

**UNIVERSIDADE DO SAGRADO CORAÇÃO**

**DÉBORA LAÍS DE ANDRADE**

**AEROCLUBE DE BAURU: Proposta de conscientização da população  
e melhorias para o clube**

**BAURU  
2008**

**UNIVERSIDADE DO SAGRADO CORAÇÃO**

**DÉBORA LAÍS DE ANDRADE**

**AERoclube DE BAURU: Proposta de conscientização da população  
e melhorias para o clube**

Monografia apresentada ao Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Turismo, sob orientação da Prof<sup>ª</sup>. Ms. Valéria Oliveira de Almeida.

**BAURU  
2008**

**DÉBORA LAÍS DE ANDRADE**

**AEROCLUBE DE BAURU: Proposta de conscientização da população  
e melhorias para o clube**

Monografia apresentada ao Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Turismo, sob orientação da Prof<sup>ª</sup>. Ms. Valéria Oliveira de Almeida.

**Banca Examinadora:**

**Prof.º Ms. Helerson de Almeida Balderramas**

**Prof<sup>ª</sup>. Ms. Tânia Maria Graziadei**

**Bauru / Novembro / 2008**

Dedico este trabalho à Deus pela constante companhia e apoio em todos os momentos de minha vida e todos àqueles que contribuíram de alguma forma com a realização desse projeto.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus, por guiar meu caminho nesta última etapa da universidade, por ter me dado força nos momentos em que tive vontade de desistir.

Agradeço também à minha família, que investiu em mim, todos esses anos, pelo apoio em minhas escolhas, paciência e auxílio durante a execução deste trabalho.

Aos amigos que contribuíram de alguma forma, tirando muitas dúvidas, e pelo companheirismo dos últimos anos.

Aos professores pelos ensinamentos teórico, prático e humano, e especialmente, agradeço a minha orientadora e professora Valéria, pelas orientações, ensinamentos e paciência durante esses meses, pelo incentivo e amizade.

Agradeço aos funcionários do Aeroclub de Bauru que facilitaram para que este trabalho fosse realizado, por terem autorizado minha presença em setores que normalmente não é permitida a entrada.

Enfim, a todos que colaboraram direta e indiretamente para que eu conseguisse seguir e concluir esta monografia.

Que angústia me enlaça?  
Essa aflição não se explica  
É o dia que passa  
É a dúvida que fica.

Olho a mesa desarrumada  
E minha mente estremece  
Não sei pensar em tudo  
Ou se agora tudo me esquece.

A mesa nada me diz  
Em livros não quero mexer  
Não sei se sou feliz  
Nem se desejo saber.

(Professor Rebelo, o maior gerador de entropia do ITA.  
Poema composto na lousa de sua sala na Engenharia Mecânica.)

## RESUMO

O Aeroclube de Bauru, fundado em 1939, é uma escola de aerodelismo, e em 1942, formou sua primeira turma de pilotos de planador. Bauru é um dos maiores centros de Vôo à Vela e vem se destacando nesta modalidade até hoje, e ocupa a 4ª posição do ranking da Associação Brasileira de Vôo à Vela. Hoje em dia o Aeroclube vem sofrendo com o “esquecimento” da população bauruense e região. A relação do Aeroclube com o público deve ser melhorada para que a população bauruense veja o clube como um atrativo turístico cultural, e para que possa atrair turistas da região para a cidade. O Aeroclube é uma instituição que se caracteriza por ocupar uma grande área da cidade e ser bem localizado, podendo se tornar um ponto de lazer e esporte, como também um atrativo turístico e contribuir em aspectos econômicos, sociais e culturais. A história do clube, o vôo à vela, a emoção de voar, as histórias que existem lá dentro, a instituição, o idealismo, devem ser destacados para que o Aeroclube de Bauru, como um patrimônio da cidade, seja conservado e reconhecido pela população. O Aeroclube de Bauru já foi um point turístico da cidade, portanto a utilização dessa imensa área pode ser muito proveitosa em termos turísticos para Bauru. Essa monografia tem como objetivo geral incentivar a conscientização da população de Bauru sobre a importância do Aeroclube para o município e para a região, como um atrativo turístico e cultural, bem como destacar sua importância para o município, e propor melhorias para estimular o bauruense a mostrar o seu ponto de vista sobre esse importante monumento histórico da cidade.

**Palavras-chave:** Aeroclube, história, população, propostas.

## LISTAS DE FIGURAS

Figura 1	O primeiro vôo do 14 Bis.....	22
Figura 2	Aeronave Douglas DC – 3.....	23
Figura 3	Aeromodelo por rádio controlado.....	24
Figura 4	Planador.....	26
Figura 5	Esquadilha da fumaça.....	28
Figura 6	Vista aérea do Aeroclube de Bauru.....	30
Figura 7	Parque Vitória Régia.....	32
Figura 8	Bauru Shopping Center.....	34
Figura 9	Vista Panorâmica do Aeroclube de Bauru.....	42
Figura 10	Mapa do Aeroclube de Bauru.....	42

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1.....	44
Tabela 2.....	45
Tabela 3.....	45
Tabela 4.....	46
Tabela 5.....	47
Tabela 6.....	47
Tabela 7.....	47
Tabela 8.....	48
Tabela 9.....	48
Tabela 10.....	49
Tabela 11.....	49
Tabela 12.....	50

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1.....	43
Gráfico 2.....	44

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	14
2.1 O conceito de Turismo.....	14
2.1.1 Categorias e Segmentos do mercado turístico.....	15
2.1.2 Turismo Esportivo.....	17
2.2 Aviação.....	20
2.2.1 Aerodelismo.....	22
2.2.2 Vôo à Vela.....	24
2.2.3 Esquadrilha da Fumaça.....	26
2.3 Aeroclubes.....	28
2.4 Aero clube de Bauru.....	29
2.5 A Cidade de Bauru.....	30
3 Objetivos.....	33
4 METODOLOGIA.....	34
4.1 Tipos de Pesquisas.....	34
4.2 Técnicas de Pesquisa.....	34
4.3 Coleta e análise dos dados.....	35
4.4 Estruturação da Apresentação.....	35
5. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	36
5.1 O AEROCUBE DE BAURU: CARACTERIZAÇÃO GERAL.....	36
5.2 ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS.....	41
6. CONCLUSÃO.....	49
7 RECOMENDAÇÕES.....	50
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	51
APÊNDICE.....	55
ANEXOS.....	57

## 1 INTRODUÇÃO

O Aeroclube de Bauru, fundado em 1939, foi um dos primeiros aeroclubes e aeroportos do interior do Estado de São Paulo, sendo hoje aquele que está a mais tempo funcionando ininterruptamente.

Sendo uma sociedade civil, com patrimônio e administração próprios, o aeroclube tem como principal missão o ensino e a prática da aviação civil, comercial, de turismo e desportiva.

Pode ser considerado um dos clubes com maior atividade aérea em todo o Brasil, e possui a maior frota de planadores disponíveis em clube nacional, além de várias aeronaves a motor.

Bauru está localizada no centro do Estado de São Paulo, numa região plana e possui um clima quente e seco. Este tipo de localização faz da cidade um lugar perfeito para a prática do vôo à vela.

Desde 1949, o Aeroclube ocupa um dos primeiros lugares do *ranking* nacional de Vôo à Vela, sendo um orgulho e uma marca esportiva para a cidade. Isso se deve ao grande número de conquistas em competições nacionais e internacionais que são realizadas que os pilotos trazem para o clube.

Além de cursos para pilotos e comissários, o Aeroclube também oferece o Vôo Panorâmico sobre a cidade de Bauru, tanto em aviões quanto em planadores de duplo lugar. É um passeio diferente e pouco procurado pelos turistas, por ser pouco divulgado. Esse tipo de serviço é oferecido diariamente, bastando aos interessados que se dirijam diretamente a secretaria do aeroclube, não sendo necessário agendamento anterior. O passeio aéreo é uma excelente opção turística na cidade.

O Aeroclube de Bauru é considerado um dos melhores do país pela sua tradição na qualidade de serviços que presta como curso para piloto, comissários e instrutores de vôo, mas vem sofrendo com o “esquecimento” da população bauruense e região.

O Aeroclube de Bauru é uma instituição que se caracteriza por ocupar uma grande área da cidade, portanto, é importante que haja uma melhora na relação do Aeroclube com o público. A história do clube, o vôo à vela, a emoção de voar, as histórias que existem lá dentro, a instituição, o idealismo, devem ser destacados para que o Aeroclube, como um patrimônio da cidade seja conservado e reconhecido pela população.

Essa relação com o público pode ser melhorada para que a população bauruense veja o clube como um atrativo turístico cultural, e assim possa atrair turistas da região para a cidade. A história do clube também deve ser mantida com esforço e dedicação de pessoas que pensam no Aeroclube como um patrimônio da cidade, e vejam no clube uma forma de crescimento social-cultural.

O Aeroclube foi um *point* turístico e de lazer da cidade, as pessoas iam até o clube para ler, andar de bicicleta, assistir aos vôos, etc., portanto a utilização dessa imensa área pode ser muito proveitosa em termos turísticos para Bauru.

Uma das opções de incentivo à população sobre o Aeroclube seria o *marketing* educacional nas escolas, para que as crianças conheçam as histórias do clube e saibam a importância para o município, para que se fortaleça Bauru como a “Capital do Vôo à Vela”, e solidificar o município com essa imagem, inclusive como potencial turístico de Bauru, fazendo com que a história seja passada de “geração à geração”, para que se tenha uma visão muito positiva em relação ao clube.

O objetivo geral dessa monografia é criar uma proposta de incentivo a conscientização da população de Bauru sobre a importância do Aeroclube para o município de Bauru e região, como um atrativo turístico e cultural.

Para realizar essa pesquisa é importante destacar a importância histórica do Aeroclube para o município; observar e destacar a importância dessa atividade como recurso turístico.

Com esse projeto esperamos contribuir com o Aeroclube em geral, apontando o que é realmente importante para o clube e a população da cidade e região, podendo assim proporcionar uma prestação de serviços ainda melhor e mais atrativa do que vem sendo realizado até hoje.

Como parte dessa pesquisa, serão realizados estudos por meio de: pesquisas de campo, questionários para analisar o interesse da população pelo Aeroclube, e posteriormente serão feitas análises para estruturar as propostas de melhorias no Aeroclube.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste item da pesquisa apresentaremos um levantamento bibliográfico conceitual fundamental para aprofundar as discussões sobre o tema pesquisado.

### 2.1 O conceito de Turismo

Embora não haja uma definição única do que seja Turismo, as Recomendações da Organização Mundial do Turismo - OMT (JUNHO/2008) o definem como “as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos que vivem, por um período de tempo inferior a um ano consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros”.

Para Barreto,

Turismo é um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupo de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem de seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas relações de importância social, econômica e cultural (BARRETO, 1995, p. 13)

Para a OMT o turista é um visitante que se desloca voluntariamente por período de tempo igual ou superior a vinte e quatro horas para local diferente da sua residência e do trabalho sem, este ter por motivação, a obtenção de lucro.

Segundo alguns autores, existem duas linhas de pensamentos, no qual a História do Turismo se divide. A primeira linha é, sobretudo, que o turismo seja um fenômeno social (MATHIESON, 1982; KRIPPENDORF, 1987; COHEN, 1991; MACCANNELL, 1989; UNY, 1990). Enquanto um segundo grupo de autores acredita que o turismo é concebido, principalmente como uma indústria (LEIPER, 1979; HOLLOWAY, 1994).

Isso significa que sendo um fenômeno social, sua finalidade principal é o ócio, descanso, saúde, negócio, cultura ou relações familiares, já sendo uma indústria, os deslocamentos teriam como intuito o lazer.

### 2.1.1 Categorias e Segmentos do mercado turístico

Ainda segundo a OMT, dependendo de uma pessoa estar em viagem *para, de* ou *dentro* de um certo país, as seguintes formas podem ser distinguidas:

- **Turismo receptivo** - quando *não-residentes* são recebidos por um país de destino, *do ponto de vista desse destino*.
- **Turismo emissivo** - quando *residentes* viajam a outro país, *do ponto de vista do país de origem*.
- **Turismo doméstico** - quando residentes de dado país viajam dentro dos limites do mesmo.

