vendedor, pois ele tem interesse em vender e nem todos são honestos. Já vi gente vendendo porcaria, dizendo que era tudo novo. Algum tempo atrás houve um acidente com um triciclo que rompeu o velame, que estava podre, e o novo dono, junto com um amigo, morreram no

acidente, quando foram buscar o tricke que estava “novinho”, guardado há muito tempo e não se deram conta do risco de voar com um velame ressecado. Os sites de venda de usados, (www.bequilha.com.br, é um deles) ou os sites de fabricantes, (veja no site da Abul, tem vários), fazem parte dos lugares de procura, assim como os classificados de vários jornais

As opções de usados iniciam por exemplo com um “ML” da Microleve, ou algum outro modelo parecido de outro fabricante, como exemplo o “Netuno” na faixa de 5 a 12 mil Reais, todos com motor 2 tempos, muita atenção aos mais baratos. Um “Astro” da Asa de Goiás, varia de 20 a 40 mil, um bom ultraleve de dois lugares em tandem (um atrás do outro), asa alta, motor V W a ar, 4 tempos, estrutura de tubos de aço, fibra de vidro, asas de madeira e tela. Tem os “Fox,” da Vectra, ou os ultraleves da Flyer, Fênix, são bem conceituados, enfim, dê preferência a modelos bem conhecidos, pois esses são mais fáceis de revender, quando for passar para um mais avançado. Fuja dos modificados, a não ser que bem feitos, fuja também dos modelos únicos, exclusivos, que ninguém conhece, na hora de se desfazer terá duas alegrias garantidas, (na compra e na venda), pois ninguém quer, tem a opção de usá-lo como peça decorativa no teto da garagem. Os trickes, também são boas opções, variam de 5 a 40 mil Reais, como os ultraleves eles tem motores 2 e 4 tempos, os motores 4 tempos, geralmente são mais seguros, evite os motores importados que não tiveram muitas vendas por aqui, como exemplo, o “Cuyuna”, normalmente as peças de reposição são difíceis de encontrar e caras, além de ser raro encontrar um bom mecânico para atendê-lo.

Na faixa de 40 a 80 mil Reais, o mercado oferece, vários modelos, como o Coyote da Flyer, Pelicam, mais antigo, Paturi da Edra, etc. Esses já são mais evoluídos e os primeiros avançados do mercado, mas atenção tanto na estrutura, sistemas, etc, mas também as horas disponíveis de motor, pois se estiverem no fim é sinal de muitas e breves despesas, mesmo que a aparência seja boa.

Acima de 80 mil já entramos na faixa que vale mais a pena comprar um ultraleve novo ou um experimental usado, depende do gosto e necessidade como veremos mais à frente.

Outra opção para quem não dispõe de recursos imediatos e tem alguma experiência, é obstinado, organizado e cumpridor de metas, é a “CONSTRUÇÃO AMADORA”, se não tiver o perfil descrito anteriormente, é bom saber que fatalmente irá desistir de construir um, pois leva-se muito tempo e muitos finais de semana, férias e feriados serão consumidos em razão disso, segundo testemunhas muitos casamentos são desfeitos nessa fase, se passar e durar... Cara! “Cê” tá bem casado e bem acompanhado!! Caso tenha optado pela construção amadora, se prepare para enfrentar muitos obstáculos para encontrar as soluções, seja por voce mesmo ou com a ajuda de outros e nesse meio o pessoal costuma ser muito unido, dão dicas e ajudam os iniciantes, os investimentos podem ser feitos de acordo com a disponibilidade de recursos e melhor distribuído ao longo da construção. Torne-se sócio também da ABRAACE (Associação Brasileira de Construtores Amadores de Aeronaves experimentais) www.abraace.com.br, além da ABUL www.abul.com.br, entre nos sites deles, com certeza podem esclarecer muita coisa e te ajudar a escolher modelos mais adequados, existem inúmeros projetos que são “Baratos” de construir.

Adquirir plantas de projetos já existentes é o mais indicado, pois não conhecer o assunto e partir para um projeto próprio é temeridade, a chance de se jogar dinheiro e tempo fora é muito grande.

Ao escolher uma planta, voce precisa se informar se já existe algum protótipo voando e entrar em contato com quem construiu e se possível fazer algum vôo. Visitar quem está construindo e participar de algum fórum desse modelo também ajuda definir se é esse mesmo o seu projeto de construção. Evite projetos que ainda não saíram do papel, que não tem aeronave voando, eles podem apresentar problemas que ainda não foram detectados e voce ficará com um “Abacaxi” na mão, ficará frustrado vendo seu tempo e dinheiro aplicados em uma aeronave ruim de vôo. Portanto só adquira plantas de quem tem boa fama no mercado e que exista algum protótipo voando, peça ao vendedor das plantas que indique os clientes e entre em contato com eles, diminuindo as chances de entrar em uma fria.

Mas lembre-se que foi o Santos Dumont, quem inventou o avião quando não tinha quase nada para se basear e copiar, não quero nos equiparar a ele, que era um gênio, mas hoje as coisas estão bem mais fáceis. O KR's, usa motor VW a ar ou equivalente e segundo dizem, custa por volta de uns 30 mil para construir, isso é uma estimativa, claro que dependendo dos equipamentos instalados isso pode dobrar o valor.

