

Parque Aerodesportivo

INTRODUÇÃO

TEMA

O presente trabalho consiste em uma proposta projetual de um **PARQUE URBANO** voltado ao **AERODESPORTO** para a cidade de Erechim/RS. Que prevê reaproveitamento do espaço ocupado para utilização da comunidade e do Aerooclube. A proposta consiste em reintegrar o complexo aeroportuário à cidade de Erechim, de forma que caracterize o local como um novo potencializador econômico, cultural, de lazer e de apropriação à comunidade.



Pretende-se retomar as atividades que aconteciam antigamente no aeroporto e manter as que são desenvolvidas atualmente, como os voos emergenciais, particulares e de instruções para novos pilotos. Dentro deste tema norteador serão abrangidos quatro tópicos:

REINTEGRAÇÃO da região onde o aeroporto está situado à cidade, de modo que este seja introduzido ao cotidiano dos municípios, por meio de diversas atrações. Busca-se com isso, gerar o crescimento econômico e cultural para Erechim, através do turismo e a participação nas atividades contempladas pelo parque;

CONEXÃO URBANA do parque com a cidade, de forma harmônica, proporcionando vias de fácil acesso para veículos e assegurando a travessia de pedestres sobre a BR-153;

CENTRO DE VISITANTES composto por espaços culturais e de resgate histórico, para que os visitantes sintam-se convidados a conhecer a importância da aviação local para o desenvolvimento da cidade;

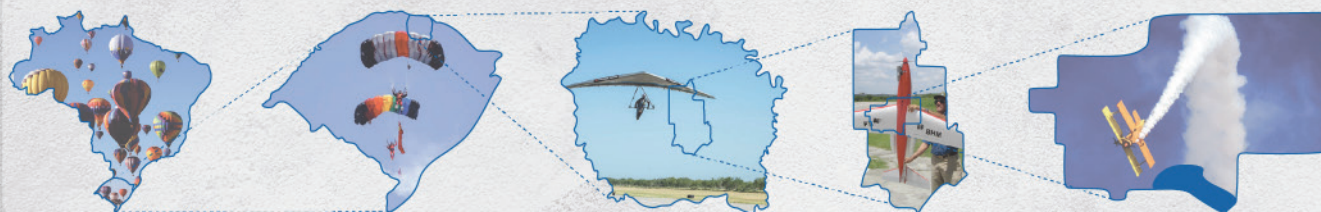
AEROCLUBE reestruturado para o desenvolvimento das atividades relacionadas à escola de aviação e ao clube aerodesportivo, atribuindo todo o suporte necessário para suprir as demandas dos alunos e funcionários, além de atender as questões técnicas da prática de ensino.

JUSTIFICATIVA

A cidade de Erechim teve seu desenvolvimento urbano caracterizado em três etapas em relação aos modais de transportes que foram inseridos na cidade, o ferroviário na década de 10, o aeroviário na década de 40 e o rodoviário na década de 50. Os dois primeiros modais, contudo, deixaram de ter importância com o passar do tempo, sendo que a ferrovia foi desativada por inserção de novas tecnologias de transporte e o aeroporto deixou de ser usado por falta de demanda de passageiros.

Alguns fatores, relacionados abaixo, foram determinantes para que o aeroporto perdesse significância ao longo dos anos:

- O poder público federal e estadual não investiram economicamente no aeroporto e o poder público municipal não ter dado a devida importância que este teria para o desenvolvimento da cidade;



CONTEXTUALIZAÇÃO

A CIDADE DE ERECHIM

A cidade de Erechim, segundo dados do IBGE (2018), estimou-se 105.059 habitantes no ano de 2018. Conforme dados estabelecidos pela Prefeitura Municipal de Erechim (2018), o município originou-se em 1908, à margem da estrada de ferro que fazia ligação do estado do Rio Grande do Sul a São Paulo, emancipada em 30 de abril de 1918, teve como potencializador a agricultura, pecuária, comércio e serviços. Erechim possui diversos acessos por vias rodoviárias de grande importância no estado, como a RS-135, RS-331, RS-419, RS-420, RST-480, BR-153 e BR-480, que fazem a ligação com várias cidades da região, interior do estado e estado adjacente. Também possui o Aeroporto Federal Comandante Kraemer que já foi utilizado por muitos anos como meio de acesso à cidade por via aérea.

A BR-153 tem grande importância no escoamento de produção agrícola e industrial na cidade. Com o passar dos anos, seu uso ficou ainda mais intenso, o que acarretou em melhorias e adaptações do fluxo vigente. Foi necessária a ampliação e adequação de vias paralelas (próximo ao bairro Aeroporto e bairro Atlântico), criação de um viaduto (próximo à área industrial) e adequação de trevos de acesso aos bairros, para desafogar o trânsito em trechos críticos. Estas obras foram concluídas em 2013.



Vista aérea do Aeroporto de Erechim. Fonte: Arquivo documental pessoal do Comandante Alexandre Rotava.

Proposta de reintegração do Aeroporto Federal Comandante Kraemer à cidade de Erechim

- Pela falta de incentivo ao uso do aeroporto, sendo que este é caracterizado para voos comerciais e encontra-se há 6 anos sem atividade, apenas voos emergenciais, particulares de empresas locais e voos oriundos do aeroclube;
- As vias e acessos (cidade / bairros / aeroporto) não se correspondem de forma harmônica. A BR 153 que consta nas imediações do aeroporto apresenta grande fluxo de veículos, impedindo a qualidade de acessos e dificultando o fluxo de pedestres;
- Esquecimento das atividades e eventos que eram proporcionados, no aeroporto, ao público (ex: competições de aeromodelos, apresentações da esquadilha da fumaça, paraquedismo, entre outros).
- A existência de poucas atrações públicas e gratuitas aos erchinenses, poucas opções às áreas livres e de lazer, espaços de cultura, áreas para prática

de esportes e pontos turísticos. Em relação aos bairros lineiros (Victoria I e II, Cristo Rei e Progresso) ao complexo aeroportuário, é identificado a necessidade de atrativos para os moradores, sendo que estes bairros são encontrados após o eixo rodoviário, existe a limitação de acessos com o restante da cidade, onde a BR-153 serve como empecilho ao acesso de pedestres e acaba segregando estas áreas do conjunto municipal.

Com estes diagnósticos, pode-se perceber que, estabelecer um projeto que traga novo uso ao aeroporto, pode trazer grandes benefícios para a cidade como um todo e aos bairros adjacentes, já que este espaço não vem sendo utilizado para seus devidos fins. Propor um parque urbano destinado as práticas aerodesportivas faz com que a importância que o aeroporto teve décadas passadas seja reestabelecida na cidade.

OBJETIVO

Desenvolver a proposta de um parque urbano voltado às atividades aerodesportivas, que traga a reintegração do aeroporto com a cidade, por meio da conexão através de acessos aprimorados e pela implantação de um centro de visitantes e de novas instalações do aeroclube.

METODOLOGIA

Aproximação com o tema:

- Levantamento de informações conceituais e históricas;
- Avaliação das normativas para viabilidade de implantação do parque urbano próximo a estrutura do aeródromo;
- Desenvolvimento da fundamentação teórica;
- Análise de projetos que se assemelham as intenções projetuais.

Aproximação com a área de projeto:

- Levantamento morfológico;
- Aplicação do estudo urbanístico baseado nas percepções do local.

Aplicação das intenções projetuais:

- Lançamento dos elementos de composição projetual;
- Desenvolvimento da proposta projetual urbanística e arquitetônica.

O AEROPORTO E O AEROCLUBE DE ERECHIM

1941 Através da Campanha Nacional de Aviação, receberam a doação de terras para a implementação do aeródromo, do Governo do Estado do Rio Grande do Sul.	1954 É construído o terminal de passageiros em alvenaria.	2013 Entre o início e término do segundo semestre de 2013, o Aeroporto Comandante Kraemer possuiu dois voos diários de conexão direta entre Porto Alegre e Erechim.
1943 Com a arrecadação de fundos, através de doações da comunidade, deu-se início às obras.	1962 Considerado o 2º maior aeroporto do estado em movimentação de aviões e o 28º do país.	2014 Foi feito o levantamento do sítio aeroportuário por técnicos da Secretaria de Aviação Civil, onde analisaram as questões ambientais, patrimoniais e de infraestrutura para o desenvolvimento de estudo de ampliação e melhoria do aeroporto.
1947 O primeiro pouso no aeródromo, dado por um avião do Aerooclube de Cruz Alta.	1967 Aconteceu a estagnação do desenvolvimento do aeroporto. Saída da VARIG, esta oferece suas instalações para a prefeitura, na qual recusou.	2014 Desde então, o aeroporto não exerce voos regulares, apenas voos emergenciais, particulares e de empresas locais, voos de instrução para os novos pilotos e voos panorâmicos ofertados pelo aeroclube aos visitantes.
1948 O Aerooclube recebe o pouso do avião de treinamento para o curso de formação de Pilotos.	1986 É feito o asfaltamento da atual pista.	Atualmente Atualmente a Escola de Aviação Civil do Aerooclube de Erechim atua como um centro de instrução de pilotos e serve de referência em todo país, pois capacita seus alunos e instrui pilotos não só à prática profissional, mas também à prática do esporte.
1948 30 de Abril, dia do município, inauguração do Aeroporto, com voo do Comandante Kraemer.	2009 É feito a ampliação do terminal de passageiros.	
1949 Iniciou-se as operações de voos das empresas SAVAG e VARIG.	2012 O Aeroporto Comandante Kraemer foi selecionado para receber um investimento de R\$ 1,4 milhão, destinado a ampliação e reformas dentro do Plano Nacional de Aviação do Governo Federal, em parceria com o Governo do Estado.	
1949 à 1953 O hangar do Aerooclube de Erechim foi utilizado como estação de passageiros.		



Fotografia do Aeroclube de Erechim, 1948. Fonte: Prefeitura de Erechim.



Catavento no Aeroporto de Erechim, 1958. Fonte: Prefeitura de Erechim.



Vista aérea das áreas do Aeroclube e Aeroporto de Erechim. Fonte: Arquivo pessoal de Bruna Kelly Lucas.



Vista aérea do Aeroclube de Erechim. Fonte: Arquivo de imagens pessoais do Comandante Alexandre Rotava.

AERODESPORTO





É toda atividade não-comercial voltada para a prática do esporte, do turismo e do lazer em que se utilizam engenhos aéreos e esteja prevista no Código Desportivo da Federação Aeronáutica Internacional (FAI), (ANAC.RBAC 01,008)

As atividades de aerodesporto possuem caráter recreativo e para serem efetuadas dentro da regulamentação, levando em consideração a liberdade dos indivíduos, as leis de incentivo e as limitações técnicas, a Agência Nacional De Aviação Civil é o órgão responsável pela fiscalização e apresentação das consequências externas desta prática.

O aerodesporto, assim como em outros esportes radicais, exige habilidades e conhecimentos diferenciados a cada praticante e fica a cargo do desportista a responsabilidade pela segurança operacional. E para que o praticante exerça da melhor forma esta atividade, a ANAC (2016) recomenda a procura por associações aerodesportivas devidamente credenciadas para instruções.

As principais normativas a serem seguidas são: RBAC nº 103; RBAC nº 91; RBAC 61; RBAC nº 105; RBAC nº 103; RBAC-En nº 94; RBAC nº 103; Instrução Suplementar 91.1001. Estas normas consistem em: habilitar, licenciar, registrar, certificar e credenciar (pilotos, equipamentos, áreas de atividade, aeronaves e desportistas).

Modalidades do Aerodesporto:

- **Balonismo** 
- **Paraquedismo** 
- **Voo livre – asa delta ou paragliders (parapente)** 
- **Aeromodelismo** 
- **Voo a vela** 
- **Acrobacia aérea** 
- **Aeronaves leves esportivas** 

ARQUITETURA AEROPORTUÁRIA

Segundo o CAU/RJ (2014), os complexos aeroportuários são obras arquitetônicas imponentes na atualidade, por destacarem o que há de melhor nas tecnologias construtivas e de equipamentos.

Levando em consideração as questões arquitetônicas e urbanísticas, o ponto de ligação do sistema viário com a cidade é o terminal de passageiros. A implantação do aeroporto, necessita, além das avaliações técnicas, um olhar crítico sobre as questões que envolvem o espaço terrestre com o espaço aéreo, fazendo assim as articulações com o meio urbano que a oferta turística é responsável por atrair e manter os visitantes em suas ambiências.



NORMATIVAS

NORMATIVAS NECESSÁRIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DE AERÓDROMOS

Segundo a ANAC (2008) os aeroclubes brasileiros necessitam de sua autorização para poderem operar. Fica permitido ao aeroclube a prática dos seguintes quesitos: ensino sobre a infraestrutura aeronáutica; ensino e treinamento referentes ao voo; prática do recreio e desporto, desde que este possua um aeródromo à sua disposição. Este aeródromo pode ser de uso público ou de uso privado.

Conforme as registrições da ANAC o aeródromo deve:
 - **Uso público** possui autorização para a prática comercial de transporte aéreo de passageiros e/ou cargas, e a sua autorização de funcionamento pela ANAC é denominada homologação.