De acordo com BENI (1998), o estudo da atividade turística se torna mais compreensível quando analisado por segmentos. Cada segmento possui características básicas o que o faz diferenciar um do outro. O processo de segmentação turística também obedece a essa assertiva, pois se baseia na divisão de grupos de turistas de acordo com o tipo de viagem que empreendem e com a motivação que os faz se deslocar para lugares distintos.

Algumas dessas segmentações são:

<b>Características</b>	<b>Segmento</b>
De acordo com a faixa etária	Infanto-juvenil, meia-idade, melhor idade
De acordo com o nível de renda	Popular, classe média (turismo de massa), luxo
De acordo com o meio de transporte	Aéreo, rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial, espacial, cicloturismo
De acordo com a duração	Curta, média e longa duração
De acordo com a distância do mercado consumidor	Local, regional, nacional, continental, intercontinental
De acordo com o tipo de grupo	Individual, de casais, de famílias, de grupos, GLS, de solteiro
De acordo com sentido do fluxo turístico	Emissivo, receptivo
De acordo com a geografia do destino	Praia, montanha, campo, neve
De acordo com aspectos culturais	Cultural, étnico, religioso, peregrinação, histórico, educacional, científico, espacial, astronômico, congresso, intercâmbio, gastronômico

De acordo com a urbanização do destino	Metrópoles, pequenas cidades, rural, enoturismo, agroturismo, áreas naturais, ecoturismo, caça
De acordo com a motivação	Negócios, compras (consumo), incentivo, eventos, lazer, banear, sol e mar, náutico, férias, repouso, saúde, médico, termal, montanha, desportivo, esportivo, aventura

Para José Vicente Andrade, a tipologia do Turismo pode ser dividido assim:

- O Turismo Cultural – designa uma modalidade de turismo cuja motivação do deslocamento se dá, segundo Andrade, com o objetivo de encontros artísticos, científicos, de formação e de informação.
- O Turismo Religioso – tem como motivação fundamental a fé. Estando, portanto, ligado profundamente ao calendário religioso da localidade receptora do fluxo turístico.
- O Turismo de Negócios – é um deslocamento voluntário temporário, envolvendo fatores como transporte, hospedagem, alimentação e lazer, realizado por um indivíduo com o propósito de desenvolver empreendimentos com fins lucrativos, através de reuniões de negócios, a fim de fechar acordos, comprar produtos ou serviços ou acertar outras questões pontuais relacionadas a atividade de mercado.
- O Turismo de Saúde – “o conjunto de atividades turísticas que as pessoas exercem a procura de meios de manutenção de seu físico e de seu psiquismo”. O Turismo de Saúde pode ocorrer em locais onde o atrativo é a argila, a areia, a água, o clima.
- Ecoturismo – é uma forma de turismo voltada para a apreciação de ecossistemas em seu estado natural, com sua vida selvagem e sua população nativa intactos. Embora o trânsito de pessoas e veículos seja agressivo ao estado natural desses ecossistemas, os defensores de sua prática argumentam que, complementarmente, o ecoturismo contribui para a preservação dos mesmos e para o desenvolvimento sustentado das populações locais, melhorando a qualidade de vida das mesmas.

- Turismo Esportivo – segundo o Ministério do Turismo “compreende as atividades turísticas decorrentes da prática, envolvimento ou observação de modalidades esportivas”.

Embora exista muitos outros tipos de turismo, nesta pesquisa vamos limitar aos expostos acima e a seguir aprofundaremos sobre o turismo esportivo.

### **2.1.2 Turismo Esportivo**

Neste tipo de turismo existe o deslocamento de turistas para uma determinada região propícia à prática de um esporte específico, o que resulta numa utilização de toda a estrutura turística. Porém, o que motivou o processo turístico é diferenciado. É importante ressaltar que no turismo esportivo, o turista vem com a intenção de praticar o esporte por lazer ou treinamento, num local onde a disponibilidade física se caracteriza como permanente. (GOIDANICH e MOLLETTA, 1998).

Esta forma de turismo que envolve uma motivação esportiva constitui como uma oportunidade importante para os empresários do turismo, pelo fato de que acabam por influenciar diretamente no desenvolvimento dos núcleos receptores. Tem-se um enorme potencial a ser explorado, pois a cada dia é maior o número de turistas que buscam lugares propícios à prática dos mais diversos esportes.

De acordo com a Secretaria do Estado do Turismo (SETU, 2004), o turismo esportivo “descreve um segmento constituído por programas e atividades com fins específicos de promover a prática de esportes por amadores ou profissionais, sendo uma atividade tradicional no tempo livre e de férias. Contando ainda com a incorporação de novos esportes, sobretudo os de aventura”.

Hoje as agências de turismo estão se especializando cada vez mais em determinados segmentos e algumas já tem perfil de aventura. Essas empresas fecham pacotes para esportistas que querem participar de competições e para admiradores, que desejam acompanhar o dia-a-dia das equipes, atletas e organizações.

O turismo esportivo, de acordo com DE LA TORRE (1992, p. 19) como fenômeno social e econômico, demonstra uma crescente segmentação do mercado turístico, com a implantação de produtos específicos para públicos determinados, pois são muitas as

motivações para que o homem saia de sua habitualidade e procure um destino turístico aliado a uma prática esportiva.

Os esportes de aventura são bastante procurados, principalmente por jovens. Hoje, a lista desses esportes está crescendo muito, e as empresas dividem em esportes na Terra, na Água, e no Ar.

Na terra os esportes mais procurados são: montanhismo, *trekking*, *biking*, motos, *canyoning*, *skate*, *off-road*, *adventure race* e *bungee jump*. Já os esportes praticados na água, listamos a canoagem, iatismo, *jet-ski*, mergulho, *kitesurf*, náutica, remo, *rafting*, *surf*, *waveski*, *wakeboard* e *windsurf*. Os esportes praticados no ar: pára-quedismo, *paragliding*, asa-delta, acrobacia aérea, vôo à vela, aerodelismo, competições com planadores e balonismo.

O turismo esportivo, segundo Lanzarini (2004), consolida-se geralmente como uma atividade realizada em locais onde predomina o contato com a natureza; flora, fauna e ecossistemas da localidade realçam o atrativo, o que estimula as pessoas à prática do esporte aliada à contemplação do local.

Um dos objetivos da promoção turística esportiva de uma região é consolidar a idéia de que o atrativo é passível de visitação durante o ano inteiro e não apenas durante uma estação do ano, sendo uma opção turística contra a sazonalidade e os fatores prejudiciais à atividade turística que são por ela causados.

As decisões em fazer turismo dão-se em conjunto com algumas atividades de lazer das pessoas, de forma que, quando a viagem possibilita o envolvimento, prática ou informação acerca de alguma atividade esportiva, o turista demonstra certa curiosidade ou interesse a respeito do que lhe está sendo proposto.

A divulgação e comercialização do produto turístico devem ser de acordo com a realidade, todas as empresas envolvidas, seja ela agência de viagens, hotelaria, transportadora, locadora de veículos ou outras tantas, devem refletir a imagem da região. Pessoas com estratégias e apurado espírito crítico para efetuar com eficiência o empreendimento turístico, são fundamentais no processo de divulgação e venda, e devem levar em consideração alguns pontos indispensáveis:

- programa de promoção turística: uma vez verificado os atrativos, o órgão oficial da região, em parceria com a iniciativa privada, poderá fomentar planos de ações turísticas, sendo feito um trabalho de distribuição de material promocional do atrativo e uma avaliação, junto aos profissionais de turismo, para verificar a inclusão da região em roteiros turísticos.

- participação em feiras e eventos da indústria de viagens: inúmeros são os eventos que acontecem o ano inteiro, com o objetivo de divulgar os atrativos nacionais junto às agências e operadoras de turismo no mundo e no Brasil.

- estabelecimento de parcerias com jornalistas de turismo: é fundamental manter escritores e jornalistas especializados em turismo informados das novidades sobre o destino. Pode-se convidá-los para conhecer o local, provar a sensação da prática esportiva, totalmente segura e prazerosa.

Essas formas de turismo que envolve uma motivação esportiva constituem-se como uma oportunidade importante para os empresários do turismo, pelo fato de que acabam por influenciar diretamente no desenvolvimento dos núcleos de turistas que buscam lugares propícios à prática dos mais diversos esportes.

O esporte pode ser apresentado como educação, lazer, rendimento ou espetáculo, o que leva cada vez mais à evolução do ser humano. Desta forma, o estudo do turismo, não pode ser desvinculado do estudo do lazer.

Os meios de obter-se êxito na divulgação e venda da atividade são variados, a criação de material publicitário, como folhetos, camisetas, bonés e adesivos é fundamental para a divulgação do produto.

É importante lembrar que quanto maior for a parceria entre os estabelecimentos envolvidos na região, para mostrar e vender seu empreendimento, melhores serão as chances de obter sucesso para todos.

Os investimentos nacionais no setor não param de crescer. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), os investimentos privados em novos projetos turísticos nos últimos anos somaram U\$ 6 bilhões, gerando 140 mil empregos diretos e 420 mil indiretos. Ao mesmo tempo e paradoxalmente, estima-se que apenas 20% do potencial turístico do país são aproveitados (WERNECK, STOPPA E ISAYAMA, 2001).

A relação de complementaridade entre esporte e práticas turísticas não é um fenômeno recente. Turismo e esporte se interligam historicamente desde o surgimento dos esportes de inverno nos Alpes, início do século XX. Mas o turismo esportivo como uma entidade, apenas emerge nos anos 1950. O termo turismo esportivo, por sua vez, aparece finalmente em meados da década de 1970. Mais recente ainda é a articulação entre ecoturismo e aventura esportiva, provavelmente um fenômeno que adquire evidência somente nos anos de 1990. (MASCARENHAS, 2003, p.81).

O turismo esportivo é potencial incentivador à ações de conscientização à conservação, tanto na comunidade local, quanto aos visitantes, seja pela prática de atividades

esportivas, como através de informações de quem prestam serviços turísticos e também das comunidades da região ou localidade.

A incorporação dos esportes já consagrados no circuito turístico tradicional pode ser uma real possibilidade de diversificar o leque de atrativos, ampliando o número de produtos turísticos oferecidos.

Devemos ressaltar que o turismo aliado ao esporte, pode proporcionar uma mudança radical no estilo de vida das pessoas, podendo ser considerada uma atividade de resgate de fatores motivacionais, emocionais e de conservação ambiental. Da mesma forma que faz com que os turistas se adaptem as condições impostas pelo meio, que por sua vez poderia vir a promover mudanças de ordem ambientais.

Como bem afirma Melo (2005, p. 73):

A questão é que esse mercado e essas oportunidades têm se desenvolvido de maneira bastante seletiva, somente acessível em sua plenitude a pequena parcela da população. O desafio maior nesse momento parece ser estruturar estratégias que permitam e estimulem os extratos excluídos da população brasileira a ter acesso a tais bens culturais.

A aviação é fundamental para o Turismo Esportivo, com relação aos tipos de esportes praticados nessa área. É interessante conhecer a história da aviação, das aeronaves, dos participantes, para entender melhor cada tipo de esporte praticado na área.

## 2.2 Aviação

O desejo de voar está presente na humanidade desde o dia em que o homem pré-histórico passou a observar o vôo dos pássaros e de outros animais voadores. Muitos acreditavam que voar fosse impossível, e que era um poder além da capacidade humana.

O exemplo mais bem conhecido é a lenda de Dédalo, que aprisionado na ilha de Minos, com seu filho Ícaro, construiu asas feitas com penas e cera para si próprio e seu filho. Ícaro se aproximou muito do Sol e a cera das asas derreteu o fazendo cair no mar.