Outro que voce pode consultar é o Engenheiro Altair Coelho, de Porto Alegre, ele desenvolveu vários experimentais, entre eles o AC-15, que utiliza o motor V W AP 2000, as plantas estão na internet e são de domínio público, se bem que o valor de plantas não é exagerado, considero até barato, o site é www.altaircoelho.com.br, existe um grupo de construtores desse avião, faça contato com eles. O custo de construção do AC-15, está previsto ser de 30 mil também, mas dependendo dos equipamentos instalados pode dobrar, vai da necessidade e disponibilidade de cada um.

Outra forma é voce escolher um modelo para construir e encomendar a alguém que tenha experiência em construção aeronáutica de experimentais, posso citar o Callegari de Monte Alto, SP, assim como ele existem vários por aí que tem capacidade para tal, certifique-se com os clientes que já fizeram algo semelhante com eles, para evitar surpresas como, pagar a mão de obra e não receber o avião.

3- Quanto ao uso?

Já falamos de habilitação e do que comprar ou construir e não definimos o uso que será feito da aeronave, isso na realidade deveria ser o primeiro passo. Vamos lá:

- a) Vôo em volta da biruta, ou seja, domingo de manhã dar uma voltinha no céu e correr pro churrasco. Nesse caso um ultraleve básico, bem “Chinfrim” é o suficiente, não esquecer da segurança, habilitação CPD. MI / MXL/ Vector/ Trike etc... tá muito bom, pouco investimento, despesas pequenas de hangaragem e manutenção mais combustível , tá de bom tamanho.
- b) Vôo de final de semana um pouco mais atrevido, com acompanhante, feminina de preferência ou macho se não tiver outro jeito, cada um com suas preferências, uma navegação pequena de vez em quando, quem sabe um encontro de ultraleves na cidade próxima. Aí já merece um ultraleve básico um pouco mais empombado. Microleve/ Trike/ Vector V5 ou 6/ Fênix/ Orion F1 Eagle, Astro/ KitFox, CH701, etc, um GPS de bolso, um VHF, um localizador para emergências, (tomara que nunca seja usado) e “Otras cosas más”, que só voce vai saber se é bom, habilitação CPR.
- c) Vôo + atrevido, não acrobático claro! Mas navegação mais longa, novos horizontes, novos lugares, novos amigos, encontros da comunidade ultralevista, por

- todo o Brasil, pinga pinga, (claro que não é aguardente) se trata de escalas conforme autonomia da máquina e plano de vôo, nesse caso cabe um bom ultraleve avançado e equipado, (bota aí um Paraquedas Balístico, um localizador de emergência). Tem uns malucos de Atibaia que fazem longas navegações com os trikes, turma muito boa e unida, mas os mais indicados e confortáveis são: Conquest/ Pelican/ Paradise P1/ Rv 9^A/ Sting/ CH 701/ AeroBravo 700/ Linha Tecnan, etc. Sem besteiras de colocar equipamentos IFR, pois ele não pode voar instrumento e nem voce não tem preparo para tal, habilitação CPR. Vôos a negócios, como visitas a clientes, sua fazenda ou empresa + ou - longe da sua cidade, também se encaixa nessa classe.
- d) Vôo de longa distância, veloz, boa autonomia, IFR, quem sabe outros países ou continentes e muitas “Otras cositas más”. Embora tenha um grupo pequeno mas muito capaz de realizar essas grandes navegações com ultraleves semi ou avançados, como exemplo “De cabo a cabo” (Extremo sul das Américas até a Cidade do Cabo na África) por Mike & Fernando de CH 701, já pede um avião experimental avançado, como exemplo o “Bumerangue”, canard biplace, 150 hp, voa a 320 km/h de cruzeiro, da FABE de Goiás, ou um Velocity, canard de 4 lugares, motor entre 180 a 300 hp, um Lançair IV P, avião de 4 lugares, pressurizado, motor de 350 hp, voa a 530 km/h, kit americano, já foi montado um aqui no Brasil. Sonho de qualquer mortal infectado com o “Aerococcus”, existem outras opções é só encontrar o que melhor se adapta as suas necessidades e recursos. Requer habilitação no mínimo PP, se for o caso um bocão mais de experiências, IFR, Acrobacia Aérea, de acordo com o atrevimento do piloto em questão.
- e) Outra opção para tudo isso são os aviões homologados e suas astronômicas despesas. Nessa classe já é possível profissionalizar-se, como piloto Comercial/ IFR/ Bimotor/ PLA. Pode constituir um “Táxi Aéreo”, reboque de faixas de propagandas, por exemplo. Para atividades remuneradas com aviões é exigido que sejam homologados.

De a) até e) é uma escada que pode ser conquistada de degrau em degrau, quem entra na aviação descobre um mundo fascinante e se entusiasma, sempre acaba mudando o degrau e até voltando ao básico, tem muito piloto de comercial que voa básicos nos finais de semana, só para relaxar. A evolução é uma constante., juízo, prudência e canja de galinha não faz mal a ninguém e guarde essa frase, que não é minha, mas alguém me disse:

– “Na vida quanto mais se vive, mais se aprende. Na aviação quanto mais se aprende mais se vive.”

Grande abraço, ótimos vôos e não se esqueça de me convidar para pelo menos um turno de pista.

Por

Luiz Claudio Monteiro

Ex-Mecânico de aviões, Ex-Inspetor/Controlador de Qualidade Aeronáutica. Eterno apaixonado pela aviação, um dos maiores feitos da humanidade e melhor de tudo, foi inventado por um grande brasileiro: Alberto Santos Dumont, meu herói!