- **Uso Privado** possui autorização de operação apenas para fins particulares, portanto, não possuem aval para a realização da prática comercial na infraestrutura.

Segundo ANAC (2008) fica a cargo de cada cidade que contemplar um aeródromo a elaboração de um Plano de Zona de Proteção para a área em questão, onde é especificado as particularidades referentes a altura das edificações, altitude de implantação, adensamento populacional no entorno e interesse imobiliário.

Para atender a todas as recomendações e normas constantes do Código Brasileiro de Aeronáutica (substituiu o Código Brasileiro do Ar) - Lei Nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986, é previsto o ZEA – Zona Especial Aeroportuária.

Para que a proposta de parque urbano fique dentro das regulamentações estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil, é feita uma análise das principais normas há serem seguidas na concepção projetual de aeródromos.

• RBAC 154 – Regulamento que estabelece as condicionantes necessárias para a elaboração do projeto de aeródromos, baseado no Anexo 14 do ICAO - Convenção sobre

ESPAÇOS LIVRES DE USO PÚBLICO

São identificados como espaços livres as ruas, praças, parques e demais áreas abertas que são acessíveis ao público e que possibilitem o contato entre indivíduos, como também as instituições de ensino e demais equipamentos públicos geradores de ações espontâneas. Lynch (2006), percebe as áreas como uma forma representativa da cidade, onde possuem acessibilidade apropriadas para as atividades de lazer e demais recreações.

O lazer urbano atribuído as praças, áreas verdes, áreas de recreações e afins, segundo Marcellino (2002), são locais que as pessoas podem desfrutar da integração entre o público, onde são estimuladas a praticar exercícios físicos e a contemplar o espaço urbano, mas o uso destes espaços só ocorre quando os benefícios – são de fácil acesso, é seguro, confortável, possuem acessibilidade – se sobrepõe às discordâncias relativas ao uso, com isso entende-se que a qualidade dos espaços é o que os torna atraentes e vivos ou então inseguros e evitados.

Aviação Internacional.

Leva em conta:

- Código do aeródromo, é estabelecido pelas medidas da pista;
- Pista e os requisitos operacionais das aeronaves;
- Condicionantes da pista (dedividade, pavimentação)
- Acostamentos de pista de pouso e decolagem, onde são estabelecidas as medidas de proteção;
- Área de giro de pista de pouso e decolagem, para o alinhamento das aeronaves na cabeceira;
- Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), com no mínimo 90 m de largura;
- Pistas de táxi, onde acontece a movimentação das aeronaves;
- Pátios de aeronaves, possibilita o embarque e desembarque de pessoas e de cargas.
- IAC 154-1002 - Instrução de Aviação Civil - Data: 21/04/2005

Estabelece que todos os aeródromos devem possuir no mínimo uma biruta - indicador visual de condições do vento de superfície. Também estabelece todas as restrições e normativas para a localização dos equipamentos e infraestruturas dentro do aeródromo (birutas, radio farol, torre de comando, iluminação balisadora, abastecimento, entre outros).

PLANO DIRETOR AEROPORTUÁRIO DE ERECHIM

Segundo a Lei N.º 4.319, de 04 DE Junho de 2008, que institui o Plano Básico de Zona de Proteção do Aeroporto Comandante Kraemer, na cidade de Erechim, fica especificado que:

O Plano Básico de Zona de Proteção do Aeroporto de Erechim contém as seguintes áreas: Faixa de Pista, Área de Aproximação, Área de Decolagem, Área de Transição, Área Horizontal Interna, Área Cônica e Área Horizontal Externa.

Nas Áreas de Aproximação e Áreas de Transição do Aeroporto, não são permitidas implantações de natureza perigosa, embora não ultrapassem os gabaritos fixados.

PERCURSOS E CONEXÕES

São as rodovias, ferrovias, rios e parques os principais elementos que impulsionam ou impedem o crescimento do meio urbano. Grandes elementos lineares que possuem impacto e alteram a continuidade da malha urbana e impedem a integração social entre os bairros.

E para aproximar a população segregada por esses elementos, surgem as pontes, passarelas, túneis e outros equipamentos para fazer a conexão entre os lugares e aproximar a população.

Segundo Sebastián (2013), as passarelas e pontes podem ser projetadas muito além de sua função, embora seja um elemento que possibilite a transição e/ou a ligação de espaços, podem ser ativos e dotados de vitalidade. Suas funções garantem o aumento e qualidade de acesso ao espaço público, promovendo oportunidades de recreação e atividades afins, aumenta a segurança e promover a integração social entre diferentes localidades.

OFERTA TURÍSTICA

Para Braga (2007) a oferta turística trata-se de tudo o que a localidade possui e que esteja relacionado ao turismo e são divididos em três classificações: atrativos turísticos, recursos e infraestrutura. Na visão de Cerro (1992), os atrativos turísticos são elementos autossuficientes ou relacionados a outros com o objetivo de atrair visitantes e podem ser subdivididos em naturais e culturais, fazendo a caracterização ambiental e social do local.

Braga (2007) compreende que os atrativos, para que recebem visitação, devem possuir estruturas adequadas para tal. Portanto, para que a atividade ocorra de maneira organizada e adequada, equipamentos e serviços nas localidades são necessários para suprir as demandas básicas dos visitantes.

Fazendo com que o espaço de turismo proporcione ao visitante a intensão de conhecê-lo, com atrativos e equipamentos que acomode o turista, pode-se compreender que a oferta turística é a responsável por atrair e manter os visitantes em suas ambiências.

INFORMAÇÕES TÉCNICAS DO AEROPORTO DE ERECHIM

Aeroporto Federal Comandante Kraemer (SSER)
Localização: Erechim / RS
Pista (14/32): 1280 m x 30 m, pavimentada e sinalizada
Proteções da pista: laterais - 40 m / cabeceiras - 100 m
Aerportos próximos: Passo Fundo - RS e de Chapecó - SC
Distância da capital (Porto Alegre): 360 km



ESTUDOS CORRELATOS

AEROPORTO DE CANNES

Observou-se:
 • Os materiais na sua aparência natural;
 • Forma simples, com elementos que trazem aspectos diferenciados;
 • Integração com o entorno e ambiências externas;
 • Edificação que dá ênfase às pessoas e não às aeronaves.

Local: Mandelieu - França

CENTRO DE VISITANTES DO PARQUE DO ROLA MOÇA

Observou-se:
 • Aberturas que proporcionam a contemplação das visuais;
 • Espaços de múltiplas atividades, com ambientes educacionais;
 • Ambientes que podem ser utilizados mesmo quando a parte interna da edificação está fechada.

Local: Bel o Horizonte/MG

IMPERIAL WAR MUSEUM

Observou-se:
 • A disposição das aeronaves suspensas em meio a outras exposições onde pode ser contemplada por diferentes níveis;
 • O emprego de materiais contemporâneos em meio a uma edificação histórica.

Local: Lambeth Road, Londres, Reino Unido

PONTE DE PEDESTRES ROSEMONT

Observou-se:
 • Rampas com inclinações suaves;
 • A contemplação das visuais, tendo o rio e o centro edificado como pontos de observação;
 • A consideração aos ciclistas, não apenas aos pedestres;
 • A conexão de pontos diferentes da área de inserção, trazendo a integração urbana.

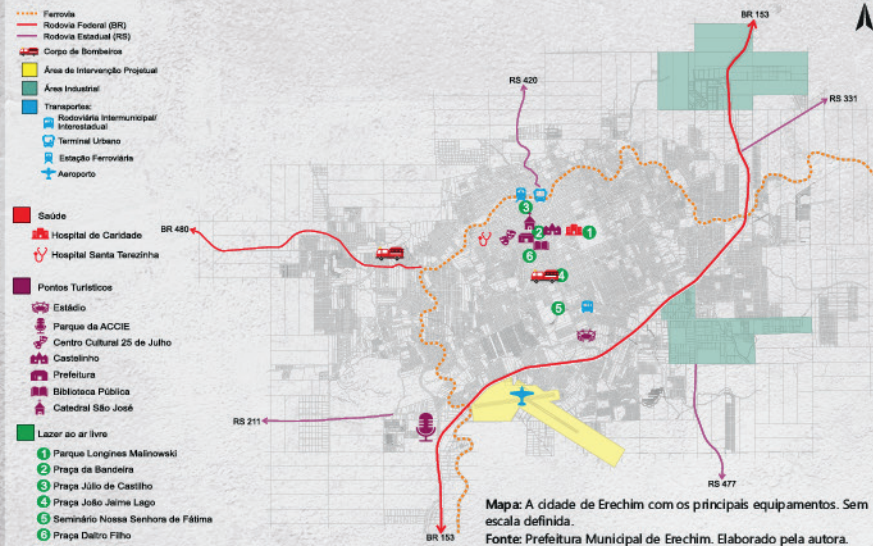
Local: Houston, Texas, Estados Unidos da América

PARQUE AERONÁUTICO – FAZENDA SANTA MARTA

Observou-se:
 • Possui múltiplas atividades propostas para a realização de modalidades do aerodesporto e esportes em solo.
 • Incentivo cultural sobre questões aeronáuticas.
 • Propicia o desenvolvimento do turismo além do desenvolvimento sócio econômico da região.

Local: Bocaina de Minas – MG

MAPA MORFOLÓGICO DE ABRANGÊNCIA - MESO



São apresentados as seguintes informações:

- **Área industrial:** é mapeado devido a influência que possui na utilização da pista do aeródromo, para o fácil acesso a ocasiões empresariais, como vem ocorrendo desde o início de sua implementação na cidade.
- **Transportes:** Observa-se que a cidade possui diferentes sistemas de transporte, porém, não faz uso de dois deles, que seriam o aeroporto e a estação férrea. Possui rodoviárias intermunicipal e interestadual, possibilitando a chegada e partida de turistas ao parque, de diversas regiões. Também possui terminal de transporte coletivo, que abrange grande parte da zona urbana e que facilitaria o acesso ao parque.
- **Saúde:** São mapeados os principais hospitais da cidade, os quais possuem a necessidade do uso da pista do aeródromo em casos de emergências.

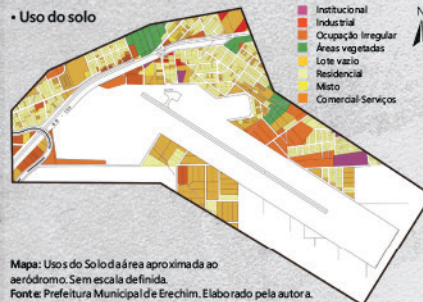
• **Pontos turísticos:** A maior concentração dos locais destinados ao turismo são encontrados no eixo central da cidade, apenas a ACCIE fica fora deste eixo por sua escala territorial. Nenhum destes pontos turísticos possibilitam o uso direto aos visitantes (esporte, recreação...).

• **Lazer ao ar livre:** Os principais pontos são localizados no centro da cidade, fazendo com que o público periférico tenha que se deslocar a grandes distâncias para poder usufruir destes espaços.

Além desses pontos, são mapeados também a área de intervenção projetual, os acessos rodoviários à cidade, a linha férrea e as unidades do corpo de bombeiros, onde mostra-se que a BR-153 é a principal ligação ao aeródromo.

Este mapa de abrangência MESO apresenta os principais equipamentos, pontos de referência da cidade de Erechim, além das áreas que possuem relevância para a proposta, com o objetivo de contextualizar as informações cabíveis ao projeto de parque urbano aerodesportivo.

MAPA MORFOLÓGICO DE ABRANGÊNCIA - MACRO



Este mapa apresenta os usos do solo na área lindeira do espaço destinado ao aeródromo. O maior uso observado é o residencial, também é percebido a grande quantidade de lotes vazios próximos ao aeródromo que futuramente poderão ser edificados.

Outra observação é referente as áreas de ocupações irregulares que ficam dentro da área de cabeceira da pista (proteção do aeródromo) e também adentram a área patrimonial do aeroporto.

MAPA MORFOLÓGICO DE ABRANGÊNCIA - MICRO



Este mapa esquemático apresenta as condicionantes do terreno do complexo aeroportuário, onde é visto que a topografia possui caimento para a direção sudeste. Possui boa incidência solar, já que fica localizado em parte alta da cidade e sem barramentos de luz.

Seu entorno é constituído por bairros residenciais (leste, oeste e norte) bem consolidado e também por meio rural (sul). O acesso principal é dado por via coletora e possui outros pontos que poderão ter novas conexões devido a aproximação com os bairros e por ter topografia que permita esses novos acessos.

Existem dois pontos que fazem a ligação de vias próximo ao terreno de intervenção, sendo elas rotatórias na BR-153 e um trecho que foi identificado grande fluxo de pedestres, estes terão proposta de fácil acesso para pedestres.

As ocupações irregulares terão uma proposta de realocação, sendo que as residências terão espaço dentro da área do aeroporto reformulado, com lotes de acordo com as



Este mapa apresenta os gabaritos próximos a área de intervenção, onde é possível identificar a predominância de edificações de 1 pavimento e em seguida as de 2 pavimentos, caracterizando a área com tipologia baixa.