Segundo Metcalf, 2002

A história moderna da aviação é mais complexa. Os desenhistas de aeronaves se esforçavam para melhorar continuamente suas características tais como alcance, velocidade, capacidade de carga, facilidade de manobra, dirigibilidade, segurança, autonomia e custos operacionais, entre outros. (METCALF, 2002).

As aeronaves passaram a ser feitas de materiais cada vez mais resistentes, como alumínio e fibras de carbono. Recentemente computadores têm contribuído muito no desenvolvimento de novas aeronaves e componentes.

Segundo Fernando Hippolyto Costa (1982), o brasileiro Santos Dumont foi o primeiro aeronauta que demonstrou a viabilidade do voo mais pesado que o ar. O seu voo no “14 Bis” em Paris, no ano de 1906, com a presença de testemunhas, constituiu um marco na história da aviação, embora a primazia do voo em avião seja disputado por vários países.

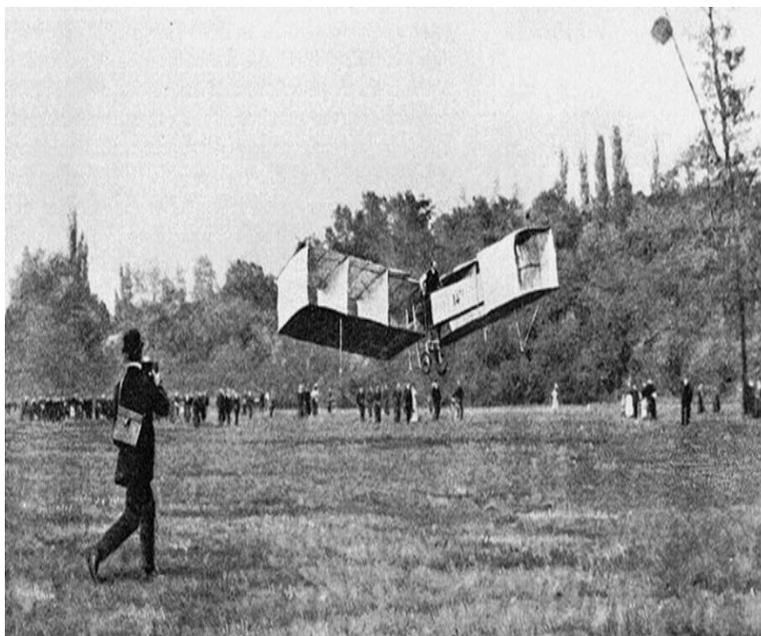


Figura 1 – O primeiro voo do 14 Bis, considerado no Brasil e na Europa como o primeiro bem sucedido.

Fonte: disponível em: <<http://pt.wikipedia.org>>. Acesso em 25 de setembro de 2008.

Em história apresentada no site Wikipédia, os Irmãos Wright também são creditados pela experiência do primeiro voo. Porém os Irmãos Wright não realizaram voos públicos, sem a presença de testemunhas, buscando evitar o roubo de informações por parte de outros aviadores, e em busca de aperfeiçoar a aeronave o bastante para obter a patente de seu avião. Apesar da falta de testemunho, alguns habitantes da região onde estes voos foram realizados, dizem que as aeronaves não decolavam por si só, precisando de artefatos que auxiliassem o voo, fazendo com que o voo de Santos Dumont se tornasse o mais importante na história da aviação, apesar de ter ocorrido alguns anos depois dos primeiros voos dos Irmãos Wright.

De acordo com Hippolyto (1982) ao voo de Santos Dumont seguiu-se um período de competição entre países da Europa e os Estados Unidos, na conquista de recordes de velocidade e distância. A aviação tomaria considerável impulso com a I Guerra Mundial, com o uso dos aviões como arma de grande poder ofensivo, mas seria na década de 1920/30 que esse avanço se consolidaria.

Daí em diante foram realizados muitos outros vôos sobre o Atlântico, inclusive a primeira travessia feita por uma mulher, Amélia Earhart, no ano de 1928, juntamente com dois outros pilotos.

Esse tipo de transporte começou a ser feito em larga escala depois da II Guerra Mundial, por aviões maiores e mais velozes. No final da década de 60 e início da década de 70 surgiram modelos capazes de transportar até 400 passageiros.

No início do século XXI, a Boeing (cia. Aérea americana) e a Airbus (cia. européia) dominaram o mercado mundial de grandes jatos. Começaram a produzir apenas aviões militares e outras novas empresas chegaram ao mercado internacional com força, como a empresa holandesa Fokker, a brasileira Embraer e a canadense Bombardier.



Figura 2 – Douglas DC – 3, tornou-se a aeronave mais usada nas linhas aéreas em 1936. Fonte: Disponível em <<http://pt.wikipedia.org>>. Acesso em 25 de setembro de 2008.

### 2.2.1 Aerodelismo

De acordo com o *site* oficial da Confederação Brasileira de Aerodelismo (COBRA) são modelos em escala reduzida de estruturas aeronáuticas e aeroespaciais. Existem várias categorias de aerodelismo: VCC – vôo circular controlado, no qual o aerodelismo fica ligado ao aerodelista por meio de cabos; Rádio Controlado – é controlado por meio de um rádio de controle remoto; Vôo Livre – depois de lançado, não tem nenhuma interferência por

parte do aeromodelista. Pode ser controlado com motor, com elástico, ou sem propulsão própria.

O primeiro vôo de um aeromodelo aconteceu quando um francês, Thomas Moy, demonstrou um enorme aeromodelo em 1874. Esse aparelho voava preso a um cabo de dez metros de comprimento e era impulsionado por dois motores de ar comprimido que giravam duas hélices de quatro pás através de correias.



Figura 3 – Aeromodelo por rádio controlado. Fonte: Disponível em <<http://www.aeroclubevirtual.com.br>>. Acesso em 25 de setembro de 2008.

Segundo a Confederação Brasileira de Aeromodelismo atualmente, a categoria mais praticada é o aeromodelismo por Rádio Controlado, que se divide em duas modalidades, que se diferenciam pelo tipo de motor: motores a explosão e motores elétricos.

O Aeromodelismo tornou-se nos últimos anos um esporte com milhões de praticantes no mundo todo. O praticante deste esporte deve ter uma experiência total em aviação.

O aeromodelismo está sempre em evolução. Estão surgindo novidades que vão de simples acessórios em plástico até sofisticados aparelhos de radiocontrole programáveis, passando por motores potentes, kits de aeromodelos e helicópteros com incríveis sofisticções de pré-fabricação.

Este esporte proporciona uma combinação de lazer e conhecimentos, pois faz com que o praticante entenda melhor o mundo que o cerca, oferecendo também grandes desafios.

O Aeromodelismo possui diversas regras. Desde a construção do modelo até sua utilização em vôo. Existem algumas regras de segurança que são muito importantes antes de colocar a máquina em vôo.

A Associação Brasileira de Aeromodelismo organiza regularmente, mais de 70 provas das diferentes classes praticadas no Brasil.

Os novos inscritos que desejam participar das competições desenvolverão as suas aptidões e, até mesmo os grandes especialistas de cada classe podem ser derrotados, o que aumentará ainda mais o desafio.

Para participar de competições, basta entrar em contato com o clube de aeromodelismo mais próximo.

### **2.2.2 Vôo à Vela**

Segundo o *site* oficial da Federação Brasileira de Vôo à Vela, o vôo à vela ou vôo em planadores, é uma das formas mais antigas, silenciosas e harmoniosas de voar que o homem já descobriu. Consiste em voar em um avião sem motor (planador) utilizando a força da massa de ar, deslocando-se na vertical, como se estivesse velejando.

É um esporte bastante difundido no Brasil, são comuns nos aeroclubes mais afastados, onde o problema do tráfego aéreo é menor.

O planador voa usando as forças da natureza, mas precisa de ajuda para decolar. A ajuda mais comum é o reboque do planador por um avião motorizado. Em uma altura aproximadamente de 600 metros / 2.000 pés, o planador libera o cabo e inicia seu vôo.

Esse esporte teve início em 1930, com a criação do Aeroclube Politécnico de Planadores, atraindo, desde então, fanáticos por aviação e diversos aventureiros que querem experimentar a sensação de voar.



Figura 4 – Planador. Fonte: Disponível em <<http://www.vooavela.net>>. Acesso em 25 de setembro de 2008.

A Alemanha foi o berço do vôo à vela e, graças à colonização alemã, a maioria dos clubes de vôo à vela do Brasil está espalhada pela região Sul. Em segundo lugar em número de clubes e primeiro em aviões, vem o Sudeste, que tem no interior de São Paulo excelentes clubes-escolas bastante tradicionais. Para praticar é preciso procurar um aeroclube ou escola de aviação e se informar sobre os cursos. Depois do aprendizado, é possível voar de planador em praticamente todo o país.

Os campeonatos de vôo à vela buscam definir quem é o piloto mais eficiente e regular, e que melhor aproveita as condições meteorológicas do dia no cumprimento de uma prova.

De acordo com a A.B.V.V. (Associação Brasileira de Vôo à Vela – 1998) no Brasil compete-se em duas classes: a Olímpica, onde os planadores não podem ter razão de planeio superior a 1:34 nem superar os 750 kgf de peso máximo de decolagem; e a Livre, onde os planadores têm como limitação apenas os limites determinados pelos seus fabricantes, desde que não superem o peso máximo de decolagem de 750 kgf.

O Vôo à vela reúne mais de 100 mil pilotos em todo o mundo, numa integração entre homem, máquina e natureza. No vôo sem motor o piloto encontra o verdadeiro prazer de voar, contando apenas com as forças da natureza e a observação do meio ao redor.

Segundo o *site 360graus*, o recorde de distância supera os 2.400 quilômetros; a altura alcançada pela aeronave é ilimitada (até onde as condições meteorológicas ou o oxigênio

permitirem); a velocidade varia de planador para planador, podendo chegar a 300 quilômetros por hora, com médias superiores a 150 quilômetros por hora.

Em Bauru, a Aeroclub participou do I Campeonato Brasileiro de Vôo à Vela em 1949 e desde então vem se destacando nessa modalidade esportiva. A cidade é um dos maiores centros de Vôo a Vela do Brasil e está entre os primeiros colocados no ranking nacional há vários anos. A competição consiste em provas de velocidade, onde é definido um percurso e o piloto que completar em menor tempo (maior velocidade) ganha a prova. A melhor época do ano para a prática do vôo a vela na região de Bauru são os meses de outubro e novembro, quando é possível realizar vôos de mais de 500 km e permanência de mais de seis horas.

### 2.2.3 Esquadrilha da Fumaça

Em história divulgada no *site* da Esquadrilha da Fumaça: em 14 de Maio de 1952, durante o táxi, ouvia-se o inconfundível roncar dos motores. Após um intenso treinamento, nos intervalos de almoço e nas folgas da instrução de vôo de um seletivo grupo de instrutores, o Comandante da Escola de Aeronáutica, decidiu apresentá-los publicamente, quando da realização de uma cerimônia cívico-militar que seria assistida por uma numerosa delegação de Oficiais estrangeiros. Acontecia então, naquela data, o primeiro vôo, era o nascimento da Esquadrilha da Fumaça.

Os Tenentes Domenech, Fraga, Collomer e Martins, com o objetivo de incentivar os Cadetes e de mostrar-lhes que poderiam confiar em seus instrutores e aviões, decolavam e executavam um número de manobras de precisão. No início, faziam *loopings* e *tounneaux* com duas aeronaves (era o vôo de elemento), mais tarde, após os comentários em terra, onde discutiam todos os detalhes, passaram a voar com três aeronaves e finalmente com quatro.

É o que podemos constatar com as próprias palavras do Fumaceiro Domenech: "Entre alunos e obrigações administrativas, os jovens pilotos conseguiam arrumar tempo para decolar com quatro aviões e praticar as primeiras manobras em conjunto. Decolávamos na hora do almoço ou entre as aulas, e voávamos em direção a Jacarepaguá ou Nova Iguaçu, onde realizávamos nossos treinos em segredo. No princípio, praticávamos com dois aviões, e pouco a pouco fomos nos juntando, até que começamos a fazer *loopings* e *tounneaux* com quatro aviões em diamante. Naquela época, quem comandava a divisão de instrução era o Tenente-Coronel Délio Jardim de Mattos, um fanático por acrobacias aéreas, que não só

autorizou as manobras como disse que queria vê-las. E nos mandamos para Jacarepaguá. O Tenente-Coronel Délio pegou um avião e seguiu atrás.



Figura 5 – Esquadrilha da Fumaça fazendo apresentação no Rio de Janeiro. Fonte: Disponível em <[www.rollemborg.com.br](http://www.rollemborg.com.br)> Acesso em 25 de setembro de 2008.

Entusiasmado, acabou contando ao Comandante da Escola o que estávamos fazendo e a reação foi a mesma. E assim realizamos a primeira demonstração sobre os Afonsos."

A Esquadrilha da Fumaça tem uma importante participação junto a história do Aero clube e Bauru. Com apresentações todos os anos, normalmente no aniversário da cidade, 1 de agosto, consegue reunir um número grande de turistas da região, como também a população da cidade.

## 2.3 Aeroclubes

De acordo com o Portal da Aviação, Aeroclubes é uma associação civil cujos principais objetivos são o ensino e a prática da aviação civil, o turismo e desportos, podendo também cumprir missões de emergência ou de notório interesse da população.

No Brasil, um aeroclube só funciona após uma autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que então se encarrega de sua fiscalização e coordenação. Cada aeroclube recebe o nome da respectiva cidade em que está localizado.

Depois de autorizado o aeroclube para a integrar o Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), ficando responsável pelo ensino e treinamento de pessoal de vôo, ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica e também como base para prática de esportes e atividades recreativas relacionadas à área.

No Brasil, o primeiro aeroclube foi o do Campo dos Afonsos, fundado em 14 de outubro de 1911, por um grupo de idealistas, o “Aeroclube Brasileiro” foi verdadeiramente o berço da aviação brasileira. Foi o primeiro a ser fundado no Brasil e um dos primeiros no mundo e teve como presidente honorário Alberto Santos Dumont e um dos sócios era o tenente Ricardo Kirk, o primeiro oficial do Exército e o segundo militar brasileiro a obter um *brevet* de piloto de aviões.

Hoje, o Aeroclube dispõe, em Jacarepaguá, de uma sede social e administrativa, inaugurada em 1982, denominada “Mal. Ivo Borges”. A atual Diretoria do Aeroclube do Brasil está priorizando, como um dos mais importantes projetos, a intenção de resgatar a memória histórica do Aeroclube. Trabalha também para dinamizar e modernizar suas atividades.

O Aeroclube do Brasil foi o primeiro, sendo seguido por outros no Brasil inteiro. Essas escolas de aviação espalhadas pelo Brasil, são importantes para suas regiões. Cada Aeroclube leva o nome da cidade ou região em que está localizado. Assim, leva para as competições o nome da cidade, fazendo com que se torne conhecida nessa área.

## 2.4 Aero clube de Bauru

Fundado em 8 de abril de 1939, formou sua primeira turma de pilotos em 21 de fevereiro de 1940. O aeroclube foi projetado pelos engenheiros da Noroeste do Brasil, e foi um dos primeiros aeroclubes e aeroportos do interior do Estado de São Paulo.

Sociedade civil, com patrimônio e administração próprios, tem como principal missão o ensino e a prática da aviação civil, comercial, de turismo e desportiva.

A escola de Aviação do Aeroclube já formou milhares de pilotos de destaque nacional, e é reconhecida como celeiro dos pilotos campeões de vôo à vela.

É considerado um dos clubes com maior atividade aérea em todo o Brasil e possui a maior frota de planadores disponíveis em um clube nacional.

O aeroclube de Bauru está localizado em plena área urbana da zona sul de Bauru. Situado em lugar nobre da cidade, possui 6 hangares, um alojamento com acomodação para 30 visitantes, é outra facilidade do Aeroclube, disponível para os pilotos que vem de várias partes do Brasil e para os alunos que se locomovem até a cidade para estudar na Escola de Aviação.



Figura 6 – Vista aérea das instalações do Aeroclube de Bauru. Fonte: Disponível em <<http://www.aeroclubebauru.com.br>> Acesso em 25 de setembro de 2008.

Está localizado há 3 km do centro da cidade e há apenas dois quarteirões do Bauru Shopping Center. Na entrada do Aeroclube há um ponto de táxi, bem como um atraente

barzinho que serve o autêntico sanduíche Bauru, banca de revistas, restaurantes, lanchonetes e academias de ginástica.

O Aeroclube mantém convênio com hotéis, permitindo aos associados as facilidades de descontos oferecidos especialmente ao clube.

Também oferece o Vôo Panorâmico sobre a cidade de Bauru, em aviões planadores de duplo lugar. Um passeio que pode ser procurado pelos turistas e interessados na experiência da aviação, esse passeio é oferecido diariamente, bastando aos interessados se dirigirem a secretaria do aeroclube, não necessitando agendamento anterior. O passeio aéreo é uma excelente opção turística na cidade.

O Aeroclube de Bauru possui ainda, uma oficina especializada na manutenção de planadores, prestando serviço para proprietários de toda a região.

É responsável por grandes feitos na história da aeronáutica de nosso país.

## **2.5 A Cidade de Bauru**

Bauru é um município situado no estado de São Paulo. Fundado em 1896, é onde vivem, hoje, aproximadamente 347.600 habitantes.

A cidade tem grande destaque na área do esporte, que conta com o Esporte Clube Noroeste, uma das equipes mais tradicionais do futebol do interior paulista, com o estádio para 18.840 espectadores. Foi também onde Pelé iniciou sua carreira, atuando nas categorias infanto-juvenil do Bauru Atlético Clube, antes de se transferir para o Santos. O automobilismo também tem seu espaço com o kartódromo “Toca da Coruja”, que recebe competições de kart e motocicleta em nível regional, estadual e nacional. No aeroclube de Bauru encontra-se o maior centro de vôo à vela do Brasil, com o maior número e variedade de planadores do país. Nesse esporte, Bauru ocupa atualmente o 4º lugar do *ranking* nacional, segundo a Associação Brasileira de Vôo à Vela.

Outro esporte bastante praticado em Bauru é o basquete. A extinta equipe Tilibra / Copimax conquistou alguns títulos em campeonatos.



Figura 7 – Parque Vitória Régia. Fonte: Disponível em <[www.nossosaopaulo.com.br](http://www.nossosaopaulo.com.br)> Acesso em 25 de setembro de 2008.

O setor industrial de Bauru é representado por indústrias de transformação, metal-mecânica e alimentícias.

Bauru é o principal centro econômico e maior município do Oeste Paulista.

É um município com grande atividade universitária, com grandes campus onde funciona importantes Universidades, além de ter grande número de cursos técnicos.

O fato de Bauru estar localizada bem no centro do principal Estado da Federação reflete em sua economia, na medida em que empresas e entidades governamentais mantêm escritórios regionais na cidade para atender especialmente a Região Administrativa. Isto se reflete na economia, considerando o constante e grande número de visitantes que chegam à cidade pelos mais variados motivos.

Também pelo fato de sediarmos hospitais e institutos referenciados em todo o mundo pelo nível científico que oferecem, a movimentação neste sentido é grande, pois pacientes, seus familiares, cientistas e estudiosos para cá se dirigem, proporcionando um "*plus*" de movimentação financeira que afeta diretamente nossa Economia.

A cidade está em fase de absoluta adequação a essa nova realidade e setores a ela ligados aprimoram seus conhecimentos para um melhor atendimento, qualificam seus funcionários e o próprio COMTUR da cidade prepara peças de comunicação, visando auxiliar os que nos visitam.

São muitos os aspectos que fazem de Bauru uma das cidades mais dinâmicas do País, a iniciar pela diversidade de fontes de riquezas que atingem todos os setores.

Todos eles têm expressiva participação no PIB, de forma sazonal, fazendo com que não registremos meses com a economia em baixa no período anual.

O esporte passa a refletir também na economia, na medida em que o Noroeste volta à posição de partícipe do Campeonato Paulista e o Bauru Basquete participa do Campeonato Nacional. Dias de jogos são dias de movimentação na cidade.

Os mais de 25 mil universitários ativam a cidade de forma acentuada, especialmente aqueles que residem em outras cidades e aqui permanecem em repúblicas, pensões ou hotéis. São eles responsáveis por boa parte da injeção financeira na economia local, além de provocarem uma movimentação sócio-cultural que engrandece muito a nossa Bauru.

Em Bauru há também suas belezas, seus lazeres e seus pontos turísticos. Destacam-se: Anfiteatro Vitória Régia, Bauru Shopping Center, Horto Florestal, Jardim Botânico, Museu Ferroviário, Museu Histórico Municipal, Bosque da Comunidade, Praça Rui Barbosa, e até um Jardim Zoológico.



Figura 8 – Bauru Shopping. Fonte: Disponível em <[www.94fm.com.br](http://www.94fm.com.br)> Acesso em 25 de setembro de 2008.

## 3 OBJETIVOS

### 3.1 Objetivo Geral

Essa monografia tem como objetivo geral incentivar a promoção de uma campanha de conscientização da população de Bauru sobre a importância do Aeroclube para o município e para a região, como um atrativo turístico-esportivo, de acordo com a necessidade da população.

### 3.2 Objetivos Específicos

- Destacar a importância histórica do Aeroclube para o município.
- Verificar a opinião da população sobre a atual situação do Aeroclube.
- Caracterizar o Aeroclube como mais um recurso logístico da cidade.
- Propor um projeto de conscientização da população sobre a preservação das características originais do Aeroclube.
- Propor melhorias para o Aeroclube, para estimular o bauruense a mostrar o seu ponto de vista sobre esse importante monumento histórico da cidade e atrair maior número de pessoas para a sua utilização.

## 4 METODOLOGIA

### 4.1 Tipos de Pesquisas

“A necessidade de conhecimento sobre turismo que opõem as decisões, em seus diferentes setores de atuação, é de fundamental importância para os profissionais e pesquisadores da área.” (DENCKER, 2001).

Para a realização desta monografia foi realizada uma pesquisa descritiva, utilizando o questionário como técnica de coleta de dados, aplicado à pessoas de diferentes lugares do município, procurando oferecer uma descrição atual da situação no momento da pesquisa.

Esta monografia foi desenvolvida em duas fases: na primeira fase, foi realizado um levantamento bibliográfico a respeito de Aeroclubes em geral e do Aeroclube de Bauru, a cidade de Bauru, a história da Aviação, e sobre o Turismo Esportivo e suas modalidades aéreas. Já na segunda fase, foi desenvolvida uma pesquisa junto a população bauruense, onde o objetivo foi verificar se há interesse do público em relação ao Aeroclube e seus serviços.

Esta pesquisa mostrou:

- O conhecimento da população em relação a história do Aeroclube e seus serviços oferecidos;
- A importância do Aeroclube de Bauru para a cidade;
- Se há necessidade de publicidade e propaganda para o Aeroclube;
- Se haverá público para o Aeroclube, caso haja uma mudança em relação à eventos.

### 4.2 Técnicas de Pesquisa

A pesquisa bibliográfica foi realizada para melhorar a elaboração do conceito e da definição dos objetivos da pesquisa, portanto, foi possível ter uma visão melhor e maior sobre o tema.

Foram realizadas visitas técnicas ao Aeroclube com a intenção de analisar de perto as condições oferecidas para um projeto de melhorias, essas visitas serão fotografadas para que futuramente se possa comprovar a situação atual do Aeroclube.

O questionário foi elaborado de forma a obter de maneiras mais ordenada as informações necessárias para a realização do projeto. Esse questionário será composto de perguntas de fácil entendimento e resposta. O tratamento dos dados coletados foram feitos através de gráficos e tabelas. O instrumento usado (questionário) para a coleta dos dados está em anexo.