Também foi possível identificar os pontos de conflitos existentes, pois existe duas edificações que passam o limite permitido de gabarito estabelecido no Plano Diretor de Erechim que permite até 3 pavimentos, sendo eles edifícios multifamiliares de 4 e 5 pavimentos, porém, estão em topografia mais baixa e em comparação com a pista, não ocasionando perigo as aeronaves.



Este mapa apresenta a tipologia das vias encontrados no entorno da área de intervenção. As vias locais são predominantes na área, a maioria é pavimentada por paralelepípedos e possuem calçadas revestidas. As vias vicinais são encontradas na área voltada ao rural, onde é composta por diversas chácaras.

O principal acesso ao aeródromo é dado por via coletora, tendo a BR-153 a principal ligação até a área de intervenção. Esta via possui grande fluxo de veículos e é caracterizada pela falta de travessias para pedestres.

medidas estabelecidas no Plano Diretor de Erechim. Já as estruturas do posto e demais estabelecimentos serão localizados em outro espaço por estarem proporcionando riscos ao aeródromo.

Devido a área patrimonial do aeroporto ser de grande proporção e também, devido as observações e condicionantes elencadas nos mapas anteriores, é estabelecido que a área projetual deste trabalho tenha um recorte de intervenção para que assim seja aproximada a escala de projeto.

Com todas as informações levantadas, conduziu-se que a melhor área para a proposta de parque urbano seja a gleba norte do terreno, onde está localizado atualmente o aeroclube, o terminal de passageiros, os hangares e estacionamentos, devido a posição que ressalta as visuais, as conexões com os bairros lindeiros, os acessos pela rodovia e o distanciamento que possui da pista do aeródromo.

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO



Para a elaboração projetual do parque aerodesportivo foi levado em consideração diversos fatores determinantes para a área de intervenção, desde o levantamento histórico, identificação de problemas e possíveis soluções, busca por referencial teórico compatível com as intenções projetuais, o entendimento referente as normativas e legislações cabíveis à área de intervenção e as atividades a serem propostas, a busca por referências arquitetônicas e urbanísticas, e também, levando em consideração o levantamento morfológico e a experiência de estar no local de intervenção e compreender como os ambientes são desenvolvidos. Com isso, foram definidos aspectos relacionados as diretrizes, partido, programa de necessidades, fluxograma, organograma, zoneamento, setorização, implantação, volumetria e as considerações finais a seguir.

DIRETRIZES

- Atividades existentes: manter o funcionamento do Aeroclube, com seus voos acontecendo no local, uma vez que isso servirá como atrativo para a população da cidade e da região, trazendo uma identidade ao parque e o diferenciando dos demais.
- Programa diversificado: criar possibilidades de atividades diversas para atender e atrair o público de faixas etárias variadas e de gostos diferenciados, fazendo com que as novas áreas implantadas não impermeabilizem em excesso o local, hoje totalmente permeável.
- Otimização do espaço: criar possibilidades de travessia subterrânea sob a pista de pouso e decolagem para facilitar e diminuir os percursos dos usuários dentro do parque.
- Segurança: privar o uso da pista às aeronaves com o cercamento, para não trazer riscos aos usuários do parque e nem aos pilotos e demais tripulantes das aeronaves.
- Unidade: usar linguagem uniforme ao expressar a ideia conceitual no projeto, para caracterizar o projeto todo como um único local, através da materialidade, forma, cor e demais quesitos de composição.
- História: Utilizar a edificação do terminal de passageiros no projeto, de forma que este venha ser referenciado pela sua importância que teve quando o aeroporto ainda possuía voos comerciais.
- Inter-relação: enfatizar a integração com os bairros lindeiros, para assim trazer a integração dos espaços com o público próximo.
- Permeabilidade visual: permitir a percepção do entorno desde o aeródromo até a skyline da cidade, para enfatizar as paisagens.
- Adaptabilidade: proporcionar relações internas e externas entre as edificações, para que os espaços possam ser usados mesmo que estejam fechados.

PARTIDO

Tanto o parque, quanto as edificações possuem formas triangulares em suas composições, tendo as linhas da pista de pouso como referência para a concepção da forma.

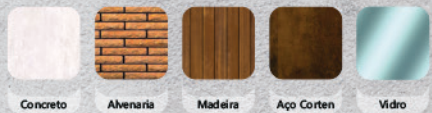
No parque, a forma triangular será evidenciada principalmente nos caminhos que fazem a conexão das áreas propostas e para os ambientes criados, estes mantêm a mesma orientação da pista de pouso.

As edificações propostas serão localadas em partes do terreno que possibilitam o fácil acesso, em um eixo que evidencia as paisagens da cidade e que estas sejam visualizadas a grandes distâncias.

Os equipamentos do parque também deverão ser localados em um eixo que convide o público à adentrar o parque, para que assim aconteça o fluxo de pessoas, garantindo a segurança da área.

MATERIALIDADE

Os materiais adotados para o projeto do parque e para as edificações são todos na sua textura e cor aparente, sem demais acabamentos. A escolha decorre da intenção de estabelecer contrastes que ressaltam aos gramados verdes dos campos abertos e a forma rústica do material em um ambiente contemporâneo.

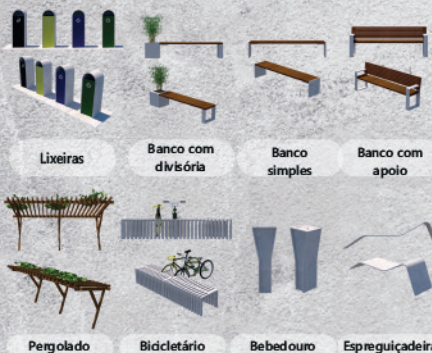


PAGINAÇÃO DE PISO



MOBILIÁRIO DE APOIO

O mobiliário atribuído ao parque possui a mesma materialidade que é remetida às edificações, concreto e madeira. Com forma simples, cor e textura naturais em cada material nele composto, pode ser replicado em diferentes áreas.



Para a infraestrutura de iluminação pública, os postes atribuídos ao projeto seguem a mesma linguagem de aplicação triangular que se assemelha as angulações de uma asa delta. São utilizadas três tipologias de alturas:



INFRAESTRUTURA DE APOIO

Para que o parque possa proporcionar suas atividades com segurança, serão necessários alguns equipamentos de apoio que possibilitem o controle da área privada do aeródromo, como a guarita de segurança e a emergência (local de atendimento para possíveis imprevistos e área de apoio ao corpo de bombeiros) e também se faz necessário a disposição de sanitários em áreas de maior movimento e de transição entre setores do parque. Outro equipamento a ser atribuído ao parque é o mirante para contemplação do parque e das visuais da cidade.

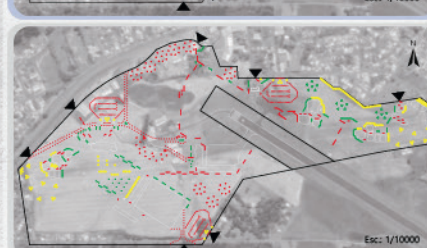
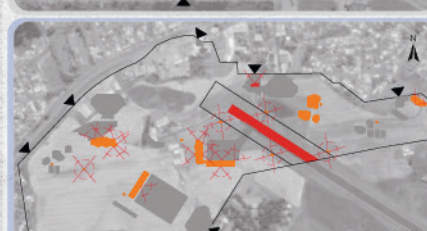
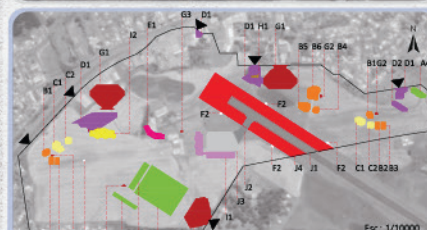
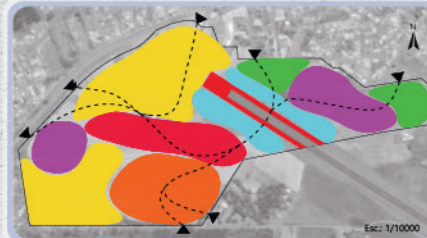
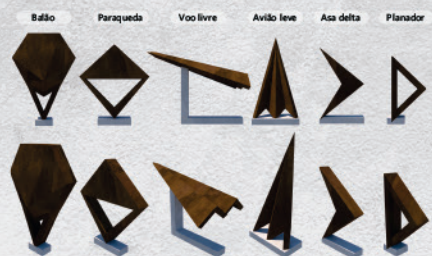


IDENTIDADE VISUAL

A identificação dos ambientes do parque é feita através de placas que seguem o mesmo conceito adotado nas demais intenções projetuais. Com base triangular de concreto, chapa de aço corten curvada e com vidro translúcido que serve de apoio ao letreiro informativo, são localados nas entradas das ambiências propostas.



Outra intenção de identidade visual para o parque é a utilização de esculturas que apresentam alguns dos elementos do aeromodelismo, com traços que caracterizam a forma triangular e o conceito adotado ao projeto, tendo como referência a dobradura do origami.



ESTUDO DE CONCEPÇÃO

- Espaço para o público apropriar, próximo as entradas, sem atividades específicas, fazendo com que o usuário adentre-o para utilizar os espaços;
- Local para a prática de atividades esportivas e de recreação, próximo as residências do entorno para facilitar o acesso e permanência;
- Área destinada ao aerodesporto em solo, onde serão praticadas atividades de maior necessidade de segurança a terceiros, localada distante em topografia mais baixa em relação a pista do aeródromo;
- Local destinado as edificações do aeroclube e do centro de visitantes. As edificações ficam estrategicamente evidentes no parque proporcionando a contemplação da skyline da cidade e da pista do aeródromo;
- Espaço apropriado para a observação do pouso e decolagem das aeronaves, com locais destinados especificamente para a contemplação, mantendo a distância necessária para a segurança dos usuários, são localados fora da área de proteção, tendo todo o perímetro do aeródromo devidamente cercado e com uso restrito às aeronaves;
- Área de apresentações culturais, exposições e estar, próximo as residências, com acesso facilitado tendo praças de recepção e integração com o entorno;

LEGENDA:

- Área de proteção da pista
- Pista do aeródromo;
- Composição do projeto;
- Acessos.

ZONEAMENTO

- Área de apresentação
- Área de esportes
- Área de estar
- Área de contemplação
- Área de apoio
- Área recreativa
- Centro de visitantes
- Área de food trucks
- Aeroclube
- Área de proteção da pista
- Pista do aeródromo
- Área de apropriação
- Edificação existente
- Acessos

SETORIZAÇÃO DO PARQUE

- ÁREA DE APRESENTAÇÃO
 - A1 - Arena de balonismo
 - A2 - Arquibancada
 - A3 - Pista de aeromodelismo
 - A4 - Anfiteatro
- ÁREA DE ESPORTES
 - B1 - Academia ao ar livre
 - B2 - Quadra poliesportiva
 - B3 - Quadra de área
 - B4 - Pista de parkour
 - B5 - Pista de skate
 - B6 - Pista de bikes
- ÁREA DE RECREAÇÃO
 - C1 - Playground
 - C2 - Agility
- ÁREA DE ESTAR
 - D1 - Praça receptiva
 - D2 - Jardim sensorial
- ÁREA DE FOOD TRUCKS
 - E1 - Espaço de food trucks
- ÁREA DE CONTEMPLAÇÃO
 - F1 - Mirante
 - F2 - Spotter point

FLUXOS DOS PASSEIOS DO PARQUE:

- Alto
- Médio
- Baixo
- Via para veículos
- Acessos

USO EXCLUSIVO ÀS AERONAVES

- J1 - Pista de pouso e decolagem
- J2 - Pista de taxi
- J3 - Pátio de aeronaves
- J4 - Área de proteção

ÂNGULOS DE CARACTERIZAÇÃO DOS CAMINHOS DO PARQUE:

- 57° - linha paralela à cabeceira da pista
- 147° - linha paralela à lateral da pista (perpendicular a de 57°)
- 180° - paralela à linearidade da edificação existente
- 90° - linha de ligação entre ângulos (perpendicular a de 180°)

ESQUEMA ÁREAS EDIFICADAS E VISUAIS:

- Edificação existente
- Área edificada em nível de solo
- Edificação em altura (máx. 8m)
- Visuais proporcionadas
- Acesso

ESQUEMA DE ARBORIZAÇÃO:

- Vegetação de até 4 m de altura
- Vegetação de até 6 m de altura
- Vegetação de até 8 m de altura

PAISAGISMO

De modo que o parque possa proporcionar sensação de bem estar aos seus usuários, é necessário que o paisagismo estabeleça locais sombreados, frescos, permeáveis e que tenham altura limitada à 8 metros, sendo assim, se fará uso de vegetação de baixo a médio porte, dando preferência para espécies nativas.

Cássia-macrantha	Oiti	Embaúba
Flamboyant-mirim	Cereja-do-rio-grande	Brinco-de-índio
Manacá-de-cheiro	Jasmim-manga	Dama-da-noite

IMPLANTAÇÃO DO PARQUE AERODESPORTIVO

Para a criação projetual desse parque urbano, busca-se proporcionar uma nova forma de turismo, lazer, cultura, esporte e crescimento econômico para a cidade de Erechim, onde pessoas de todas as localidades poderão ir até o parque, usufruir de seus serviços e ter a oportunidade de conhecer a história da aviação civil local, conhecer os equipamentos relacionados a aviação e também poder participar de atividades de aprendizado, de lazer e cultura.