### **4.3 Coleta e análise dos dados**

O questionário realizado foi aplicado a pessoas escolhidas aleatoriamente nos vários bairros da cidade, os quais receberam o questionário e o responderam no horário mais conveniente, a coleta foi feita posteriormente.

As informações coletadas foram analisadas e tabuladas por meio de respostas múltiplas e uma pergunta em aberto, e com base nos resultados foi feita uma análise e interpretação dos mesmos.

### **4.4 Estruturação da Apresentação**

De acordo com os dados obtidos, foi realizada uma apresentação do projeto, com os resultados da pesquisa, com o objetivo de identificar todo o material estudado.

## **5 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

### **5.1 O AERoclUBE DE BAURU: CARACTERIZAÇÃO GERAL**

Realizamos uma visita ao Aeroclube, onde uma pessoa nos recebeu, para nos dar ajuda no projeto, apresentando as instalações, e contando um pouco da história do clube, e fornecendo informações importantes para a realização da pesquisa.

O Aeroclube de Bauru foi fundado em 1939, pelo então Major do exército Américo Marinho Lutz, diretor da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Sua inauguração aconteceu ao mesmo tempo em que foram feitas as homenagens de um ano a Marinho Lutz como diretor da NOB. Ele fundou o Aeroclube a pedido-obrigação do então presidente Getúlio Vargas, para formar pilotos e poder interiorizar o país através da aviação.

Tal medida foi um sucesso e o Aeroclube formou centenas de pilotos que puderam servir o país e realizar o sonho de voar.

São pilotos privados, campeões de Vôo à Vela, planadores, que levam o nome de Bauru pelo Brasil e pelo mundo, pilotos de caça e de transporte da Força Aérea Brasileira, enfim, cidadãos bauruenses e brasileiros que vêem a importância que o Patrimônio Histórico Cultural de cada cidade e nação têm.

O Aeroclube de Bauru possui 6 hangares, sendo um destinado a oficina; um para hagaragem de aviões de instrução; um terceiro, reservado para a acomodação de planadores e três, para a acomodação de aeronaves de terceiros.

Estão disponíveis para o ensino e treinamentos dos alunos e associados 9 aviões e 15 planadores. Conta com câmeras de vídeo que flagram a movimentação da pista de pouso e decolagem durante 24 horas. Este recurso permite aos pilotos de qualquer parte do mundo conferir visualmente o intenso movimento de planadores e aviões que pousam e decolam em Bauru, durante o ano todo.

Outra facilidade do Aeroclube é um alojamento como acomodação para 30 visitantes, disponível para pilotos que vêm de várias partes do Brasil e para os alunos que se locomovem até Bauru para estudar na Escola de Aviação. São suítes com armários e estacionamento próprio.

O Aeroclub está a 3 km do centro da cidade e há 2 quarteirões do Bauru Shopping Center. Há pontos de táxi na entrada, bem como um atraente barzinho, bancas de revistas, restaurantes, lanchonetes e academias de ginástica.

Também mantm convenio com Hotéis, que permitem aos alunos e associados que desfrutem dos descontos oferecidos ao clube.

Outro serviço oferecido pelo clube  o Vo Panorâmico sobre a cidade, em aviões ou planadores de duplo lugar. Este passeio  pouco procurado por turistas, pela falta de divulgao. Para realizar essa experiência basta se dirigir  secretaria do clube, independentemente de agendamento anterior. Os custos para esse passeio são:

<b>Avião – 03 pessoas</b>		
15 minutos	-	R\$ 150,00
30 minutos	-	R\$ 270,00
01 hora	-	R\$ 495,00
<b>Planador – 01 pessoa</b>		
De 15  45 minutos	-	R\$ 100,00

O Aeroclub possui ainda uma oficina especializada na manuteno de planadores, prestando serviço para proprietários de toda a região.

Os cursos oferecidos pelo Aeroclub são muito procurados por pessoas de todo o Brasil. Esses cursos são:

**Piloto Privado de Avião** – Formao para piloto de aeronaves com aulas teóricas e instruo prática de vo que fornece o brevet, habilitando o piloto a voar aeronaves particulares. Durao – teórico: de 3 a 4 meses, com aulas no período noturno; prático – 35h de vo.

**Piloto Privado de Planador** – Formao para piloto de planador, com curso de conhecimentos gerais sobre a aeronave, em solo, e aulas práticas que fornece o brevet, habilitando o piloto a voar em planadores e participar de campeonatos. Curso de conhecimento teórico (*Ground School*) tem durao de 4 horas, parte prática são 25 horas de vo e 45 reboques.

**Piloto Privado de Helicóptero** – Formao para piloto de aeronaves, com aulas teóricas sobre Navegao Aérea, Metereologia, Desempenho e Planejamento de Vo, Teoria de Vo (aerodinâmica), Regulamentos de Tráfego Aéreo e conhecimentos técnicos da

aeronave, desempenho e limitações humanas, procedimentos operacionais e rádio-comunicações. Tem duração de 3 a 4 meses.

**Piloto Comercial de Avião** – Profissionalização em aviação, com aulas teóricas e instrução de prática de voo. Formação que confere a carteira de piloto comercial, habilitando o aviador a voar comercialmente, podendo ser contratado por empresas de aviação comercial e executiva. As aulas teóricas tem duração de 3 à 4 meses, já as práticas são 150 horas de voo.

**Instrutor de Avião e Instrutor de Planador** – Formação de instrutor de voo (aviões e planadores), capacitando o profissional a ministrar o ensino teórico e a instrução prática dentro dos padrões pedagógicos e dos procedimentos técnicos exigidos ao ensino do voo. Duração 30 dias (teórico) e 27 horas (prático).

**Comissário (a) de Voo** – Habilitação e formação para o profissional exercer atividades a bordo de aeronaves civis, comerciais e executivas, fazendo parte de uma tripulação aérea. O comissário de voo é habilitado para cumprir os procedimentos operacionais de segurança que fazem parte da aviação, além de operar equipamentos da aeronave, promover os atendimentos necessários aos passageiros e atuar em situações de emergência e sobrevivência. Tem duração de 3 a 4 meses, aulas teórica e prática. Aulas extracurriculares – etiqueta, postura e maquiagem.

**Voo por Instrumentos** – o curso ensina o profissional a pilotar a aeronave sem as referências visuais externas. Para esse tipo de instrução, são utilizadas as aeronaves e os simuladores, onde o piloto inicia o treinamento de voo por instrumentos, aprendendo a se localizar no espaço apenas por referência dos equipamentos de bordo e auxílios-rádio em terra. Duração – teórico de 3 a 4 meses; prático 45 horas.

**Mecânico de Manutenção Aeronáutica** – curso que habilita o interessado a atuar como mecânico qualificado em manutenção e segurança de aviões, helicópteros e planadores. Opções de especialização em Células, Grupo Motopropulsor e Aviônicos.

**Simuladores** – o Aero clube dispõe de dois simuladores de voo. Ambos são utilizados para treinamento de voo por instrumentos. Para sua utilização o piloto deverá possuir a licença de Piloto Privado e estar cursando ou ter concluído o curso teórico de Voo por Instrumentos. O Simulador é composto de uma cabine que reproduz um monomotor com todos os seus instrumentos, equipamentos de navegação e uma mesa de plotagem, onde ficam registradas as manobras realizadas pelo aluno.

O Aero clube de Bauru se destaca, em todo país, por contar com uma das maiores frotas de aviões e planadores existentes em um clube nacional.

Dispõe de dois treinadores sintéticos de vôo (simuladores), um Frasca 101G e um ATC-710, destinados ao treinamento prático dos candidatos ao Certificado de Habilitação Técnica de vôo por instrumentos.

Atualmente os 4 hangares do Aeroclube estão completos em sua capacidade receptiva, abrigando aeronaves, de propriedade do próprio Aeroclube e de propriedade particular.

O Aeroclube de Bauru tem em seu quadro de associados 160 sócios ativos. Formou no ano de 2006, o total de 29 alunos em avião e planador, e nos cursos teóricos teve a formação de 58 alunos de comissário, 15 pilotos privados e 20 pilotos comerciais.

Possui grandes pilotos formados na associação, como: Cel. Ozires Silva; Maj. Marcos Pontes; João Alexandre Widmer, isto mostra a qualidade de serviços que a associação fez nos últimos anos.

Hoje tem como **Presidente Fabio Freire Lara, e o Vice-Presidente Carlos dos Reis Pereira de Araújo.** Tem também em seu quadro de diretores:

<b>Tesoureiro</b>	Ivonei Simão Arcanjo
<b>Conselho Fiscal</b>	Fabio Pereira Vieira Luciano Pereira Vieira Rodrigo dos Santos Otero
<b>Suplente de Conselho Fiscal</b>	Rogério Chiossi Timoni
<b>Diretor de Vôo à Vela</b>	Fabio Pereira Vieira
<b>Diretor de Instrução</b>	César Augusto Perroni
<b>Diretor de Materiais</b>	Paulo Sérgio Molan
<b>Diretor de Segurança</b>	Rodrigo dos Santos Otero
<b>Diretor Social</b>	Vicente Afonso Filho
<b>Diretor Jurídico</b>	Adriano Morelli

O Aeroclube de Bauru fica na  
Alameda Doutor Octavio Pinheiro Brisolla, 19-100  
Jardim Aeroporto – Bauru  
Telefone: (14) 3234-7900



Figura 9 – Vista Panorâmica – Aero clube de Bauru. Fonte: Disponível em: <<http://www.aeroclubebauru.com.br>> . Acesso em 16 out. de 2008.

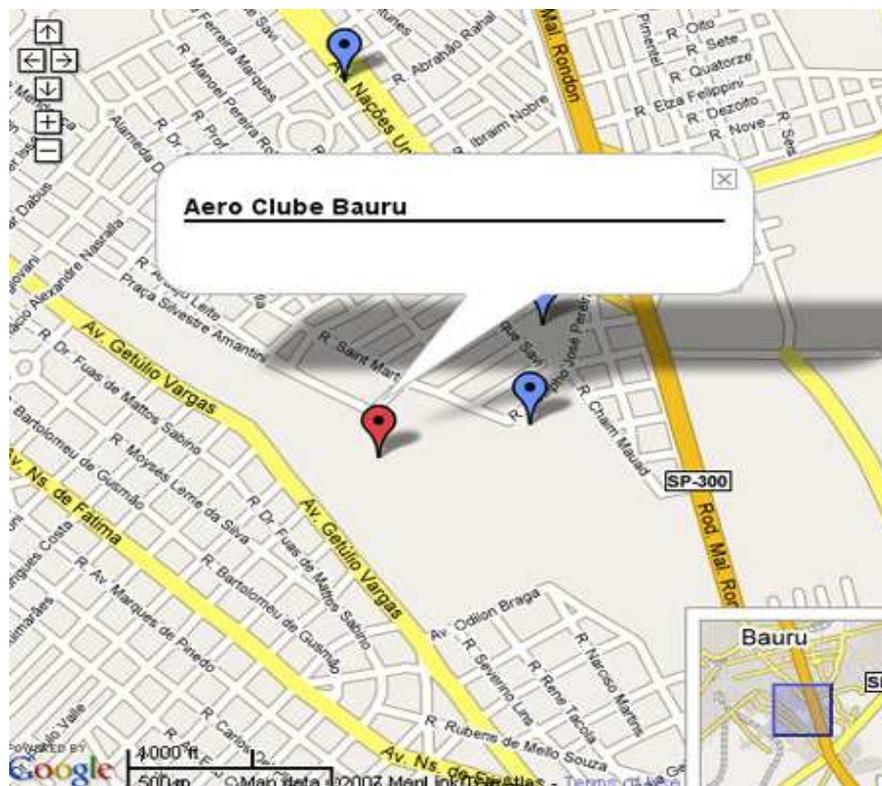


Figura 10 – Mapa do Aero clube de Bauru – Fonte: Disponível em: <<http://www.aeroclubebauru.com.br>> Acesso em 16 out. de 2008.

## 5.2 ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

Após a coleta dos dados, iniciamos o trabalho de tratamento dos dados para obtermos alguns resultados.

Foi realizada uma pesquisa com 31 pessoas, tanto do sexo masculino como do feminino, entre 12 à 53 anos, de diferentes bairros do município, para identificar o grau de interesse sobre o Aeroclube de Bauru. Abaixo segue o gráfico com a média de idade dos entrevistados, sendo que a maior parte é de 21 à 25 anos, com ensino superior incompleto, onde muitos ainda estão cursando.

Percebemos que são jovens, que são potenciais captadores de recursos econômicos e turísticos. Os jovens de hoje conhecem muitas pessoas, podemos analisar que se o Aeroclube fosse melhor aproveitado e houvessem eventos para jovens, talvez eles tragam mais jovens, fazendo o Aeroclube de Bauru ser melhor divulgado e bastante freqüentado.

Gráfico 1 – Faixa etária dos entrevistados

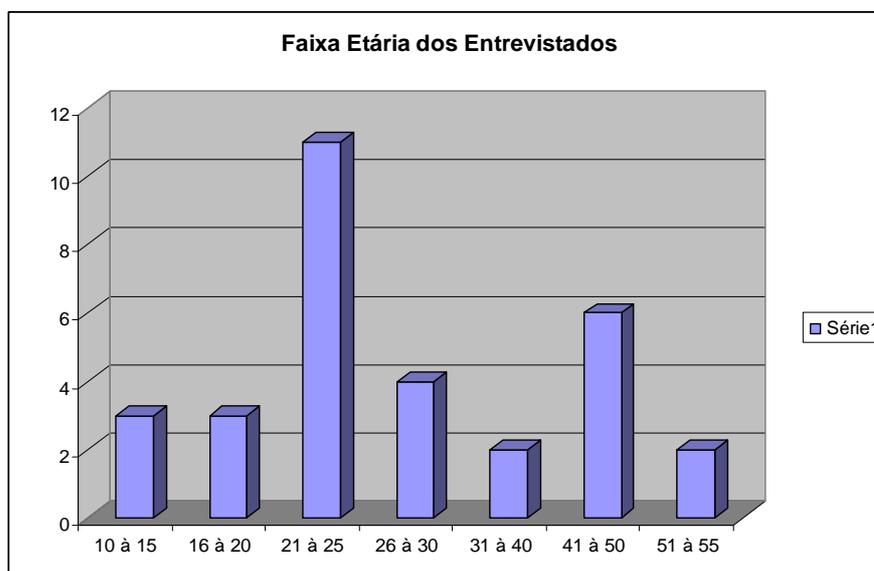
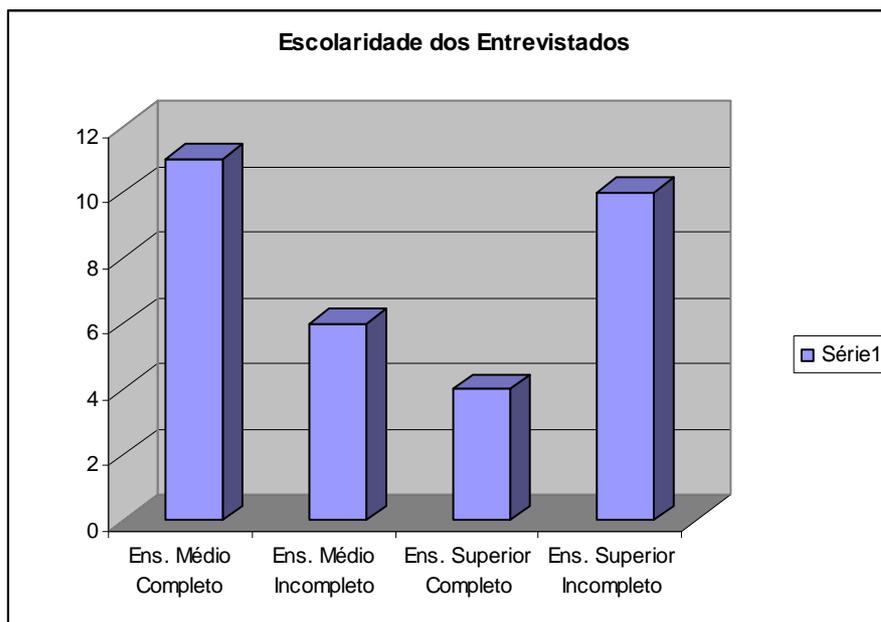


Gráfico 2 – Escolaridade dos entrevistados



Foi perguntado aos entrevistados se eles conheciam o Aeroclube de Bauru, a maioria, que representa 29 pessoas (93,5%) respondeu que sim, que já conhece o Aeroclube de Bauru. Essa pergunta foi elaborada com a intenção de saber se as pessoas sabem da existência de um Aeroclube em Bauru, pois até a construção do novo Aeroporto, muitos tinham o Aeroclube apenas como um aeroporto comum. Conforme mostra a tabela 1 abaixo:

Tabela 1 – Conhecimento dos entrevistados sobre o Aeroclube de Bauru

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	29	93,5 %
NÃO	2	6,5 %
TOTAL	31	100 %

F.A. – Frequência Absoluta

F.R. – Frequência Relativa (%)

A próxima pergunta foi se os entrevistados já haviam visitado o Aeroclube de Bauru em alguma ocasião, e o resultado foi que grande parte, representando 27 pessoas (88 %) já visitou o Aeroclube de Bauru. Essa questão foi elaborada para saber se as pessoas conhecem as instalações do Aeroclube ou já foram em algum evento realizado no clube. Isso nos mostra que grande parte da população de Bauru conhece as instalações do Aeroclube e não frequenta por alguma razão, portanto, é uma questão a ser trabalhada nesse caso, pois o Aeroclube tem porte para acolher mais visitantes do que recebe hoje.

Tabela 2 – Visitação ao Aeroclube de Bauru pelos entrevistados

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	27	88 %
NÃO	4	12 %
TOTAL	31	100 %

F.A. – Freqüência Absoluta

F.R. – Freqüência Relativa

Outra questão interessante era se os entrevistados tinham o conhecimento que Bauru era considerada a “Capital do Vôo à Vela”, pois é uma marca importante para o esporte e para o município. A maioria dos entrevistados, representando 20 pessoas (64,5 %) não tinham esse conhecimento, e podemos entender que essa é uma marca que deve ser mais divulgada, pois é um grande marco para o município, e pode incentivar mais pessoas a praticarem o esporte ou atrair mais admiradores, além de atrair investidores e credibilidade para o clube.

Tabela 3 - Bauru – “Capital do Vôo à Vela”

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	11	35,5 %
NÃO	20	64,5 %
TOTAL	31	100 %

F.A. – Freqüência Absoluta

F.R. – Freqüência Relativa

Foi feita uma questão para saber a opinião dos entrevistados sobre a importância do Aeroclube de Bauru, como podemos observar na tabela abaixo, houveram diversos tipos de respostas referente a esta questão.

A maioria dos entrevistados, representando 11 pessoas (35 %) acredita que o Aeroclube de Bauru tem importância como patrimônio histórico e cultural bem como sua história para a cidade é também muito importante. Já alguns, representando 4 pessoas (12,5 %) acham que os cursos oferecidos para formação de pilotos, comissários entre outros é de grande importância para o município. O Turismo também está entre as respostas dos entrevistados, juntamente com passeios, visitas e lazer, sendo 20 % das respostas, representando 6 pessoas. Outros acham que as crianças devem conhecer o Aeroclube de Bauru para saberem a sua história e importância na área da Aviação.

Há pessoas (35 %) que pensam que o Aeroclube de Bauru é importante para o desenvolvimento da cidade, e ainda acham que pode ser um gerador de empregos.

Outro item importante que foi observado é o esporte, as competições, e a referência ao Vôo à Vela, há pessoas, representando 3 pessoas, (10 %) que sabem que ocorrem esse tipo de esporte no município, mas não sabiam que Bauru é um importante ponto de referência em campeonatos, e reconhecido como a “Capital do Vôo à Vela”.

E ainda houveram pessoas, representando 3 pessoas (10 %) que citaram que o Aeroclube de Bauru perdeu a importância para a cidade, devido ao novo Aeroporto Moussa Tobias, e falta de divulgação de serviços oferecidos pelo Aeroclube, bem como falta de eventos que poderiam ser realizados naquela área.

Tabela 4 – Importância do Aeroclube de Bauru para os entrevistados

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
Passeios, visitas, lazer, Turismo	6	20 %
Patrimônio Histórico, História da Cidade, Desenvolvimento e geração de empregos	11	35 %
Esporte, competições, referência do Vôo à Vela	3	10 %
Cursos e formação de pilotos, comissários entre outros	4	12,5 %
Perdeu a importância	3	10 %
Não sabem ou não responderam	4	12,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100 %</b>

F.A. – Frequência Absoluta

F.R. – Frequência Relativa

A próxima questão foi dividida em duas partes. A primeira era se os entrevistados tinham algum conhecimento sobre os serviços oferecidos pelo Aeroclube de Bauru, onde a maioria (77,5 %), representando 24 pessoas, respondeu que não. A segunda parte, era para os que não conheciam os serviços oferecidos pelo Aeroclube de Bauru, se teriam interesse em conhecer, onde o resultado foi que a grande maioria dos que não conheciam tem sim curiosidade em conhecer.

Tabela 5 – Conhecimento sobre os serviços oferecidos pelo Aeroclube de Bauru

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	7	22,5 %
NÃO	24	77,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100 %</b>

F.A. – Frequência Absoluta      F.R. – Frequência Relativa

Tabela 6 – Interessados em conhecer os serviços oferecidos

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	22	91,7 %
NÃO	2	8,3 %
<b>TOTAL</b>	<b>24</b>	<b>100 %</b>

F.A. – Frequência Absoluta      F.R. – Frequência Relativa

Pelo que podemos concluir das tabelas acima, dos 24 entrevistados que não conhecem os serviços oferecidos pelo Aeroclube de Bauru, como vôos panorâmicos, cursos, etc., tem curiosidade em conhecer. Isso poderia ser resolvido com divulgações desses serviços, através de mídia, folders, divulgação em escolas, e promoções que poderiam ser feitas pelo próprio Aeroclube. Isso mostra que o Aeroclube poderia melhorar em questão de turismo, trazendo mais pessoas para conhecer e fazer uso de sua área, que é muito extensa e pode ser melhor utilizada.

Outra questão aplicada aos entrevistados era para saber se houvessem eventos no Aeroclube de Bauru, se as pessoas compareceriam. Quase todos os entrevistados, representando 29 pessoas (93,5 %) responderam que sim, como podemos observar com a tabela abaixo, esses eventos podem ser ferramentas de promoção do clube e captação de recursos.

Tabela 7 – Presença dos entrevistados em eventos no Aeroclube de Bauru

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	29	93,5 %
NÃO	2	6,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100 %</b>

F.A. – Frequência Absoluta      F.R. – Frequência Relativa

A próxima questão era para saber se algum dos entrevistados já tiveram contato com algum tipo de propaganda do Aeroclube de Bauru, onde a maioria, representando 23 pessoas, (74,2 %) respondeu que nunca tiveram contato com nenhum tipo de propaganda do Aeroclube de Bauru. Podemos observar que se for feita maior divulgação do Aeroclube, tanto a população de Bauru como da região conhecerá a história e os serviços do Aeroclube, fazendo com que cresça o interesse pelo esporte e pelo clube.

Tabela 8 – Contato com Propaganda do Aeroclube de Bauru

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	8	25,8 %
NÃO	23	74,2 %
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100 %</b>

F.A. – Frequência Absoluta

F.R. – Frequência Relativa

Outra questão era para saber se o Aeroclube poderia se tornar um grande centro de eventos. Esta questão tem como objetivo identificar se as pessoas acham que o Aeroclube de Bauru tem potencial para realizar eventos no município, tanto pelo seu espaço físico, como pelo esporte, com realização de apresentações, e divulgação dos campeonatos realizados. A maioria dos entrevistados, representando 28 pessoas (90,4 %) acredita que isso possa acontecer, enquanto apenas 9,6 % acredita que não, como podemos observar na tabela abaixo:

Tabela 9 – Aeroclube de Bauru como Centro de Eventos

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	28	90,4 %
NÃO	3	9,6 %
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100 %</b>

F.A. – Frequência Absoluta

F.R. – Frequência Relativa

A próxima questão foi elaborada para saber se as pessoas acham que o Aeroclube de Bauru seja considerado um Patrimônio Histórico e Cultural, e pelas respostas, representando 29 pessoas (maioria 93,5 % responderam que sim) podemos crer que a população ainda se importa com a História do Aeroclube e o considera como um Patrimônio Histórico para a cidade.