As modalidades do aerodesporto oferecidas no parque ficam sob responsabilidade do aeroclube, instituição essa que fará com que a temática seja abordada de forma ampla, tendo o público como seu principal influenciador da geração de renda e manutenção do parque e de suas atividades.

O parque abrange as modalidades de desporto em ar e

também em terra. No lado ar é proporcionado o paraquedismo, balonismo, acrobacia aérea, voos panorâmicos, e afins; já no lado terra, são encontrados atividades aerodesportivas em solo, como o aeromodelismo e a exposição de balões cativos.

Além destas atividades, o parque também oferece outras forma de lazer, tendo áreas de esporte, cultura, educacionais, sensoriais, de apresentações, recreação, contemplação, apropriação, comércio e serviços, todas acontecendo no mesmo tempo, sem restrições e respeitando todas as condicionantes da operação do aeródromo.

O visitante deste parque também poderá utilizar de outros serviços ali empregados, como a lanchonete, loja de artigos aeronáuticos e também poderá contemplar as paisagens do aeródromo e as visuais da cidade.

VEGETAÇÃO ARBÓREA

A vegetação arbórea escolhida para o paisagismo do parque é composta por 9 espécies de árvores nativas do estado do Rio Grande do Sul. Todas as espécies escolhidas respeitam a altura máxima permitida no entorno do aeródromo, não ultrapassando dos 8 metros, para proteção das atividades em ar e para a viabilidade de pousos e decolagens no aeródromo. Para ornamentação e diferenciação de sombras, cores, volumetrias e percepção de espaços, foram selecionadas 3 espécies para cada gabarito composto de até 4, 6 e 8 metros de altura.

Especificação da vegetação arbórea:

Árvores de até 4 m:

- **Cássia-macrantã / Senna spectabilis**: flores amarelas, copa redonda de até 4 m de diâmetro, caduca, floração entre março e abril.

- **Flamboyant-mirim / Caesalpinia pulcherrima**: flores vermelhas, copa arredondada de até 5 m de diâmetro, perene, floração entre setembro e maio.

- **Manacá-de-cheiro / Brunfelsia uniflora**: flores brancas e lilás, copa de 3 m de diâmetro, perene, floração entre setembro e março.

Árvores de até 6 m:

- **Oiti / Licania tomentosa**: flores pequenas, de cor creme ou branca, copa de até 5 metro de diâmetro, perene, floração de Junho a Agosto.

- **Cereja-do-rio-grande / Eugenia involucrata**: flores axilares, longopedunculadas, solitárias, pentâmeras e brancas. Copa de até 5 metros de diâmetro, perene, floração de Setembro a Dezembro.

- **Jasmim-manga / Plumeria rubra**: flores nuances entre o branco, o amarelo, o rosa, o salmão e o vinho. Copa de 4 metros de diâmetro, perene, floração de Junho à Dezembro.

Árvores de até 8 m:

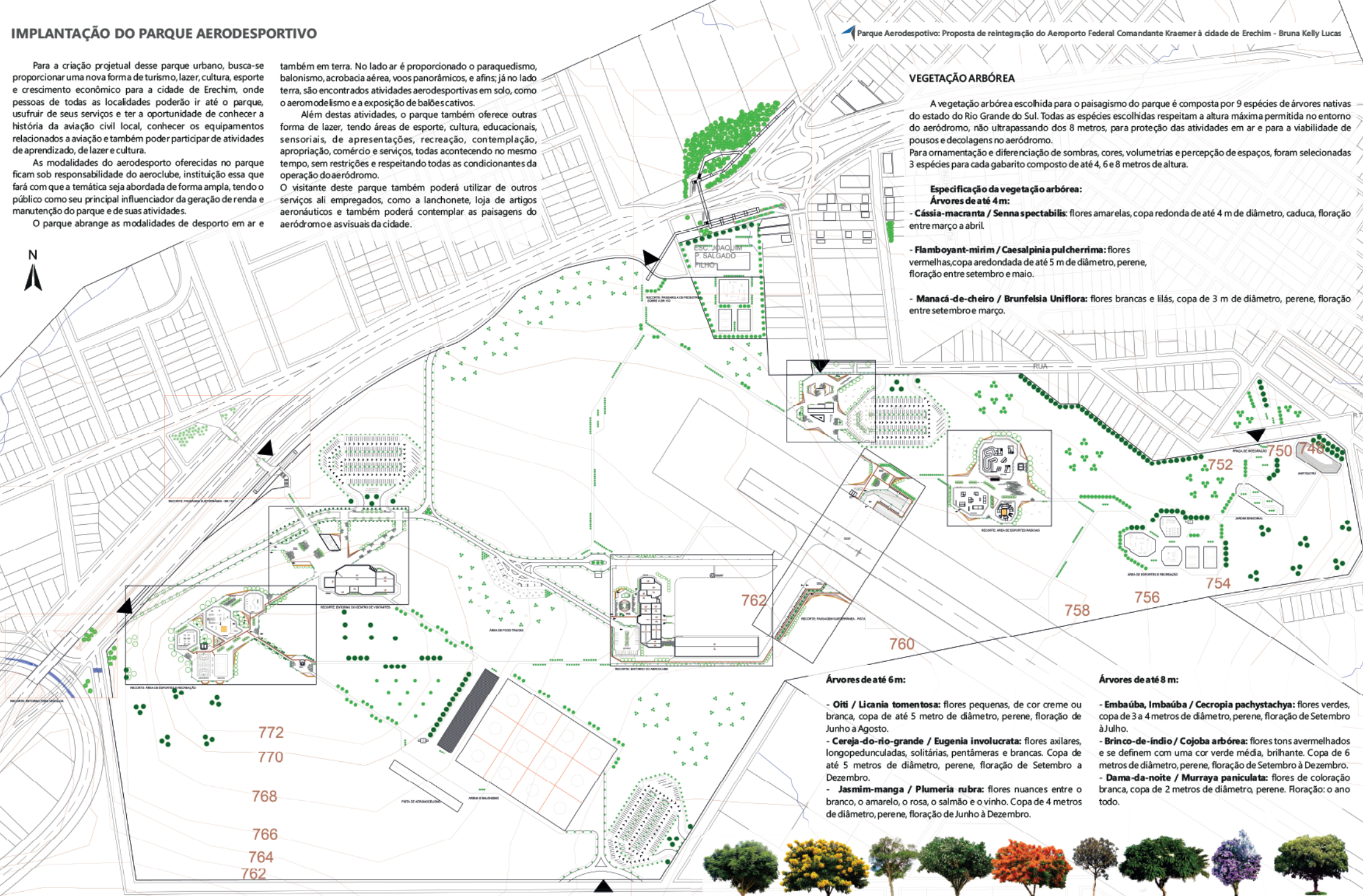
- **Embaúba, Imbaúba / Cecropia pachystachya**: flores verdes, copa de 3 a 4 metros de diâmetro, perene, floração de Setembro à Julho.

- **Brinco-de-índio / Cojoba arbórea**: flores tons avermelhados e se definem com uma cor verde média, brilhante. Copa de 6 metros de diâmetro, perene, floração de Setembro à Dezembro.

- **Dama-da-noite / Murraya paniculata**: flores de coloração branca, copa de 2 metros de diâmetro, perene. Floração: o ano todo.



Brinco-de-índio - Cojoba arbórea Cássia-macrantã Cereja-do-rio-grande - Eugenia Dama-da-noite - Murraya Flamboyant-mirim Embaúba - Cecropia Jasmim-manga - Plumeria rubra Manacá-de-cheiro Oiti - Licania-tomentosa



IMPLANTAÇÃO - PARQUE AERODESPORTIVO
ESC.: 1/2000

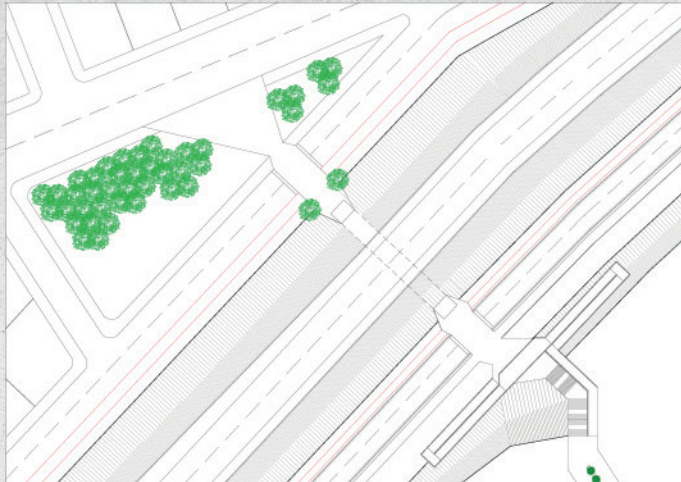
A conexão urbana possui a função de aproximar e assegurar o acesso de visitantes ao parque e isso se é dado pela implantação de:

- Passarela de pedestres sobre a BR-153, que possibilita a travessia segura de pedestres e ciclistas sobre um trecho de grande movimento e periculosidade, atendendo as especificações atribuídas pela NBR 9050, para que haja a acessibilidade para todos os usuários. Esta passarela possui sua plataforma de travessia perpendicular a rodovia, para diminuir distâncias e garantir que as bordas da rodovia não tenham seu limite de edificação ultrapassado. As rampas são lineares e paralelas a via adjacente para aproveitar o espaço sem uso e que é destinado a margem das rodovias, sem necessidade de fazer uso das propriedades privas do entorno. Os acessos facilitados são dados por escadas que ficam juntos a plataforma de travessia, agilizando o tempo percorrido de um lado ao outro. E seu diferencial é dado pela base que ressalta das rampas e proporciona a visualização da cidade sobre as árvores encontradas em topografia mais baixa, servindo como mirante. Esta passarela serve de acesso aos bairros lindeiros e também é atribuído a ela a conexão direta ao parque, facilitando a chegada até a área de intervenção.

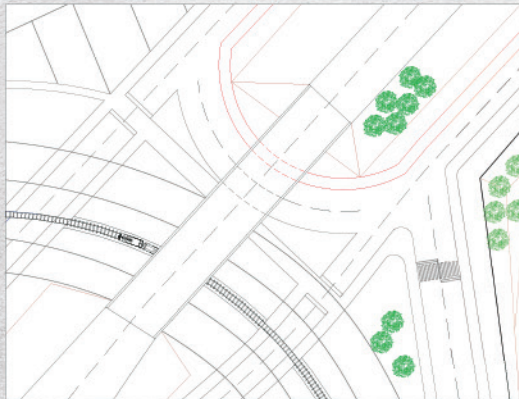
- Passagem subterrânea sob a BR-153, que possibilita a integração de uma praça já existente com o parque proposto e também permite a conexão da área residencial diretamente ao parque, facilitando a travessia de todos os públicos. Esta passagem é linear e perpendicular ao sentido do fluxo da rodovia para garantir o menor tempo de travessia, e fazendo que este espaço seja apenas de passagem, não possui mobiliários que permitam a permanência de pessoas sob a rodovia, para garantir a segurança dos usuários. Sua largura corresponde a 5 metros e a altura é de 3 metros, sem obstáculos visuais e com iluminação permanente, garantindo que haja a permeabilidade visual do espaço. A praça que faz a recepção até esta travessia também foi configurada com a mesma tipologia do parque.

- Retorno para veículos sob o viaduto da BR-153, que possibilita a travessia de pedestres através de passagens elevadas nas vias paralelas à rodovia e também serve como retorno de veículos para o acesso ao parque, devido a que, estas vias paralelas, possuem sentido único nas faixas de rodagem, tornando este local o principal acesso de veículos ao parque. Para que os veículos pudessem contornar neste local, se fez necessária a ampliação do viaduto para alargar a curva do retorno, possibilitando que veículos de maior porte como ônibus e caminhões também pudessem usar este acesso. Outro ponto levado em consideração é a existência da linha férrea que passa sob o viaduto e para que ela seja utilizada novamente, propõe-se a locação de uma miniestação de trem, servindo como um meio de transporte alternativo até o parque. Esta miniestação fica situada abaixo do viaduto.

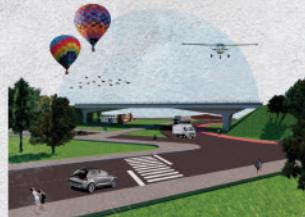
- Perfil viário modificado no entorno do parque, com mobiliário, vegetação, paginação e elementos de infraestrutura que se assemelham aos aderidas ao parque, fazendo com que haja a caracterização desta área como um mesmo espaço de integração urbana. Para este entorno imediato do parque foi pensado em proporcionar ao público a chegada até o parque por meio de veículos alternativos como bicicletas, patinetes elétricos e demais equipamentos de uso sem danos ao meio ambiente e para que isso seja possível, ciclovias fazem esta conexão até o parque.



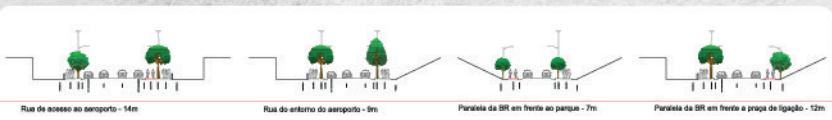
PASSAGEM DE PEDESTRES SOB A BR 153
ESC.: 1/700



RETORNO DE VEÍCULOS SOB O VIADUTO DA BR 153
ESC.: 1/700

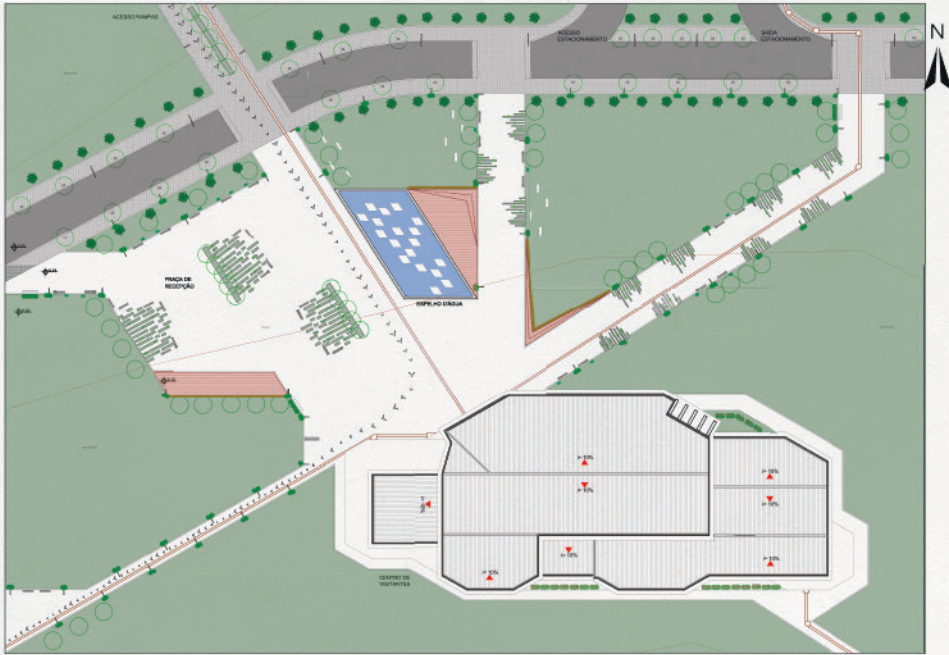


PASSARELA DE PEDESTRES SOBRE A BR 153
ESC.: 1/700

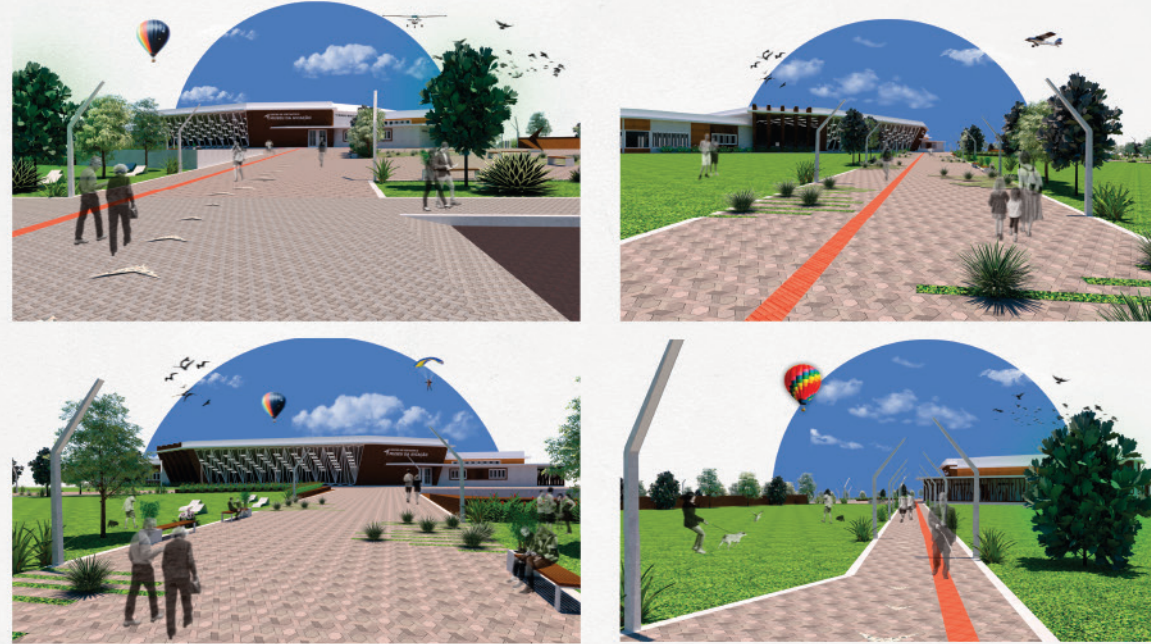


PERFIS VIÁRIOS NO ENTORNO DO PARQUE AERODESPORTIVO
ESC.: 1/500

CENTRO DE VISITANTES



1 ENTORNO IMEDIATO DO CENTRO DE VISITANTES
ESCALA - 1/500

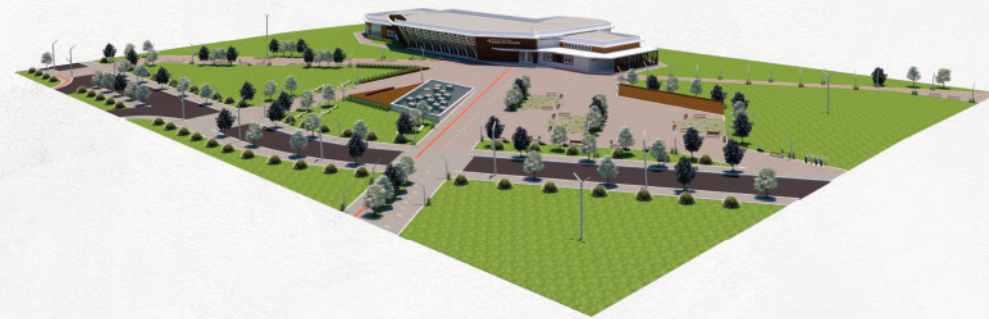
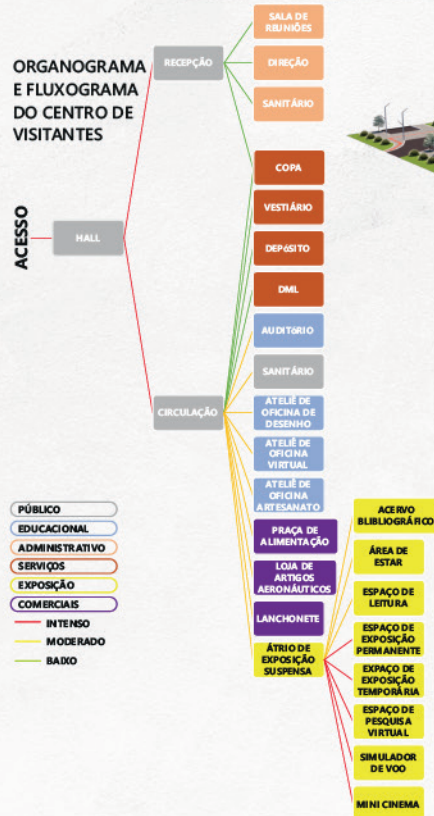


PROGRAMA DE NECESSIDADES E DIMENSIONAMENTO DO CENTRO DE VISITANTES

QTDE	AMBIENTE	ÁREA
2 sanitários	Sanitário masculino administrativo	11,70 m ²
2 sanitários	Sanitário feminino administrativo	10,80 m ²
1	Copa	11,30 m ²
1	Recepção	26,00 m ²
1	Sala de reuniões	14,60 m ²
1	DmI	7,40 m ²
1	Depósito	35,70 m ²
2 sanitários	Vestibário masculino funcionários	22,50 m ²
2 sanitários	Vestibário feminino funcionários	22,50 m ²
1	Hall	146 m ²
108 lugares	Auditório	302,60 m ²
1	Átrio de exposição suspensa	428 m ²
5 sanitários	Sanitário masculino público	36,40 m ²
5 sanitários	Sanitário feminino público	36,40 m ²

QTDE	AMBIENTE	ÁREA
35 lugares	Ateliê de oficina desenho	63,70 m ²
30 lugares	Ateliê de oficina virtual	70,00 m ²
35 lugares	Ateliê de oficina artesanato	63,70 m ²
1	Lojade artigos aeronáuticos	100 m ²
1	Lanchonete	69,60 m ²
96 lugares	Praça de alimentação	208,00 m ²
1	Acervobibliográfico	48,00 m ²
1	Espaço de leitura	53,00 m ²
1	Área de estar	47,00 m ²
1	Espaço de exposição permanente	95,00 m ²
1	Espaço de exposição temporária	548,00 m ²
1	Espaço pesquisa virtual	16,00 m ²
2 simuladores	Simulador de voo	48,00 m ²
1	Minicinema	86,00 m ²

ORGANOGRAMA E FLUXOGRAMA DO CENTRO DE VISITANTES

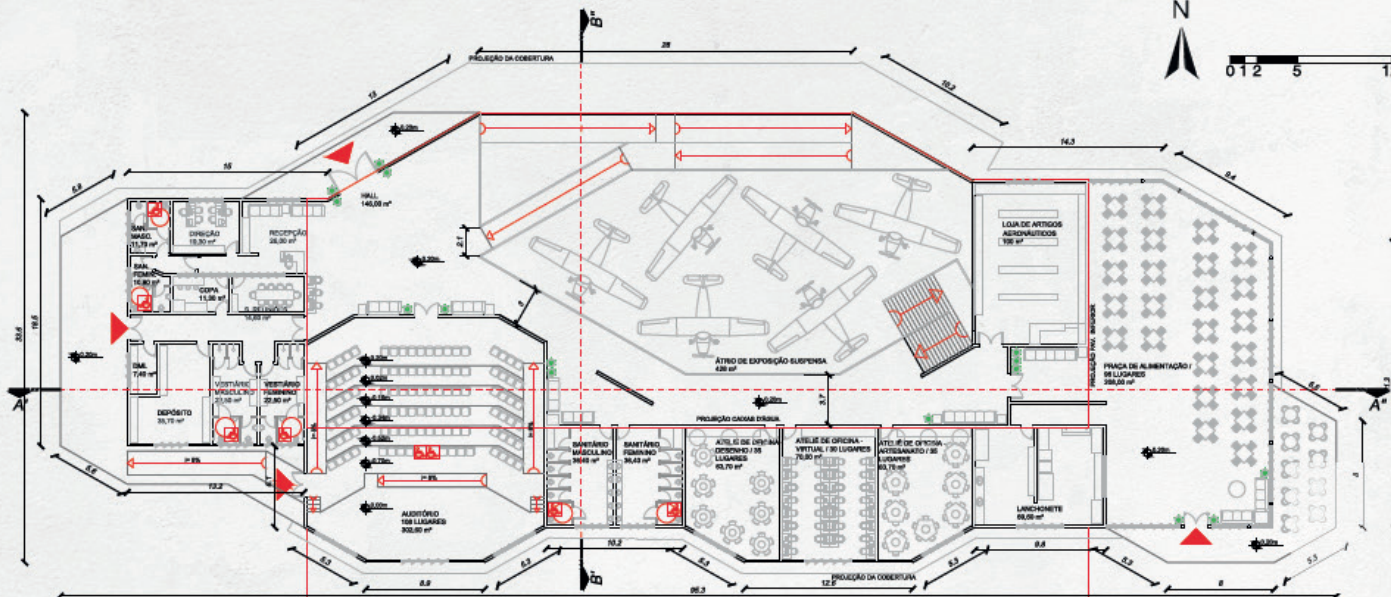


A intensão deste espaço é receber visitantes da cidade de Erechim e das demais, de forma que promova diferentes usos para os visitantes, tornando-o um lugar com recursos culturais, comerciais e sociais. Um local que proporcione a vinda de turistas para a cidade e que ofereça todo apoio necessário para que o público seja bem recepcionado no parque. Este centro de visitantes é um local que visa proporcionar aos visitantes um espaço de conhecimento, apresentação da temática aerodesportiva e que faça com que o visitante sinta-se convidado a viver e a participar das atividades desenvolvidas no parque.

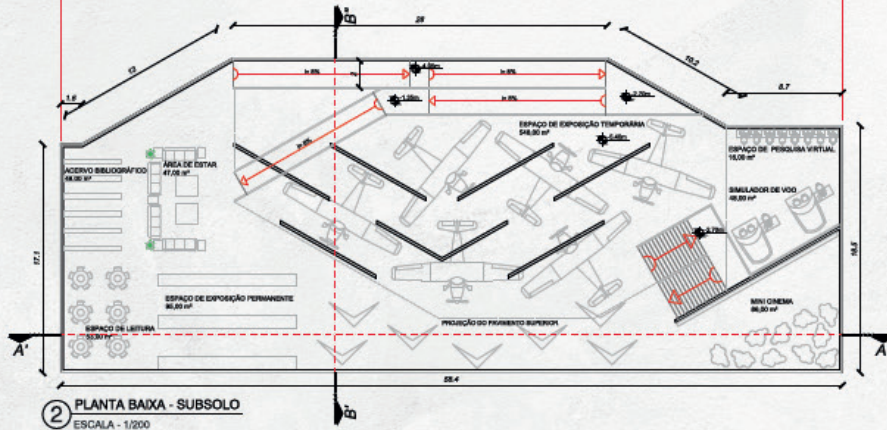
Esta edificação é composta por espaços de ateliês para desenvolvimento de atividade artesanais (confeção de pipas, planadores, origamis de elementos do aerodesporto e afins), de desenho, de jogos e conhecimento digital. Também possui área de comércio com lojas de produtos aeronáuticos e lancheria com ampla praça de alimentação que pode ser utilizada para eventos diversos.

Para apresentação das temáticas aerodesportivas, nesta edificação é encontrado o auditório para palestras, debates e apresentações de estudos da ciência aeronáutica; espaços de exposições (materiais aerodesportivos, equipamentos aeronáuticos e relíquias, exposições fotográficas, de relatos sobre a aviação local) e área de descobertas bibliográficas. E a maior atração proporcionada ao público são os aviões suspensos no átrio de exposição permanente, o mini cinema que apresenta filmes e documentários relacionados a temática e a oportunidade de pilotar um avião no simulador de voo.

Para que as atividades sejam desenvolvidas de forma institucionalizada, uma área administrativa é localizada na edificação, onde são encontradas as salas de direção, reuniões, recepção, locais estes, que ficam responsáveis pela organização do ambiente em todos os seus quesitos administrativos. Além disso, existe a área de serviços e apoio para os funcionários do centro de visitantes.



1 PLANTA BAIXA - PAVIMENTO TÉRREO
ESCALA - 1/200



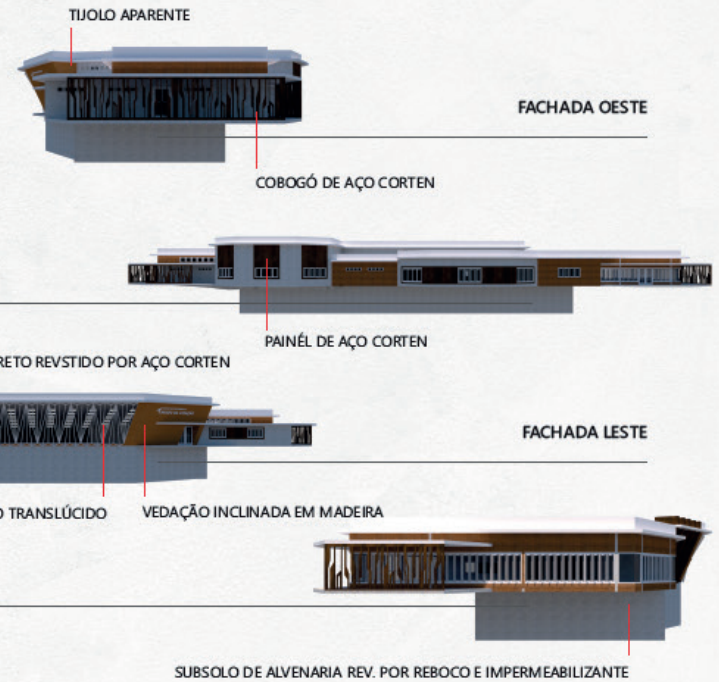
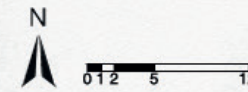
2 PLANTA BAIXA - SUBSOLO
ESCALA - 1/200

A intensão deste espaço é receber visitantes da cidade de Erechim e das demais, de forma que promova diferentes usos para os visitantes, tomando-o um lugar com recursos culturais, comerciais e sociais. Um local que proporcione a vinda de turistas para a cidade e que ofereça todo apoio necessário para que o público seja bem recepcionado no parque. Este centro de visitantes é um local que visa proporcionar aos visitantes um espaço de conhecimento, apresentação da temática aerodesportiva e que faça com que o visitante sinta-se convidado a viver e a participar das atividades desenvolvidas no parque.

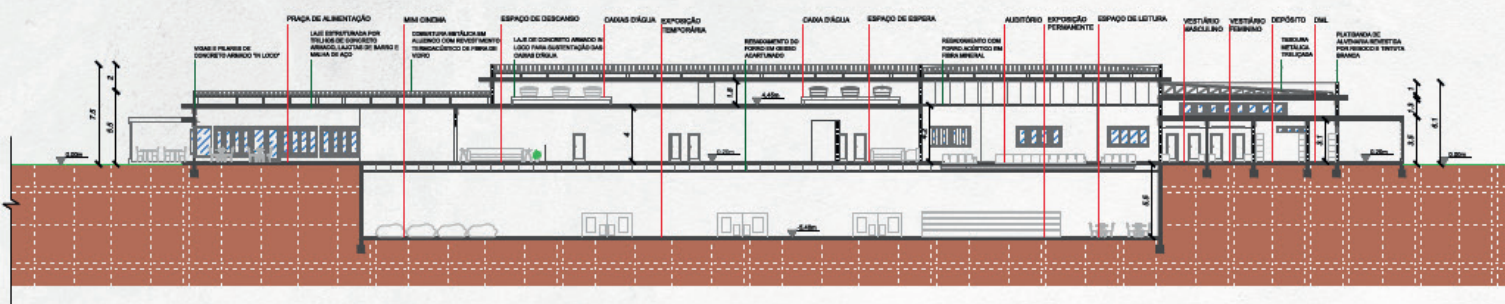
Esta edificação é composta por espaços de ateliês para desenvolvimento de atividade artesanais (confeção de pipas, planadores, origamis de elementos do aerodesporto e afins), de desenho, de jogos e conhecimento digital. Também possui área de comércio com lojas de produtos aeronáuticos e lancheria com ampla praça de alimentação que pode ser utilizada para eventos diversos.

Para a apresentação das temáticas aerodesportivas, nesta edificação é encontrado o auditório para palestras, debates e apresentações de estudos da ciência aeronáutica; espaços de exposições (materiais aerodesportivos, equipamentos aeronáuticos e relíquias, exposições fotográficas, de relatos sobre a aviação local) e área de descobertas bibliográficas. E a maior atração proporcionada ao público são os aviões suspensos no átrio de exposição permanente, o mini cinema que apresenta filmes e documentários relacionados a temática e a oportunidade de pilotar um avião no simulador de voo.

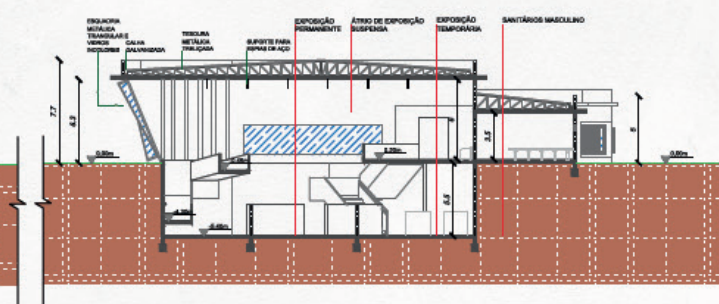
Para as atividades sejam desenvolvidas de forma institucionalizada, uma área administrativa é localizada na edificação, onde são encontradas as salas de direção, reuniões, recepção, locais estes, que ficam responsáveis pela organização do ambiente em todos os seus quesitos administrativos. Além disso, existe a área de serviços e apoio para os funcionários do centro de visitantes.



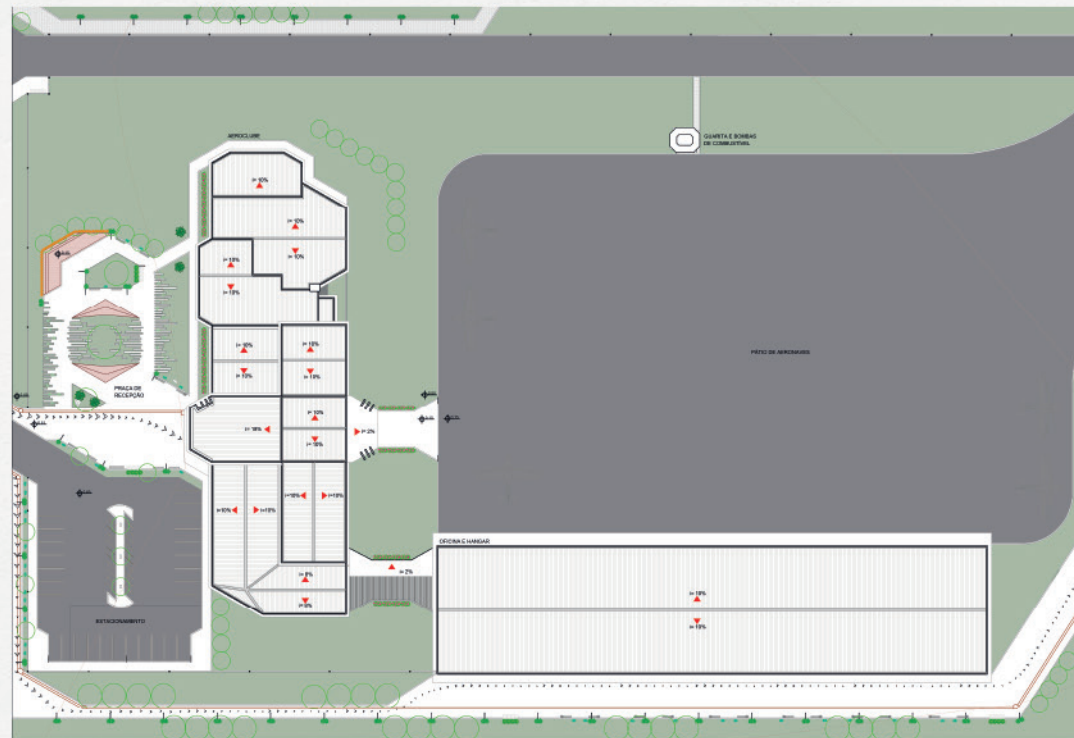
- TIJOLO APARENTE
- FACHADA OESTE
- COBOGÓ DE AÇO CORTEN
- FACHADA SUL
- PAINÉL DE AÇO CORTEN
- PILAR DE CONCRETO REVISTIDO POR AÇO CORTEN
- FACHADA LESTE
- ESQUADRIA METÁLICA E VIDRO TRANSLÚCIDO
- VEDAÇÃO INCLINADA EM MADEIRA
- FACHADA NORTE
- SUBSOLO DE ALVENARIA REV. POR REBOCO E IMPERMEABILIZANTE



3 CORTE A-A
ESCALA - 1/200



4 CORTE B-B
ESCALA - 1/200



1 ENTORNO IMEDIATO DO AEROCLUBE
ESCALA - 1/500

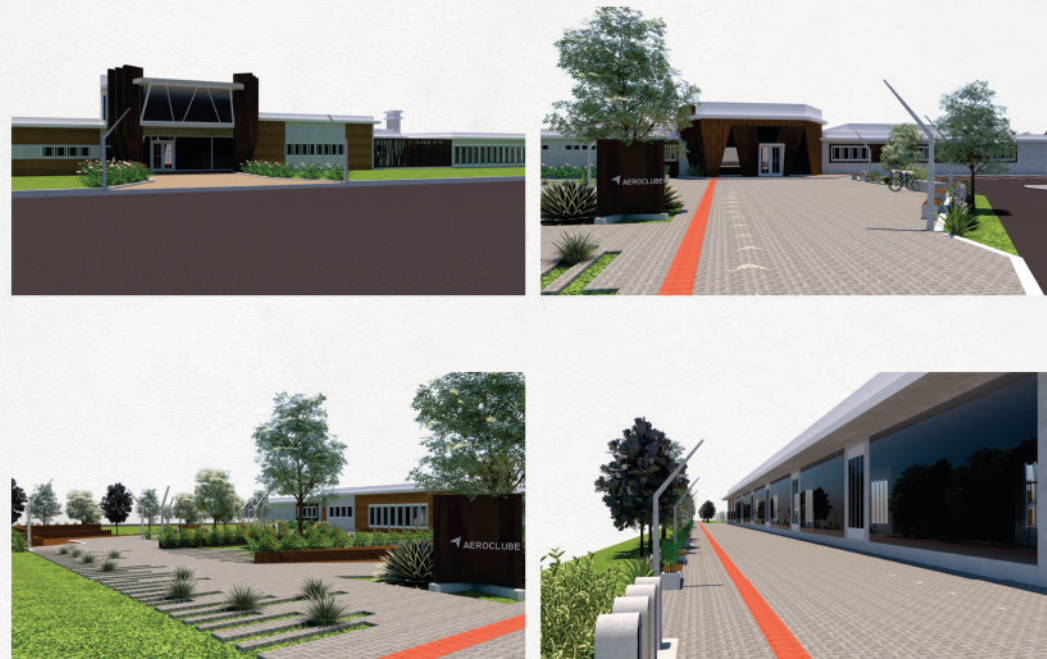
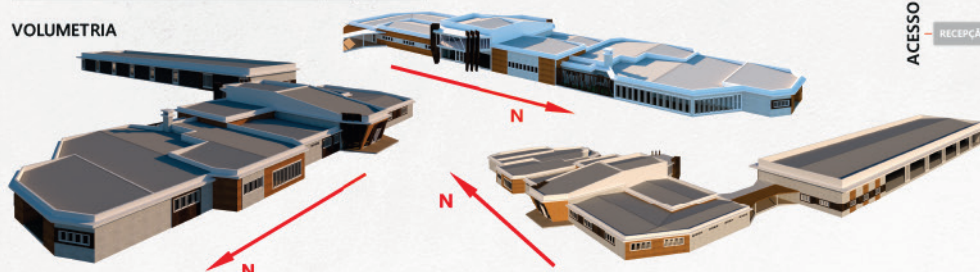
PROGRAMA DE NECESSIDADES E DIMENSIONAMENTO DO AEROCLUBE

QTDE	AMBIENTE	ÁREA
12 lugares	Alojamento masculino	54,00 m ²
12 lugares	Alojamento feminino	54,00 m ²
5 sanitários	Vestiário masculino	57,00 m ²
5 sanitários	Vestiário feminino	57,00 m ²
1	Sala de tv- jogos	52,30 m ²
36 lugares	Refeitório	140,60 m ²
1	Depósito equipamentos	14,80 m ²
1	Espaço de lazer: jogos academia- churrasqueira	179,00 m ²
1	Cozinha	43,00 m ²
1	Jardim interno	29,30 m ²
1	Lavanderia	13,50 m ²
5 sanitários	Sanitário masculino	26,20 m ²
5 sanitários	Sanitário feminino	26,20 m ²
64 lugares	Auditório	155,00 m ²
1	Copa	12,30 m ²
1	Direção	19,70 m ²
1	Sala de instrutores	23,60 m ²

ORGANOGRAMA E FLUXOGRAMA DO AEROCLUBE



VOLUMETRIA



Outra proposta é a inserção do novo edifício da Escola de Aviação, para atender a demanda de alunos, com mais infraestrutura e espaço, de forma que o projeto fará jus ao futuro progressista do mercado da aviação, com a intenção da formação de mais aviadores. Fica a cargo do aeroclube administrar as atividades de aerodesporto atribuídas ao parque. E para a elaboração das atividades com aeronaves, se faz necessário a utilização da pista pouso e decolagem, portanto, é mantida a pista original para que o aeroclube possa fazer uso; e também, nessa pista é mantida os pousos e decolagens de aeronaves particulares de entusiastas da região, das empresas locais e aeronaves de emergência e de uso casual (saúde, política, eventos...).

O intuito deste espaço é fazer com que a edificação possa proporcionar a escola de aviação um local agradável e que seja possível a socialização não só entre os membros da instituição, mas sim, com toda a comunidade. Um local que visa aproximar o público às atividades que nem sempre são vivenciados por todos, onde se é apresentado as modalidades do aerodesporto, possibilitando a prática desta temática a todos.

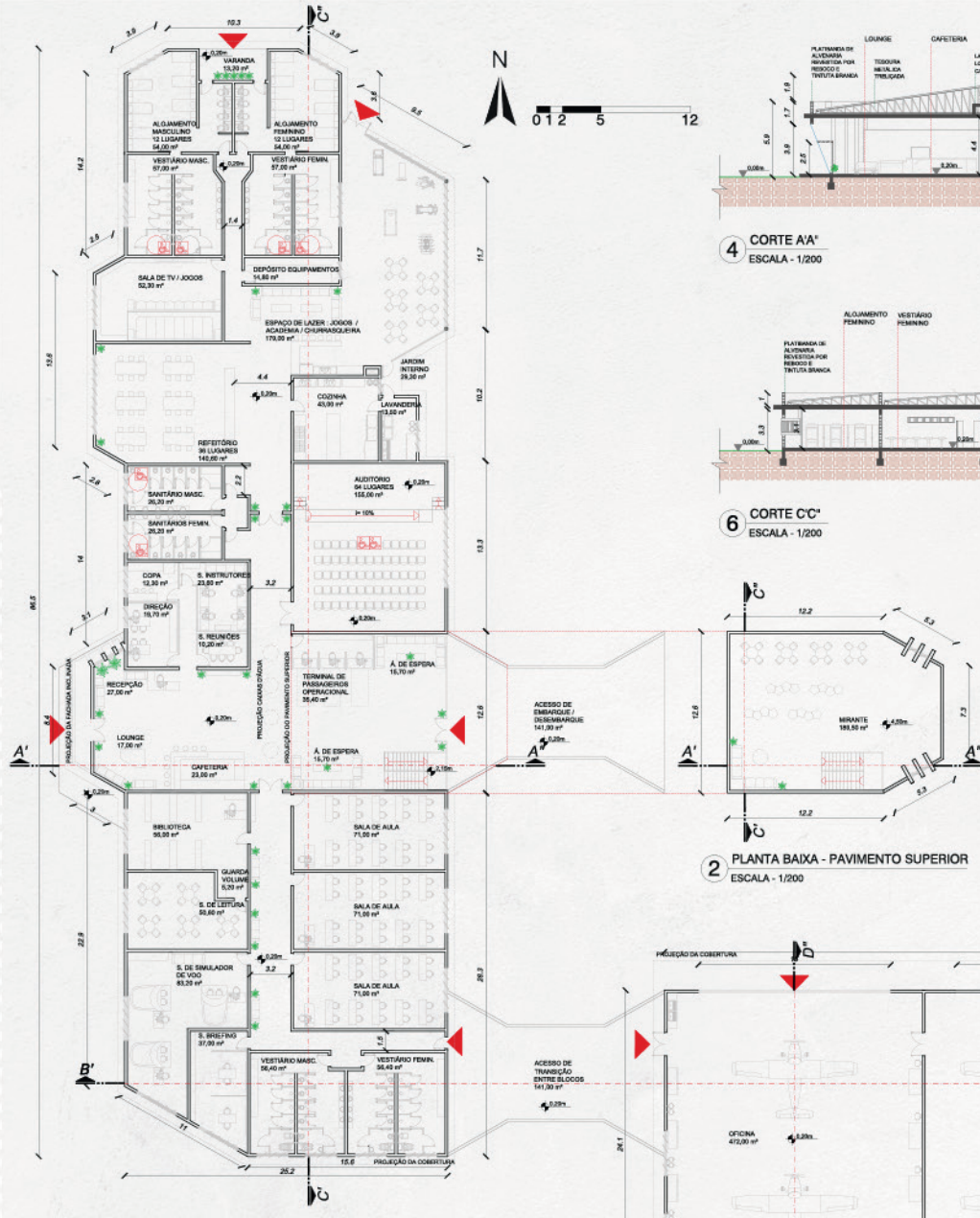
O caráter principal da proposta é estabelecer unidades dentro de uma mesma edificação que se integrem e a estabeleçam a como um conjunto único. Um grande espaço que

é destinado a recepção do público, com áreas de estar (recepção, lounge, espera), comércio (café), de contemplação (mirante), eventos (auditório), serviços (guichês operacionais), todos estes espaços são de uso público.

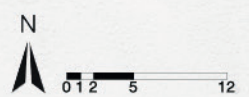
Levando em conta a escola de aviação, se faz necessário uma área restrita de ensino, com espaço de pesquisa e estudos, onde acontecem as aulas teóricas, de simulação de voo e preparação para as aulas práticas, tendo todo o suporte necessário para a operação das aeronaves.

Este aeroclube também possui espaços de uso para os associados, com área de lazer contemplada por sala de jogos e TV, churrasqueira e área gourmet, espaço com mesas de jogos e equipamentos de academia. Um local propício para as confraternizações e reuniões de associados.

Tendo em vista que vários alunos da escola de aviação são de outras cidades, se faz necessário a utilização de alojamentos, e tendo como base o número atual de estudantes e a nova demanda a ser suprida devido a infraestrutura do aeroclube e a nova procura de pilotos, organizou-se o alojamento em dois setores, masculino e feminino, ambos com um total de 12 vagas de dormitórios, neste alojamento é encontrado toda a infraestrutura necessária para que os internos possam usufruir o espaço como, o vestiário, acesso restrito e área de estudos.



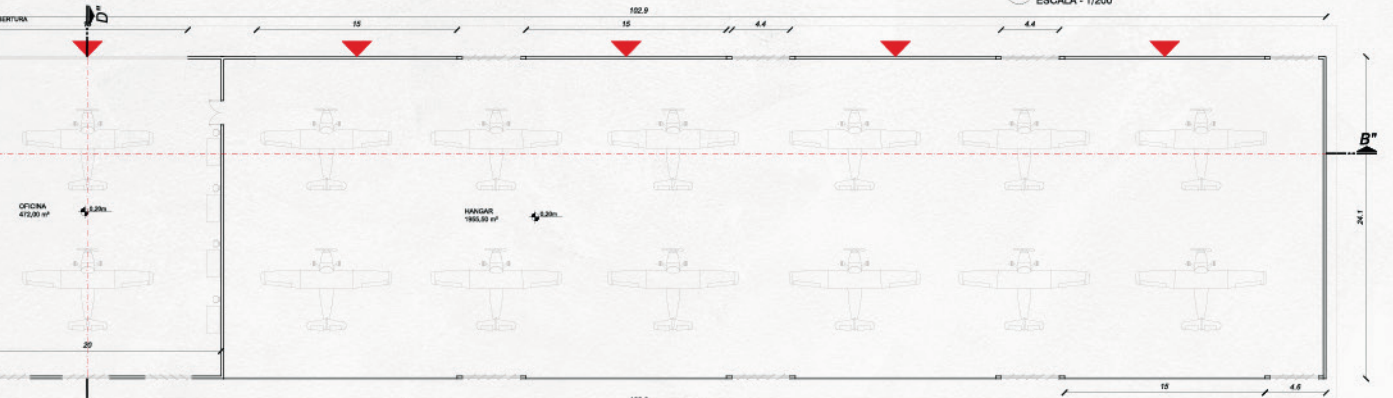
AEROCULUBE E ESCOLA DE AVIAÇÃO / 2183 m²
1 PLANTA BAIXA - PAVIMENTO TÉRREO
 ESCALA - 1/200



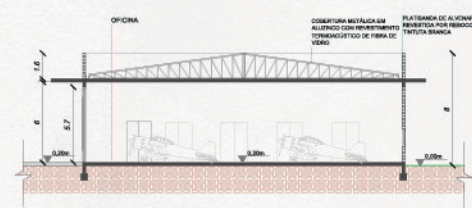
4 CORTE AA'
 ESCALA - 1/200

6 CORTE CC'
 ESCALA - 1/200

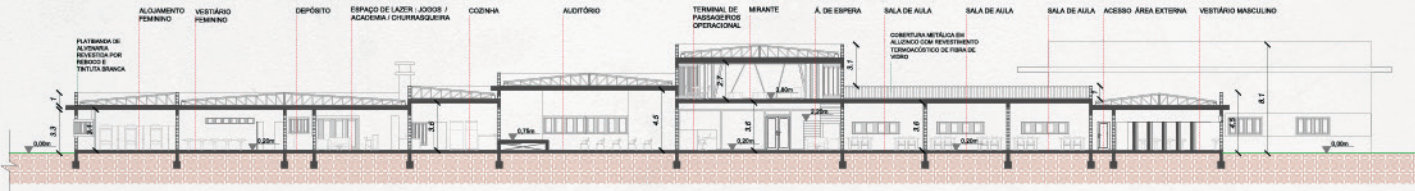
2 PLANTA BAIXA - PAVIMENTO SUPERIOR
 ESCALA - 1/200



HANGAR E OFICINA / 2480 m²
3 PLANTA BAIXA - PAVIMENTO TÉRREO
 ESCALA - 1/200



5 CORTE DD'
 ESCALA - 1/200



Outra proposta é a inserção do novo edifício da Escola de Aviação, para atender a demanda de alunos, com mais infraestrutura e espaço, de forma que o projeto fará jus ao futuro progressista do mercado da aviação, com a intenção da formação de mais aviadores. Fica a cargo do aeroclube administrar as atividades de aerodesporto atribuídas ao parque. E para a elaboração das atividades com aeronaves, é necessário a utilização da pista de pouso e decolagem, portanto, é mantida a pista original para que o aeroclube possa fazer uso; e também, nessa pista é mantida os pousos e decolagens de aeronaves particulares de entusiastas da região, das empresas locais e aeronaves de emergência e de uso casual (saúde, política, eventos...).

O intuito deste espaço é fazer com que a edificação possa proporcionar à escola de aviação um local agradável e que seja possível a socialização não

só entre os membros da instituição, mas sim, com toda a comunidade. Um local que visa aproximar o público às atividades que nem sempre são vivenciadas por todos, onde se é apresentado as modalidades do aerodesporto, possibilitando a prática desta temática.

O caráter principal da proposta é estabelecer unidades dentro de uma mesma edificação que se integrem e estabeleçam-a como um conjunto único. Um grande espaço que é destinado a recepção do público, com áreas de estar (recepção, lounge e espera), comércio (café), de contemplação (mirante), eventos (auditório), serviços (guichês operacionais), todos espaços de uso público.

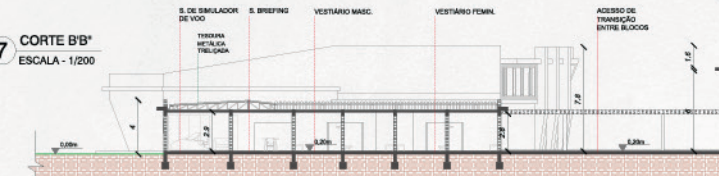
Levando em conta a escola de aviação, se faz necessário uma área restrita de ensino, com espaço de pesquisa e estudos, onde acontecem as aulas teóricas, de simulação de voo e preparação para as aulas práticas, tendo todo o suporte necessário para a

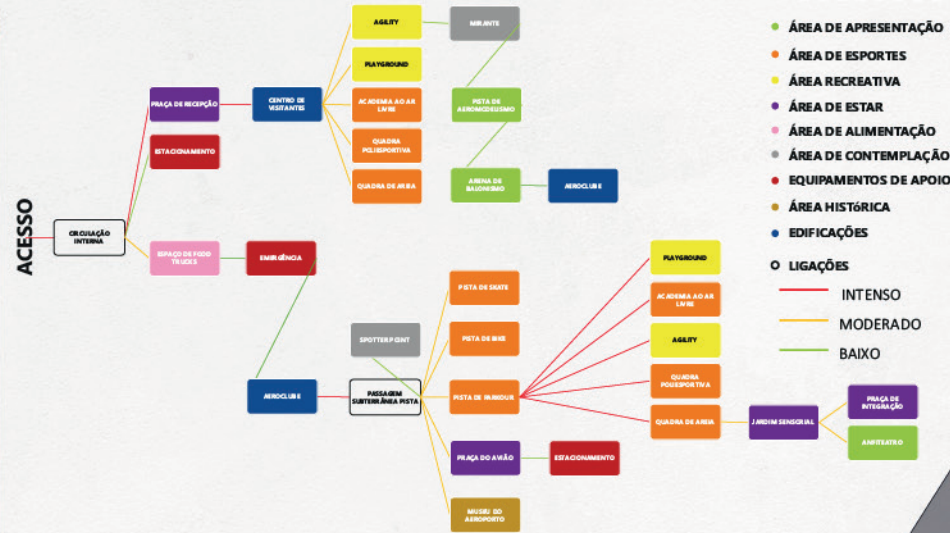
operação das aeronaves.

Este aeroclube também possui espaços de uso para os associados, com área de lazer contemplada por sala de jogos e TV, churrasqueira e área gourmet, espaço com mesas de jogos e equipamentos de academia. Um local propício para as confraternizações e reuniões de associados.

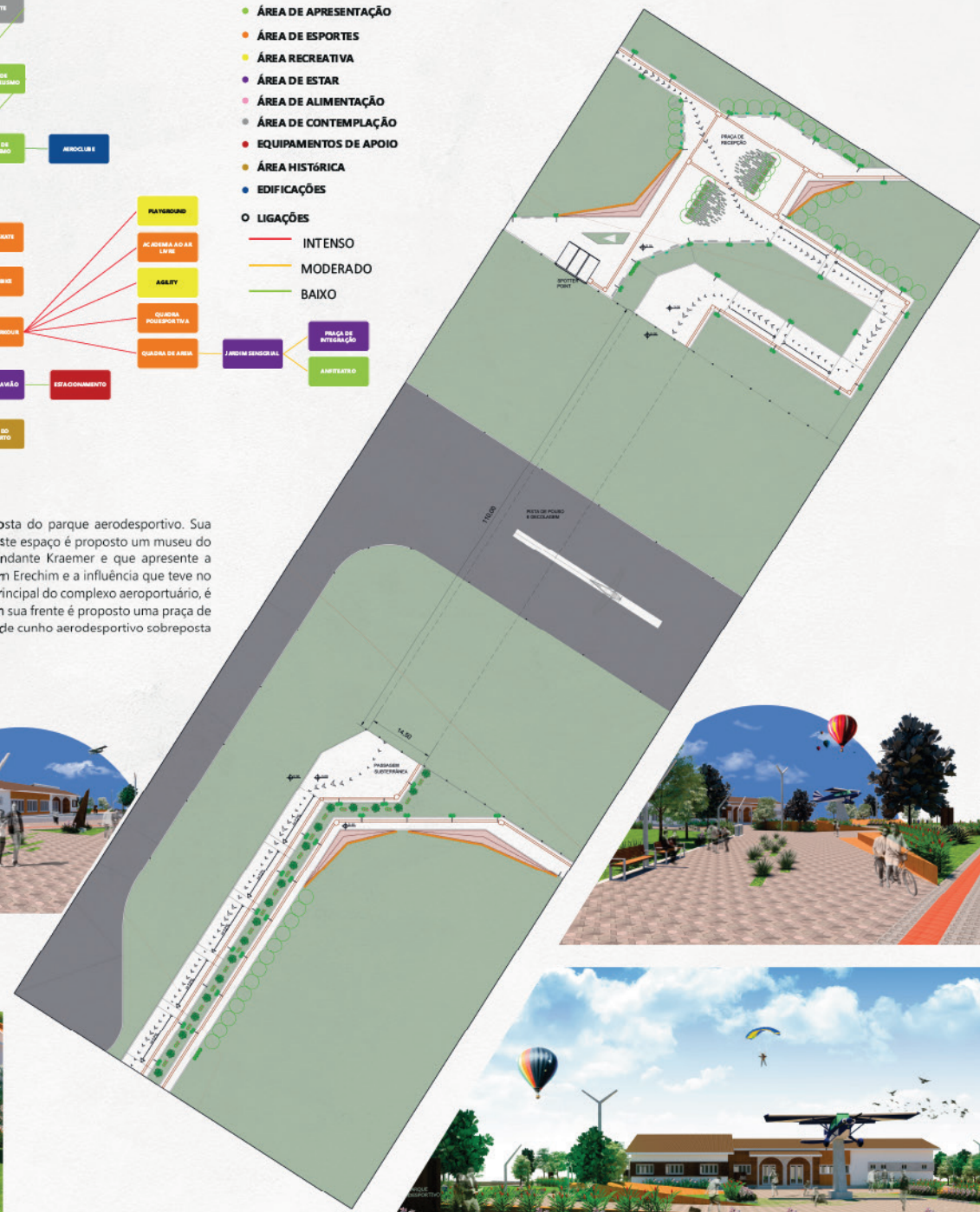
Tendo em vista que vários alunos da escola de aviação vem de outras cidades e com base no número atual de estudantes, a nova demanda a ser suprida devido a infraestrutura do aeroclube possivelmente ter nova procura por futuros pilotos, organizou-se o alojamento em dois setores, masculino e feminino, ambos com um total de 12 vagas de dormitórios, neste alojamento é encontrado toda a infraestrutura necessária para que os internos possam usufruir o espaço como, o vestiário, acesso restrito e área de estudos.

7 CORTE BB'
 ESCALA - 1/200

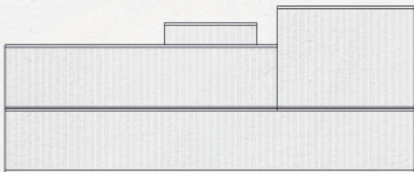




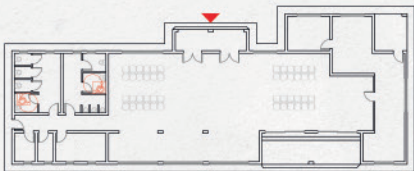
- ÁREA DE APRESENTAÇÃO
- ÁREA DE ESPORTES
- ÁREA RECREATIVA
- ÁREA DE ESTAR
- ÁREA DE ALIMENTAÇÃO
- ÁREA DE CONTEMPLAÇÃO
- EQUIPAMENTOS DE APOIO
- ÁREA HISTÓRICA
- EDIFICAÇÕES
- LIGAÇÕES
- INTENSO
- MODERADO
- BAIXO



PRAÇA DO AVIÃO
ESC.: 1/500



Planta de cobertura



Planta baixa original - Terminal de passageiros



Planta baixa modificada - Museu do Aeroporto

A edificação existente do terminal de passageiros também faz parte da proposta do parque aerodesportivo. Sua estrutura é mantida para trazer uma caracterização histórica ao parque, sendo que neste espaço é proposto um museu do aeroporto de Erechim, um local que conte a história do Aeroporto Federal Comandante Kraemer e que apresente a importância que a aviação local teve em seus tempos de auge na aviação comercial em Erechim e a influência que teve no desenvolvimento da cidade. Por ser uma edificação posicionada em frente ao acesso principal do complexo aeroportuário, é evidenciada e lembrada por todos que visitam ou visitaram o aeroporto, então logo em sua frente é proposto uma praça de recepção ao parque, com mobiliário que possibilite a contemplação de uma aeronave de cunho aerodesportivo sobreposta em um totem de exposição que faz a caracterização identitária ao parque.



PASSAGEM SUBTERRÂNEA - PISTA
ESC.: 1/500



MUSEU DO AEROPORTO
ESC.: 1/200

ÁREA DE ESPORTES E RECREAÇÃO

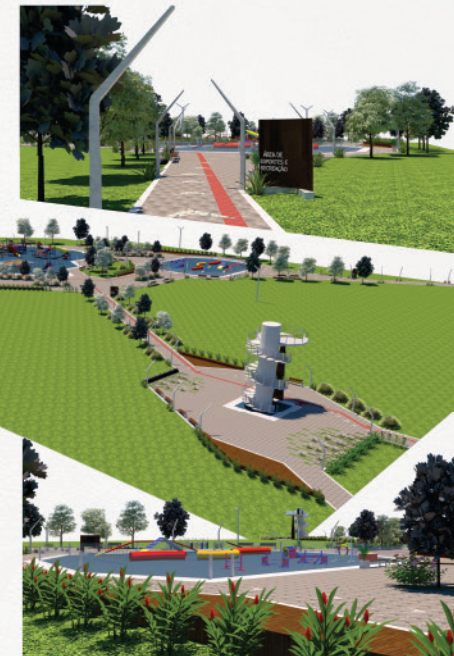
Com a intenção de agradar diferentes públicos, buscou-se para o parque aerodesportivo, proporcionar diversas atividades com o intuito de aproximar as pessoas a área de intervenção, não apenas por sua temática diferenciada, mas também, disponibilizar ao público espaços para atividades em solo, sendo estas convencionais como academia ao ar livre, playground, agility para cães e as áreas de estar de apropriação e contemplação. Esta área de esportes e recreação é composta também por quadra poliesportiva e quadra de areia.

Para a sua implantação foi levado em consideração o entorno imediato, no qual foi constatado a consolidação de bairros residenciais que não possuem áreas deste tipo de lazer, e com a proximidade do parque, foi escolhido as bordas do terreno para a locação destes setores para que o público usasse este espaço com maior frequência, tornando o parque mais seguro em relação a movimentação de pessoas, visto que, manter um fluxo de pessoas no parque o torna mais seguro e convidativo.

Os ambientes foram locados de forma que crianças e animais ficassem seguros em relação a proximidade com acessos e vias de fluxo veicular internas. Com espaços de estar adjacentes a esses ambientes, o intuito projetual é de manter adultos por perto, proporcionando a visualização e o cuidado a distância deste público mencionado acima.



ÁREA DE ESPORTES E RECREAÇÃO
ESC.: 1/500



Outra intensão projetual foi estabelecer áreas para esportes que necessitam de mobiliários e equipamentos específicos para serem executados, com o objetivo de trazer o jovem esportista à um local apropriado para as atividades voltadas a manobras radicais, como as pistas de skate, bike e parkour, já que na cidade existe uma carência por espaços desta configuração para os jovens apropriar.



ÁREA DE ESPORTES RADICAIS
ESC.: 1/500



PASSAGEM DE PEDESTRE SUBTERRÂNEA NA PISTA

Após a escolha e delimitação do terreno do aeroporto para intervenção projetual, a área escolhida acabou tendo a pista de pouso do aeródromo como um empecilho de ligação entre as ambiências e tendo as áreas de proteção do entorno da pista como condicionante do espaço, houve a necessidade de criar uma travessia subterrânea pela pista para fazer a conexão dos dois extremos do parque e assim garantir que a passagem dos usuários do parque não interferam na segurança do aeródromo e

também sejam protegidos contra eventuais acidentes. Desta forma, foi adotado os mesmos partidos de implantação dados a passagem de pedestres subterrânea na BR 153, um local amplo, sem barreiras visuais e que proporcione a segurança de quem está utilizando este espaço. Para fazer com que a passagem por este ambiente não seja monótona, grafites compõem diversos desenhos nas paredes de contenção, tornando a passagem subterrânea uma área de exposição artística.