Tabela 10 – Aeroclube de Bauru como Patrimônio Histórico Cultural

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	29	93,5 %
NÃO	2	6,5 %
TOTAL	31	100 %

F.A. – Frequência Absoluta

F.R. – Frequência Relativa

O Aeroclube de Bauru poderia gerar recursos econômicos e turísticos para a cidade, foi o que a maioria dos entrevistados, representando 30 pessoas (96,7 %) respondeu na questão de n.º 11, sendo assim, podemos acreditar que se for apresentado uma proposta de melhoria há grandes chances da população de Bauru comparecer mais no Aeroclube, pois eles tem consciência sobre turismo, e que isso precisa ser melhorado.

Tabela 11 – Aeroclube de Bauru como forma de gerar recursos econômicos e turísticos para Bauru

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	30	96,7 %
NÃO	1	3,3 %
TOTAL	31	100 %

F.A. – Frequência Absoluta

F.R. – Frequência Relativa

Para concluir o questionário, a última questão procurou identificar, na opinião dos entrevistados, em relação a construção do novo Aeroporto em Bauru (Aeroporto Moussa Tobias) o Aeroclube de Bauru poderia ser utilizado para outros fins, como por exemplo: um centro de eventos, ou como foi comentado anteriormente, com o loteamento da área onde se encontra o Aeroclube, os recursos gerariam asfalto e investimento para a periferia, ou então somente para o esporte, com competições. Ainda assim a maioria dos entrevistados, representando 19 pessoas, (61,3 %) respondeu que sim, que o Aeroclube poderia ser utilizado para outros fins. Poderia ser utilizado como, por exemplo, para eventos ou para caminhadas, e não só para o esporte.

Tabela 12 – Aeroclube de Bauru utilizado para outros fins

<b>RESPOSTAS</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
SIM	19	61,3 %
NÃO	12	38,7 %
TOTAL	31	100 %

F.A. – Frequência Absoluta

F.R. – Frequência Relativa

Este questionário mostrou como a população tem noção de turismo, e sente falta de lugares para lazer, e como pudemos perceber o Aeroclube tem espaço para eventos, e para outras atividades que podem ser realizadas no local. Basta apenas, aproveitar o que tem e fazer pequenas mudanças para receber o público que tem interesse em participar da história do clube e do município.

## 6 CONCLUSÃO

Com a pesquisa realizada foi possível observar que se o Aero clube fosse mais divulgado, referente aos cursos que oferece, se sua história fosse mais estudada e mais explorada pela população e se sua área fosse mais bem aproveitada, como para outros tipos de eventos, o Aero clube de Bauru seria mais procurado, e haveria mais interesse tanto da própria população de Bauru, como da região.

Podemos perceber que há um bom relacionamento entre o Aero clube com a população, apesar da denunciada falta de comunicação, portanto se houvesse uma melhoria na comunicação com o público o Aero clube teria uma gestão de destaque.

Foram analisados e encontrados vários pontos positivos dentro do Aero clube de Bauru, como por exemplo: autoridades controladas (DAC / ANAC), atualização de recursos (carregador de baterias, oficina própria, aviões rebocadores, novos equipamentos), manutenção (pista de pouso e decolagem, estrutura, aeronaves e planadores), administração (sem fins lucrativos, organização, gerenciamento de pessoal, cursos, dinheiro em caixa, suporte a operação de solo de vôo).

Assim também foram encontrados vários pontos negativos internos, como por exemplo: problemas de comunicação diretoria (pequeno contato da diretoria com os associados, falta de divulgação dos eventos da diretoria, falta divulgação de eventos), excesso de aeronaves nos hangares, acesso de automóveis na área do Aero clube, desorganização, falta de cursos para a utilização dos pára-quedas.

Essa monografia mostrou que a população teria interesse no Aero clube de Bauru se fosse mais bem aproveitado, tanto para eventos, como para divulgação de seus cursos e campeonatos.

É importante criar uma proposta de melhoria a ser apresentada ao Aero clube de Bauru, para que possa ser estudado e assim solucionar essas questões que estão pendentes com a população, pois o espaço é apropriado, e a população espera uma maior dedicação de seus dirigentes para seu público. Segue algumas sugestões que consideramos pertinentes para o crescimento do Aero clube de Bauru.

## 7 RECOMENDAÇÕES

Uma estratégia que poderia melhorar o desempenho do Aero clube está relacionada a questões de revisão dos processos e formas de comunicação desde eventos até prestação de contas de assuntos ligados a própria gestão.

O que poderia ser feito: divulgação de eventos mensais – informativo mensal com as principais realizações do clube, divulgando eventos, novas aquisições, data de cursos, provas, entre outras informações importantes para a população. Esse informativo seria entregue em escolas e empresas interessadas, podendo haver um cadastro junto ao Aero clube.

É recomendável também um serviço de “SAC” (Serviço de Atendimento ao consumidor), onde os alunos e interessados possam manifestar suas sugestões sobre os processos atuais, melhorando assim o nível de harmonia entre a diretoria, os associados, os alunos e a população de Bauru.

Poderia ser feito um folheto contando a história do Aero clube e entrega-los nas escolas públicas e privadas de Bauru, para que as crianças tenham conhecimento e se interessem mais sobre o patrimônio da cidade.

## REFERÊNCIAS

360graus – ESPORTE DE AVENTURA. Disponível em <<http://360graus.terra.com.br/>>  
Acesso em: 15 ago. 2008.

AEROCLUBE DE BAURU. Disponível em: <<http://www.aeroclubebauru.com.br>>. Acesso em: 28 ago. 2008.

AEROCLUBE DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.aeroclubedobrasil.com.br/>>. Acesso em: 29 ago. 2008.

AEROCLUBE VIRTUAL. Disponível em: <<http://www.aeroclubevirtual.com.br/>>. Acesso em: 30 ago. 2008.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Disponível em <<http://www.anac.gov.br/>>. Acesso em: 16 set. 2008.

BARRETO, Margarita. **Planejamento e Organização em Turismo**. Campinas: Papirus, 1996.

BENI, Mario Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: Senac, 1998.

COHEN, Eric. *The Sociology of Tourism: Approaches, issues and findings*. London: Routledge, 1996.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AEROMODELISMO – COBRA. Disponível em <<http://www.cobra.org.br/>>

COSTA, Fernando Hippólito da. **Santos Dumont, História e Iconografia**, São Paulo: INCAER, 1982.

DENCKER, Ada de Freitas. **Métodos e Técnicas de Pesquisa em Turismo**. São Paulo: Futura, 2001.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO. Disponível em <<http://www.infraero.gov.br/>>. Acesso em: 17 set. 2008.

ESQUADRILHA DA FUMAÇA. Disponível em <<http://www.esquadrilhadafumaca.com.br/>>. Acesso em: 18 ago. 2008.

FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO À VELA. Disponível em: <<http://www.planadores.org.br/>>. Acesso em: 26 ago. 2008.

GOIDANICH, K.L.; MOLLETA, V. F. **Turismo Esportivo**. Porto Alegre: Sebrae / R.S., 1998.

HOLLOWAY, Christopher. *The Business of Tourism*. Inglaterra: Longman, 1994.

HORONJEFF, Robert. **Aerportos: Planejamento e Projeto**, Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico S.A., 1966.

KRIPPENDOR, Jost. *The Holiday Makers*. Oxford: Butterworth Heinemann, 1987.

LAZARINI, Elias Junior. **Turismo Esportivo: rendas, educação e lazer**. Universidade do Vale do Itajaí, 2004.

MASCARENHAS, Gilmar. **A leviana territorialidade dos esportes de aventura**. In: MARINHO, Alcyane e BRUHNS, Heloísa (orgs.). Turismo, lazer e natureza. São Paulo: Manole, 2003.

MATHIESON, A.; WALL, G. *Tourism: Economics, physical and social impacts*. Inglaterra, Longman, 1982.

MEDEIROS, João Dutra. **Pioneiros do Ar e a Evolução da Aviação**, Rio de Janeiro: ETA – Editora Técnica de Aviação Ltda., 1979.

MELO, Victor. *L'Animation Culturelle au Bresil: um panorama*. Paris, 2005.

MILLBROOKE, Anne Marie. *Aviation History*. Jeppesen: Sanderson, 1999.

MINISTÉRIO DO TURISMO – EMBRATUR. Disponível em:  
<<http://www.turismo.gov.br/>>. Acesso em: 15 set. 2008.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO – OMT. Disponível em  
<<http://www.unwto.org/index.php>>. Acesso em: 21 ago. 2008.

PORTAL DA AVIAÇÃO. Disponível em <<http://www.aerovirtual.org/>>. Acesso em: 15 set. 2008.

PORTAL DE BAURU. Disponível em <<http://www.portaldebauru.com.br/index.html>>. Acesso em 19 set. 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. Disponível em: <<http://www.bauru.sp.gov.br/>>. Acesso em: 18 ago. 2008.

RODRIGUES, Ayr Balastrieri. **Turismo: Desenvolvimento Local**, São Paulo: Hucitec, 1997.

SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO – SETUR. Disponível em:  
<<http://www.selt.sp.gov.br/index.php>>. Acesso em: 22 ago. 2008.

TORRE, De La. *El Turismo: fenómeno social*. México: Fondo de Cultura Económica, 1992.

TYLER, D., GUERRIER, Y., ROBERTSON, M. **Gestão de Turismo Municipal**, São Paulo: Futura, 2003.

WERNECK, Christianne; STOPPA, Edmur e ISAYAMA, Hilder. **Lazer e Mercado**. Campinas: Papirus, 2001.

WIKIPEDIA – A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO. Disponível em <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria\\_da\\_avia%C3%A7%C3%A3o](http://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_da_avia%C3%A7%C3%A3o)>. Acesso em: 23 set. 2008.

WIKIPEDIA – A HISTÓRIA DE BAURU. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Bauru>>. Acesso em: 30 ago. 2008.

## APÊNDICE

### QUESTIONÁRIO APLICADO A POPULAÇÃO

*Prezados Entrevistados,*

Meu nome é *Débora Laís de Andrade*, estou concluindo o curso de Turismo na Universidade do Sagrado Coração, e o meu trabalho de conclusão de curso é uma monografia sobre o *Aeroclube de Bauru*, para tanto necessito de sua colaboração, respondendo com sinceridade esta pesquisa com finalidades meramente acadêmicas.

#### O AEROCLUBE DE BAURU

1 – Identificação

Idade: \_\_\_\_\_ anos

Escolaridade:

Ensino Médio Completo     Ensino Superior Completo     Outros

Ensino Médio Incompleto     Ensino Superior Incompleto

2 – Você conhece o Aeroclube de Bauru?

Sim                       Não

3 – Você já visitou o Aeroclube de Bauru?

Sim                       Não

4 – Você sabia que Bauru é considerada a “Capital do Vôo à Vela”?

Sim                       Não

5 – Em sua opinião, qual a importância do Aeroclube para Bauru?

---

---

---

---

6 – Você conhece os serviços oferecidos pelo Aeroclube de Bauru?

Sim                       Não

Se não, tem curiosidade em conhecer?

Sim                       Não

7 – Se houvessem eventos no Aeroclube, você compareceria?

Sim                       Não

8 – Você já teve contato com algum tipo de publicidade e propaganda sobre o Aeroclube de Bauru?

Sim                       Não

9 – Você acredita que o Aeroclube de Bauru possa ser um “centro de eventos”?

Sim                       Não

10 – Você acha que o Aeroclube de Bauru deve ser considerado um patrimônio cultural?

Sim                       Não

11 – Você vê o Aeroclube como uma forma de gerar recursos econômicos e turísticos para a cidade?

Sim                       Não

12 – Você acha que com o novo Aeroporto em Bauru, o Aeroclube deva ser utilizado para outros fins?

Sim                       Não

## ANEXOS

### ANEXO 1

#### **Associação Brasileira de Vôo à Vela - ABVV**

#### **Ranking de Pilotos**

**2/6/2008**

#### **Pos. Piloto Pontos Clube que representa atualmente**

- 1º- Maikon Petry 286 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 2º- Guilherme Purnhagen 268 Aeroclube de Rio do Sul
- 3º- Wolfran Alfred Heinz Gabler 227 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 4º- Celso João Jafet 187 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 5º- Claudio Blois Duarte 171 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 6º- Egon Otto Rehn 155 Aeroclube de Luziania
- 7º- Thomas Milko 155 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 8º- Cláudio Affonso Junqueira 152 Aeroclube de Bauru
- 9º- Karl Voetsch 137 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 10º- Alberto Henrique Kunath 134 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 11º- Carlos Alberto Lorenzini 124 Aeroclube de Luziania
- 12º- João Alexandre Widmer 120 Aeroclube de Bauru
- 13º- André Nardelli Pinto Barbosa 117 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 14º- Cláudio Eduardo Schimidt 114 Aeroclube de Rio Claro
- 15º- Henrique Azevedo Navarro Vieira 113 Aeroclube Mineiro de Planadores
- 16º- José Eduardo Pauletto Pontes 106 Aeroclube de Bauru
- 17º- Matheus Piccin Fontana 102 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 18º- Norberto Martini Ribeiro 93 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 19º- Shidney Machado 86 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 20º- Armando Ricardo Pucci 82 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 21º- Júlio Cesar Ribeiro 79 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 22º- Fabiano Aroeira 74 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 23º- Andre Emanuel S Meneghin 68 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 24º- Cassiano Corazza 68 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 25º- Mauricio Zendron 66 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 26º- Ricardo Tatsch 65 Aeroclube Espumoso
- 27º- Jorge Neumann 63 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 28º- Guilherme Dias Ribeiro 55 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 29º- Dante Tagliari 53 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 30º- Lucas Rafael Stange 53 Aeroclube de Balsa Nova
- 31º- Geraldo A Cofcewicz 48 Aeroclube de Videira

**ANEXO 2****Associação Brasileira de Vôo à Vela - ABVV****Ranking de Clubes****2/6/2008**

- 1 ° - Aeroclube Politécnico de Planadores 954
- 2 ° - Aeroclube de Palmeira das Missões 877
- 3 ° - Aeroclube do Planalto Central - APC 616
- 4 ° - Aeroclube de Bauru 512
- 5 ° - Aeroclube de Luziania 290
- 6 ° - Aeroclube de Rio do Sul 268
- 7 ° - Aeroclube de Rio Claro 144
- 8 ° - Aeroclube Montenegro 106
- 9 ° - Aeroclube Espumoso 83
- 10 ° - Clube de Vôo a Vela da Academia da Força Aérea 82
- 11 ° - Aeroclube de Balsa Nova 77
- 12 ° - Aeroclube de São Miguel d'Oeste 72
- 13 ° - Aeroclube Mineiro de Planadores 61
- 14 ° - Aeroclube de Videira 48
- 15 ° - Aeroclube de Tatuí 45
- 16 ° - Clube Albatroz de Planadores 37
- 17 ° - Aeroclube de Blumenau 16
- 18 ° - Aeroclube de Erechim 14
- 19 ° - Sem Clube 4
- 20 ° - Clube de Vôo a Vela do CTA 2
- 21 ° - Aeroclube de Bebedouro 0
- 22 ° - Aeroclube de Bento Gonçalves 0
- 23 ° - Aeroclube de Campo Mourao 0
- 24 ° - Aeroclube de Cruz Alta 0
- 25 ° - Aeroclube de Juiz de Fora 0
- 26 ° - Aeroclube de Marília 0
- 27 ° - Aeroclube de Novo Hamburgo 0
- 28 ° - Aeroclube de Planadores do Rio de Janeiro 0
- 29 ° - Aeroclube de Uberaba 0
- 30 ° - Aeroclube de Varginha 0

## ANEXO 3

## Recordes Nacionais – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO À VELA - ABVV

Recordista	Data	Marca Km	Classe	Planador	Região
(virtual)	---	557	15m	---	---
Thomas Milko	1/10/2002	1059,6	Livre	DG-800B	Juazeiro do Norte
(virtual)	---	400	Olímpica	---	---
(virtual)	---	360	KW-1	KW-1	---
(virtual)	---	557	15m	---	---
(virtual)	---	816	Livre	---	---
<b>Henrique Navarro</b>	<b>14/11/2005</b>	<b>413,4</b>	<b>Olímpica</b>	<b>PW-5</b>	<b>Bauru</b>
(virtual)	---	360	KW-1	KW-1	---
Karl Paul Voetsch	12/10/2007	813,6	15m	Ventus 2c/15	Juazeiro do Norte
Karl Paul Voetsch	12/10/2000	959	Livre	DG-500M	Juazeiro do Norte
Cláudio Blois Duarte	12/10/2002	510,2	Olímpica	PW-5	Formosa
Carlos A. Lorenzini	24/1/2006	409,6	KW-1	KW-1	Luziania
<b>Henrique Navarro</b>	<b>16/11/2005</b>	<b>556</b>	<b>15m</b>	<b>Discus B</b>	<b>Bauru</b>
---	---	830	Livre	---	---
---	---	400	Olímpica	---	---
---	---	360	KW-1	KW-1	---
Zdenek Peter Volf	22/9/2000	475	15m	Discus B	Bebedouro
Karl Paul Voetsch	12/10/2000	913,9	Livre	DG-500M	Juazeiro do Norte
Carlos A. Lorenzini	22/2/2005	310	Olímpica	KW-1	Luziania
Carlos A. Lorenzini	22/2/2005	310	KW-1	KW-1	Luziania
Celso Jafet	23/11/1991	599	15m	Discus B	Jundiá
Karl Paul Voetsch	11/10/2005	810	Livre	DG-500M	Juazeiro do Norte
<b>Improta</b>	<b>9/10/2002</b>	<b>407,3</b>	<b>Olímpica</b>	<b>PW-5</b>	<b>Bauru</b>
Maikon Petry	3/11/2005	325,9	KW-1	KW-1	Palmeira
Karl Paul Voetsch	28/9/2007	639,5	15m	Ventus 2c/15	Juazeiro do Norte
Karl Paul Voetsch	4/10/2005	745,8	Livre	DG-500M	Juazeiro do Norte
---	---	459	Olímpica	---	---
---	---	346	KW-1	---	---
Karl Paul Voetsch	10/10/2007	751,4	15m	Ventus 2c/15	Juazeiro do Norte
Karl Paul Voetsch	29/9/2002	831,1	Livre	DG-500M	Juazeiro do Norte
Maikon Petry	13/10/2006	409,9	Olímpica	PW5	Palmeira
Matheus Fontona	13/10/2006	364,8	KW-1	KW-1	Palmeira
Recordista	Data	Marca Km	Classe	Planador	Região
Wolfran Gabler	4/3/2005	151,2	15m	Discus B	Palmeira
Wolfran Gabler	4/3/2005	151,2	Livre	Discus B	Palmeira
Maikon Petry	3/11/2006	101,1	Olímpica	PW-5	Palmeira
Wolfran Gabler	20/12/2007	82,25	KW-1	KW-1	Palmeira
Wolfran Gabler	12/10/2000	132,2	15m	Discus B	Bebedouro
Egon Otto Rehn	28/8/1998	152,1	Livre	ASW-22 BLE	Panambi
Cláudio Blois Duarte	19/9/1998	83,5	Olímpica	PW-5	Formosa
Carlos A. Lorenzini	5/10/2003	75	KW-1	KW-1	---
<b>Maikon Petry</b>	<b>21/12/2007</b>	<b>115,35</b>	<b>15m</b>	<b>Discus B</b>	<b>Bauru</b>
Egon Otto Rehn	1/9/2004	128	Livre	ASW-22 BLE	Panambi
Cláudio Blois	18/10/2005	96,8	Olímpica	PW 5	Formosa
(virtual)	---	55.8	KW-1	KW-1	---

## ANEXO 4

## Ranking geral - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO Á VELA - ABVV

Nome | pontos | Aeroclube

---

- 1 °-Zdenek Peter Vaclav Volf 461 Aeroclube de Bebedouro
- 2 °-Luiz Fernando Improta 374 Aeroclube de Bauru
- 3 °-Cláudio Affonso Junqueira 328 Aeroclube de Bauru
- 4 °-Wolfran Alfred Heinz Gabler 326 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 5 °-Cláudio Blois Duarte 320 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 6 °-Henrique Azevedo Navarro Vieira 311 Aeroclube de Bauru
- 7 °-Luiz Ricardo Coppini 281 Aeroclube de Bauru
- 8 °-Shidney Machado 267 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 9 °-Thomas Milko 262 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 10 °-Maikon Petry 255 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 11 °-José Carlos Ferraz 233 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 12 °-Alberto Henrique Kunath 229 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 13 °-Armando Ricardo Pucci 220 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 14 °-Milton Soares 209 Clube de Vôo a Vela do CTA
- 15 °-Celso João Jafet 198 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 16 °-Luciano Pereira Vieira 174 Aeroclube de Bauru
- 17 °-Luiz Roberto Caldeira Neves 163 Aeroclube de Bebedouro
- 18 °-Antonio Marinho Junior 153 Aeroclube de Tatuí
- 19 °-Flavio Alexandre Sampionato 149 Aeroclube de Bebedouro
- 20 °-Marco Antonio Ruotolo 147 Clube de Vôo a Vela do CTA
- 21 °-Luiz Antonio Dal Magro 139 Aeroclube de São Miguel d'Oeste
- 22 °-Marco Antonio Barra Montevechi 137 Aeroclube de Varginha
- 23 °-Júlio César Ribeiro 132 Aeroclube do Planalto Central - APC
- 24 °-João Alexandre Widmer 126 Aeroclube de Bauru
- 25 °-Sérgio Bassi 122 Clube de Vôo a Vela do CTA
- 26 °-Antonio Carlos Forjaz Soares 121 Clube de Vôo a Vela do CTA
- 27 °-Cláudio Eduardo Schmidt 114 Aeroclube de Rio Claro
- 28 °-Marcelo Gobett Cardoso 114 Clube de Vôo a Vela da Academia da Força Aérea
- 29 °-Hélder Bósi e Silva 106 Aeroclube de Uberaba
- 30 °-Egon Otto Rehn 104 Sem Clube
- 31 °-João Gustavo Barros Carvalho 97 Aeroclube de Marília
- 32 °-Braucilio Foganholo Junior 96 Aeroclube de Marília
- 33 °-Télio Delmar Hartmann 94 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 34 °-Werner Niederberger 94 Aeroclube de Erechim
- 35 °-Dante Tagliari 91 Aeroclube de Palmeira das Missões
- 36 °-Ricardo Beltran Crespo 90 Clube de Vôo a Vela da Academia da Força Aérea
- 37 °-Karl Voetsch 82 Aeroclube Politécnico de Planadores
- 38 °-Felipe Dantas Abrahão 80 Clube de Vôo a Vela do CTA
- 39 °-Ruy Cardoso de Almeida 80 Aeroclube de Bauru
- 40 °-Eduardo Jose dos Santos 76 Aeroclube de Balsa Nova

**ANEXO 5**

**FOTOS DO AERoclUBE**



**AERoclUBE DE BAURU**



**ESPAÇO PARA LAZER**



**ESTACIONAMENTO**



**HANGARES**



SERVIÇOS



LOJA DA PANTANAL



**AERONAVE**



**VISTA PARA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM**