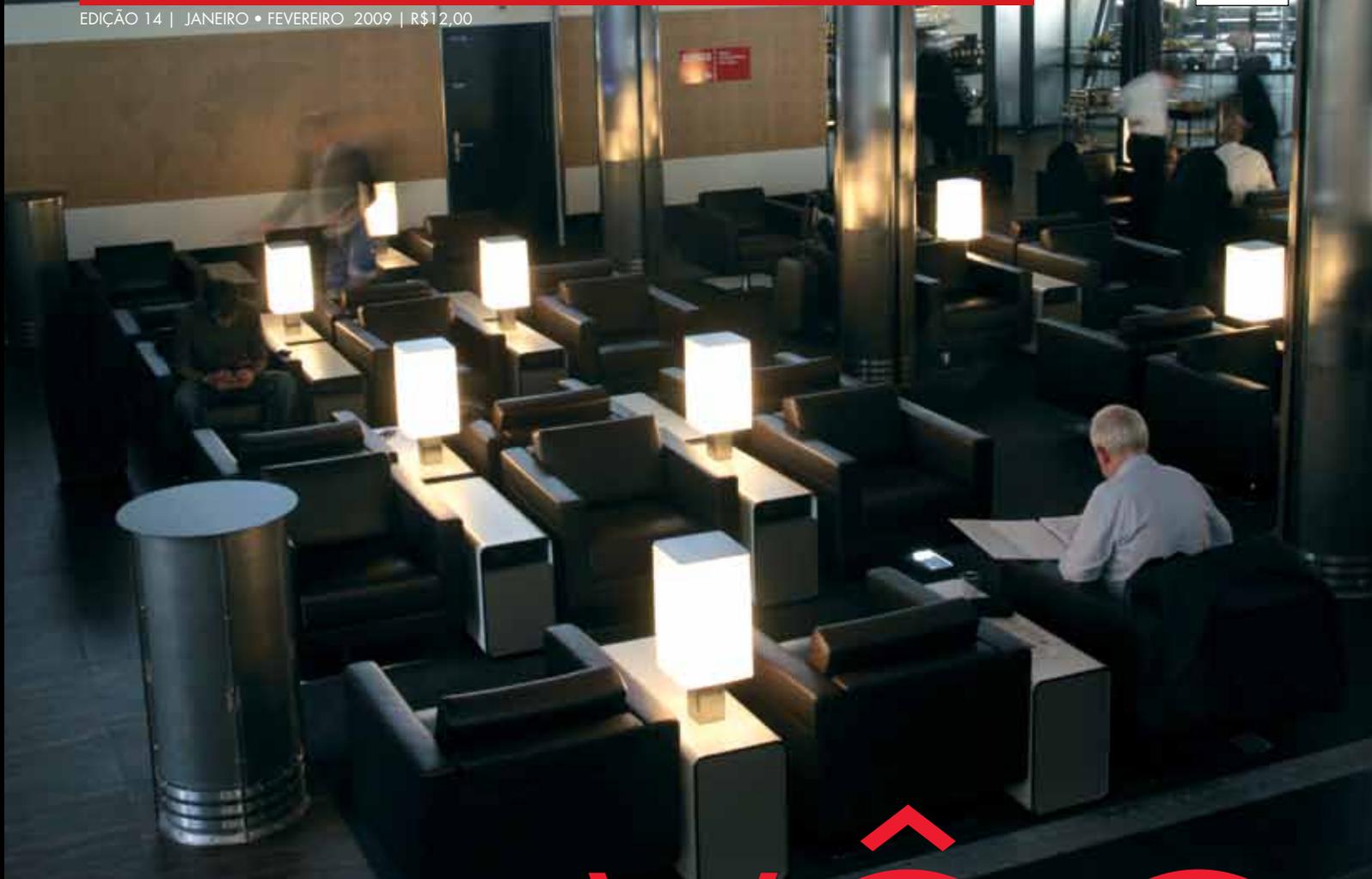


HiGH

EDIÇÃO 14 | JANEIRO • FEVEREIRO 2009 | R\$12,00



SWISS SÃO PAULO - ZURIQUE
MUITO MAIS
QUE UM SIMPLES



WT-9 DYNAMIC SURPRESA NA PERFORMANCE E NO PREÇO
TURISMO BROTAS TEM MUITO MAIS A OFERECER
MERCADO MANDANDO TODO MUNDO PARA O ESPAÇO
DIA-A-DIA DA CACHAÇA O ASSUNTO É ENSAIO EM VÔO

Realize o seu sonho com estilo!

Edra Aeronáutica a mais completa linha de aeronaves.



Dynamic



Super Petrel 100



Schweizer 333



Legacy FG



Ikarus C42B



Schweizer 300 Cbi



NOSSA PAIXÃO VOA MAIS ALTO!

Aviões - Helicópteros - Centro de Treinamento - Centro de Manutenção

www.edraaeronautica.com.br - CHE 8707-04/DAC - Tel:19 3576 1292

TURBULÊNCIA SUBJETIVA

Falar da crise econômica mundial é chover no molhado? Ou será que o setor da aviação pode dar dicas se essa época de turbulências afetará muito, pouco ou quase nada ao nosso cotidiano? De um lado há cenários nada cor de rosa. O mercado para alguns taxi aéreos chegou a decrescer de 30 a 40% desde que essa história foi deflagrada. E há muito representante de aeronave aí que está trabalhando em compasso de espera para ver no que vai dar. E ninguém, sinceramente, sabe muito bem qual projeção seguir. No meio de campo há os números de entrega do setor da aviação executiva. As expectativas dão conta que em 2009, ainda teremos uma taxa de crescimento semelhante a que ocorreu no biênio 2007/2008, cerca de 8% para o setor de asa fixa e 14% para os helicópteros. Números que sempre estão na base do mais ou menos porque os representantes não forne-

cem dados oficiais e precisos. E se tais índices estão ainda elevados por serem baseados em vendas feitas há dois anos, numa época de Dólar mais favorável, não houve grandes cancelamentos de gente assustada com a crise. Há quem no setor acredite que com sensação do câmbio da moeda americana estabilizada em R\$ 2,30, toda a movimentação comercial saia dessa atual inércia. Na outra extremidade dessa conversa, há a questão da oportunidade. Num mercado onde a maior parte dos fabricantes não davam conta da demanda, lugar na fila de espera da entrega da sua aeronave nova vale dinheiro. Já há banco oferecendo taxa de leasing e empréstimo a patamares pré-crise, por volta de 1,27% ao mês.

E tem muita gente que para fazer caixa saiu correndo para vender a sua colocação. Bela situação para quem tem bala na agulha e viu que de repente, investir numa máquina voadora pode

ser melhor que enfrentar as zonas de turbulências nas bolsas de valores.

Na aviação a grande batalha é a de convencer a todos que uma aeronave deve ser encarada como uma ferramenta de trabalho. E devem ser incluídas não só as de uso corporativo, mas todo bilhete de companhia aérea vendido pela internet. Talvez agora mais do que nunca, esse pode ser um bom motivo para quem bota a mão no bolso para custeá-la, de ver que voando, chegasse mais rápido a solução dos negócios, quem sabe, atravessar essa área de mau tempo de forma mais confortável e assim vender mais, como o nosso Presidente quer. De sabonete, botas a carro de luxo. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 3 | NÚMERO 14 | JAN • FEV | 2009

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

EDITOR
Mario Ciccone - Mtb 38.240

EXECUTIVO COMERCIAL
Ewerton Greco
ewerton.greco@revistahigh.com.br

REPRESENTANTE COMERCIAL
Miami - EUA - Bruno Almeida
bruno@usmediaconsulting.com

DIREÇÃO DE ARTE - Tarsila Melilli

COLABORADORES
Jorge Luiz (assistente de foto); Gelson Figueiredo (make-up - Hair); Luana Laube (modelo - HDA Models); Ana Paula Basile (revisão); Hernani Dippolito, Edmundo Reis, Eduardo Baskertin (texto).

Impressão:



Venda em banca:
Estadão Solução Logística
Tel.: (11) 0800-550553

HIGH é uma publicação bimestral da Zoio Editora Ltda. Não nos responsabilizamos por opiniões expressas nos artigos assinados. Proibida a reprodução de qualquer material sem autorização.

ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA
Rua Beatriz, 145
Vila Beatriz - São Paulo - SP
CEP 05445-040
Tel.: (11) 3031-1068

redacao@revistahigh.com.br
www.revistahigh.com.br



SUV PREMIUM. SIMPLESMENTE ELETRIZANTE.

3 OPÇÕES DE MOTORES:

- 2.7 TURBO DIESEL V6 - 190 CV,
- 3.6 BI TURBO DIESEL V8 - 272 CV,
- 4.2 V8 SUPERCHARGED - 390 CV

- | FREIOS DIANTEIROS BREMBO™
- | SOM HARMAN/KARDON LOGIC 7®
- | RODAS ARO 20"
- | ENTRETENIMENTO DE 2 TELAS LCD COM TV/DVD INTEGRADO
- | TELEFONE INTEGRADO BLUETOOTH®
- | COMANDO DE VOZ (TELEFONE + AGENDA)
- | NAVEGAÇÃO OFF-ROAD E TELA DE LCD DE 7" NO PAINEL
- | TRANSMISSÃO DE 6 VELOCIDADES COM COMMANDSHIFT™

GARANTIA DE 3 ANOS OU 100.000 QUILOMETROS.

Caltabiano

Av. Braz Leme, 430
Tel.: (11) 3953-5000
São Paulo/SP

Av. das Nações Unidas, 7.885
Tel.: (11) 3095-8585
São Paulo/SP

Sia/Sul trecho 01 - 1600
Tel.: (61) 3361-5162
Brasília/DF

www.caltabiano.com.br

RANGE ROVER SPORT

Foto ilustrativa. Alguns equipamentos são opcionais e podem sofrer alterações de acordo com o lote distribuído pelo importador/fabricante. Consulte os equipamentos no momento do pedido.



GO BEYOND

60
YRS

sumário

ENSAIO EM VÔO

Swiss

Um ensaio em vôo do jeito que o passageiro gosta 10

WT-9 Dynamic

Custo benefício e performance para lá de interessante 36

TURISMO

Suíça

Muito luxo em um roteiro diferenciado 20

Brotas

Agora o destino dos esportes radicais ganha conforto e uma pista 44

COMPRAS

As boas ofertas para começar o ano em grande estilo 28

MODA

Acerte seus ponteiros, a IWC mostra a tradição e tecnologia de sua linha inspirada na aviação 54

MERCADO

Helisolutions

O A109E Power é a novidade com dois motores e propriedade compartilhada 64

Virgin Galactic

O sonho de se tornar astronauta está mais perto do seu cotidiano 86

GASTRONOMIA

O centenário de um uísque serviu de mote para a ida ao balcão do bar 70

PRODUTO

Audi A3 Sportback

O compacto premium que é sonho de muita gente 76

Yamaha MT-03

Uma moto com muita personalidade e estilo tanto parada como andando 82

DIA-A-DIA DA CACHAÇA

A essência na arte e técnica do vôo 90



G250: TODO NOVO. TODO GULFSTREAM.

Desde que foi lançado, este avião tem uma grande reputação. E, de fato, faz jus a ela. O novo jato de cabine grande e alcance médio da Gulfstream proporciona o maior alcance com a maior velocidade – 3.400 milhas náuticas* a Mach 0.8 – além de possuir a maior e mais confortável cabine e o mais avançado cockpit de sua classe: o PlaneView 250.

O padrão mundial de excelência de nossa família continua.

Para mais informações, ligue para Bill Arrazola, Vice-Presidente Regional para América Latina: +1 912 484-6118, ou para o representante exclusivo no Brasil: 011 3704-7070.

Alcance pode ser afetado por tráfego aéreo, velocidade, meteorologia e outros fatores. A foto representa aeronave com EVSII opcional.

Gulfstream
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

www.gulfstreamG250.com

Querer é poder.
Faça um Leasing Bradesco.



Faça um Leasing Bradesco e tenha a aeronave que você e sua empresa precisam. Com a modalidade **Leasing Importação por Encomenda**, o valor da operação é em reais, com taxa prefixada ou variável (CDI), e você ainda arrenda até 100% do valor do bem, incluindo os impostos e despesas de nacionalização, com prazo de pagamento de 36 a 72 meses. Para as pessoas jurídicas, as contraprestações podem ser lançadas como despesas operacionais e deduzidas do Imposto de Renda. Fale com o seu gerente ou ligue 0800 2733486, o tira-dúvidas do crédito, e saiba mais.

SAC Alô Bradesco 0800 704 8383 • SAC Deficiente Auditivo - Fala 0800 722 0099 • Ouvidoria 0800 727 9933

Crédito Bradesco.

Ao seu alcance.*



Bradescompleto

 **Bradesco**

*Crédito sujeito a aprovação

MUITO MAIS QUE UM SIMPLES VÔO

UM EXEMPLO DE COMO A
INFRA-ESTRUTURA QUE CERCA UM VÔO
COMERCIAL PODE SER FUNDAMENTAL
PARA ALAVANCAR NOVOS NEGÓCIOS



A escolha pela linha aérea suíça releva questões além da tarifa e serviço de bordo. O país europeu pode ser uma boa porta de entrada no velho continente, e a Swiss oferece a soberba comodidade dos seus lounges.

Suíça, porta de entrada para todos os cantos da Europa. Num primeiro momento os viajantes brasileiros pensam em lugares mais óbvios para o seu desembarque inicial, mas o país do chocolate pode ser uma ótima alternativa. Colabora para isso o aeroporto de Zurique com uma ótima estrutura para oferecer ao passageiro e a Swiss com um serviço de bordo digno da imagem que todos tem daquele país. A companhia aérea substituiu a Swissair depois que esta faliu em 2002 e desde 2005 pertence à Lufthansa. O capital alemão não foi somente a única coisa herdada, sistemas de reservas, a entrada na Star Alliance e opções de serviços fazem parte do pacote de integração. A frota e malha aérea foram reduzidas e otimizadas e dizem, na miúda, que ela funciona melhor que a matriz alemã.

Essa matéria foi feita no trajeto de Zurique para São Paulo e os quatro canecos CFM56-5C4/P debaixo das asas do Airbus A340-300 serão responsáveis por transportar os 228 passageiros no voo sem escala entre as duas cidades. Voo cheio que pode começar bem antes de você passar pelo portão de embarque. Se o seu ticket garante um lugar na primeira classe ou ainda na executiva a Swiss reserva três lounges que podem ser uma mão na roda para passar o tempo. Pode ser que, por exemplo, você tenha vindo de trem (a conexão com a excelente malha ferroviária suíça é fácil no aeroporto de Zurique) de outra cidade e tenha chegado com boa antecedência. O término de uma reunião às 17h30 no próprio aeroporto serviu para testarmos propositalmente o que seria ficar esperando o voo por quase cinco horas. Nos lounges padrões da executiva, da pri-



meira ou ainda na top Senator, o tempo de espera é amenizado hora por um bom chuveiro, hora por vinhos e espumantes de bons rótulos, poltronas com sistema de massagem, rede wi-fi e outros terminais de computador com acesso livre à internet de banda larga, comida suficientemente boa para ficar sem fome alguma. As poltronas em couro negro como todo o resto da decoração, é bem a cara da Swiss. Elegante sem ser austera demais. No bar, o balcão mais comprido do mundo. No lounge da primeira, há dois espaços que podem ser utilizados como salas de reuniões e bistrô com serviço, desculpem o trocadilho, de primeira. E se você, passageiro da primeira classe, chegar ao aeroporto em outro voo que não esteja estacionado no terminal E, o traslado da aeronave até o lounge ou vice versa pode ser feito numa Porsche Cayenne ou numa Mercedes.

Aos mais aficionados por coisas de aviação, o aeroporto de Zurique oferece um tour que chega a ser inacreditável para quem vive no padrão Infraero de serviços. Se tiver tempo, vale a pena deixar os lounges por alguns momentos. Em noventa minutos de passeio, um ônibus leva grupos para conhecer absolutamente todas as partes do aeroporto com direito a 15 minutos de permanência no cruzamento entre duas pistas para tirar fotos das aeronaves decolando. E dá para aproveitar bastante o tão pouco tempo, a seqüência de decolagens é suficiente boa para voltar para casa com um monte de fotos de recordações. A administração do aeroporto soube aproveitar uma forma de ganhar dinheiro mesclando a fomentação da cultura aeronáutica e porque não, com a política de boa vizinhança. Num país onde se discute o banimento dos tradicionais sinos nos pescoços das vacas por serem considerados fonte de poluição sonora, um aeroporto que se compara com o de Cumbica em movimentação (circularam por Zurique cerca de 16,800 milhões de passageiros de janeiro a setembro de 2008 enquanto que o aeroporto em Guarulhos registrou pouco mais de 18,700 milhões de passageiros), incomoda muita gente. E olhe

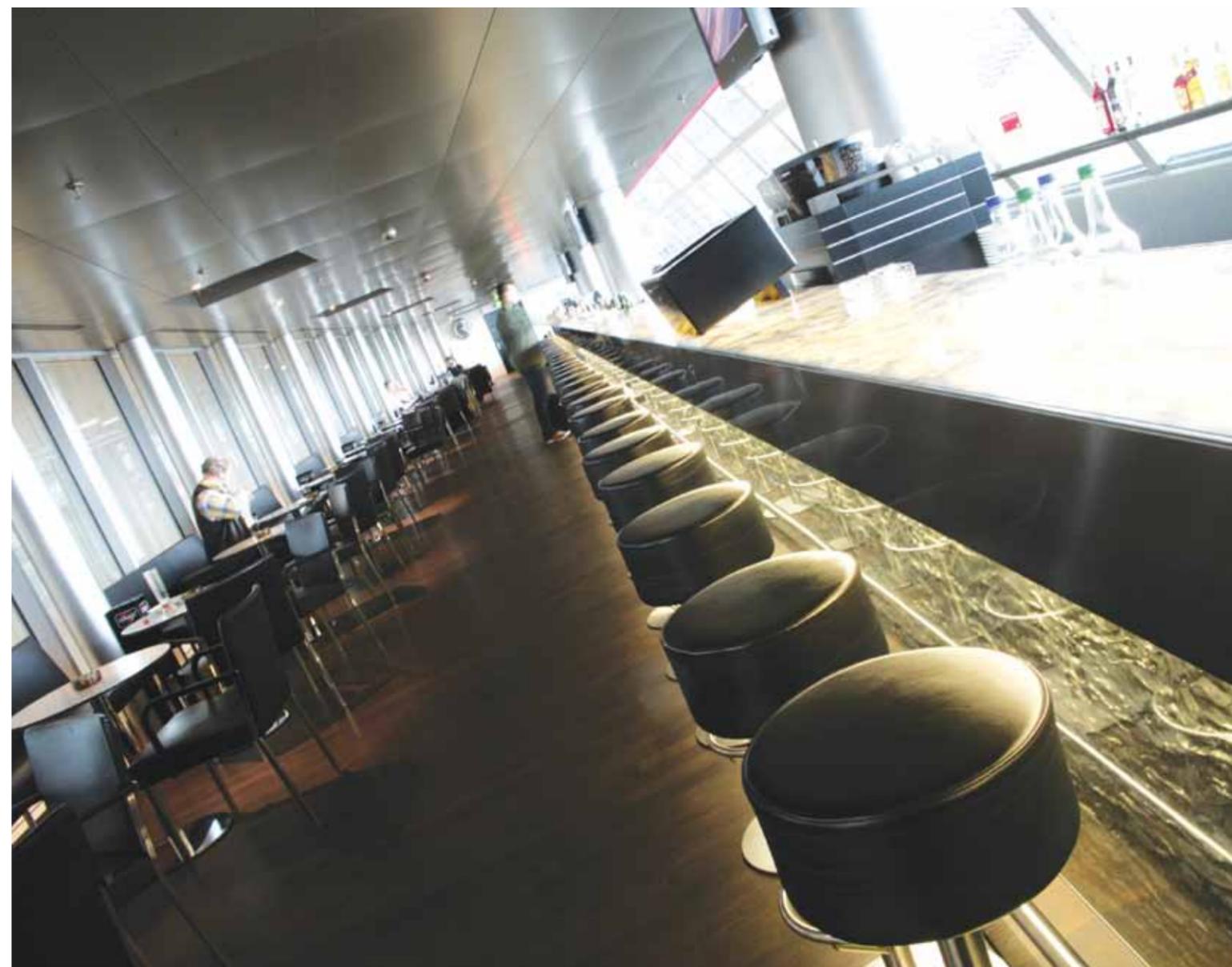


que seus arredores não são de nem de longe iguais ao que se encontra no Brasil. Se fosse comparar, os melhores exemplos seriam o de Confins ou o de Manaus, e olhe lá. Se tal passeio funcionaria no Brasil, talvez a Unique, administradora do aeroporto de Zurique, responderia se ganhasse alguma das necessárias concorrências de privatização de aeroportos nacionais que podem ocorrer nos próximos anos. A empresa que tem estreita relação com a Camargo Corrêa está atenta ao mercado brasileiro.

De volta ao conforto do lounge, hora de embarcar. Nada de filas por conta do horário, cerca de 21h40, o voo para o Brasil é um dos últimos da noite e os terminais estão quase vazios. A executiva do A340-300 se apresenta de acordo do que possa se esperar deste serviço. Sereno pode ser o termo mais conveniente. As 48 poltronas dispostas em duplas, numa configuração facilmente encontrada em outras companhias, são boas, mas serão substituídas, em breve, por outras novas que aí sim, deverão colocar a Swiss num patamar mais acima em termos padrão de conforto de cabine. As novas poltronas possuem uma tecnologia que permite ao passageiro a regular a sua densidade. O conceito do sistema até que é simples, há uma camada interna que pode ser inflada ou desinflada ao seu comando. Segundo Markus Binkert, diretor de produtos e serviços da Swiss, passageiros americanos por exemplos, preferem uma poltrona-cama mais fofa, já o japonês que costuma dormir em tatames, prefere um padrão mais rígido. Os primeiros Airbus devem receber a nova configuração a partir do segundo semestre de 2009. A paleta de cores do ambiente deve seguir a mesma encontrada nos lounges, da mesma forma que no solo, em voo você vai encontrar um clima elegante mas sem opulência. Mas não espere um futuro onde se vá encontrar cabines fechadas como as oferecidas pela Emirates na primeira classe da Swiss, não é o estilo dela. Falando em classe executiva da Swiss, a frota de aeronaves que serve os voos dentro da Europa, recebeu novos assentos Reccaro. A configuração da executiva nesses casos mantém fileiras com a mesma quantidade de assentos que na econômica, a diferença, além do serviço de bordo está no design



Acima, o bom padrão dos serviço de bordo da classe executiva nas rotas domésticas . Abaixo, o novo assento disponível em rotas internacionais. Na página ao lado, o balcão do bar no lounge em Zurique. O mais longo do mundo.



elaborado pela Reccaro. Depois desse parêntese, e de volta ao nosso voo ao Brasil, do avião não há muito o que falar, o A340-300 não é nenhuma novidade. A média de idade da frota desses quadrijatos na Swiss é de 7,5 anos. Na decolagem o som das quatro turbinas remete talvez à uma certa similaridade com algum voo doméstico no Brasil, afinal ali fora basicamente está um 737 de cada lado do avião, a motorização é a mesma, só que em dobro. O A340 decola suavemente, uma característica desse avião, sem grandes ângulos de subida e logo

depois da decolagem, começa o serviço de bordo. Tradicional champagne inicial seguida de petiscos como entrada e o ritmo dos comissários na medida certa mesmo com a casa cheia. A equipe de cabine avisa que para dar prioridade ao tempo de sono dos passageiros, vamos chegar de madrugada em São Paulo, o serviço será mais compacto. Mesmo assim, bons pratos criados pelo Chef Pierre-André Ayer do restaurante Le Pérolle, em Fribourg, reduto gastronômico suíço. A escolha recaiu na opção da carne. Uma alcatra de carneiro



com redução de vinho tinto e passas como molho acompanhado de pêra Botsi assada, vagem na manteiga e purê de batatas. Na taça um tinto suíço, um Pinot Noir com Gamay 2006 Cave des Viticulteurs de Bonvillars. Enquanto isso Tony Stark mostra no sistema de entretenimento, que a parada com ele é lenha dura. A sobremesa vem na forma de uma maçã picada caramelizada, servida com geléia de marmelo e musse de chocolate acompanhada um bom Porto Niepoort Tawny. Um não, a vontade falou mais alto e resistir foi inútil. Duas doses para definir que o sono seria tranquilo. Nem Indiana Jones conseguiu manter a atenção. De repente, o voo que aquela hora passava pela região do oeste da África, inexplicavelmente já está no sudeste do Brasil e o café da manhã é servido. Hora de voltar à realidade e ao tumulto corriqueiro do aeroporto de Guarulhos. A disparidade de cenário chega a ser grotesca. Zurique, um aeroporto agraciado pela quinta vez com o prêmio de mais amigável ao passageiro concedido pela World Travel Awards, pode ser sim considerado um excelente hub de

entrada na Europa. É um aeroporto central, Paris está a cerca de duas horas de voo, com quase o mesmo tempo você pode chegar a Berlin ou Londres. Trinta das 100 maiores empresas instaladas na Suíça estão localizadas num raio de 30km deste aeroporto, se aumentar esse raio para 100km o número de empresas aumenta para 85. E os lounges da Swiss colaboram para você partir para uma conexão para lá de inteiro. Não há estresse de filas tanto para embarcar como no desembarque. De trem você chega ao centro da cidade em dez ou quinze minutos, e de lá é possível chegar a tudo quanto é lugar na Europa também de trem. Quanto a Swiss, o voo como tantos outros entre o Brasil e a Europa está geralmente cheio. Quem sabe não esteja na hora de uma segunda frequência e quem sabe, com Genebra como opção. Certamente vai ter procura. ■

ONDE ACHAR

www.swiss.com / www.unique.ch



Tripulação a postos. O esmero e a eficiência suíça a serviço do passageiro.

A COTIA TRAZ A SUA AERONAVE ATÉ VOCÊ

POR QUE UMA SOLUÇÃO DIFERENCIADA PARA IMPORTAÇÃO DE AERONAVES TEM TUDO PARA DECOLAR?

Junte a expertise de mais de 30 anos da maior trading do Brasil com o desejo de um seletor e exigente público consumidor de aeronaves. Resultado? A nova divisão de negócios do Grupo Cotia. Depois de um intenso trabalho de estruturação de operação nesse segmento, a Cotia está apta a atender aos objetivos dos representantes brasileiros de aeronaves estrangeiras e seus respectivos clientes. Para isso, obteve as licenças necessárias para importação e comercialização de aeronaves e suas partes e peças. Tudo para oferecer profissionalismo e soluções financeiras sob medida para quem busca o melhor na hora de comprar uma aeronave.



TRÂMITE DE IMPORTAÇÃO DE AERONAVES
 · POR ENCOMENDA COM ARRENDAMENTO MERCANTIL
 · POR ENCOMENDA
 · POR CONTA E ORDEM DE TERCEIROS



chillijbeans

SUA VIDA PEDE MUITOS

MAPA AMINA

TEXTO E FOTO: MARCIO JUMPEI

Suíça, um país que não é só luxo, caro ou que atraia apenas quem quer ver neve. A intenção de mostrar essa proposta aos leitores era clara, e em termos não deu certo, mas no bom sentido. Culpa do pessoal da The Leading Hotels of the World, da Swiss e do Consulado da Suíça que organizaram a visita ao país sede da Nestlé. A conjugação dessa tríplice aliança não poderia dar em outra coisa, um roteiro de muito luxo, a boa mesa, o deslumbre com a eficiência do transporte público e relógios. Acerte seus ponteiros, nessa hora nada resta a não ser aproveitar o deleite da boa vida. E sim, teremos neve, muita neve.

Da Swiss você já leu a respeito na matéria anterior, a Leading, para sermos mais objetivos na hora de mencionar a associação que agrega alguns dos melhores hotéis de no mínimo cinco estrelas espalhados ao redor do planeta, nos apresentou três dos quatro endereços da rede Victoria-Jungfrau na Suíça. Seguindo a proposta feita, o primeiro, o Palace Luzern, está em Lucerne, o Bellevue Palace na capital Bern e para fechar em grande estilo, o Victoria-Jungfrau Grand Hotel & Spa em Interlaken. Três estilos de cidades da parte alemã da Suíça que abrigam hospedagem com personalidades diferentes apesar da base sempre muito elegante e de certa forma, aristocrática em sua arquitetura geral. A chegada em Zurique e o traslado para Lucerne dava o primeiro sinal de como as coisas funcionariam durante a viagem. Tudo seria muito prático, ditado pela eficiência, mesmo carregando enormes malas e fazendo baldeações em estações de trem. Nunca mais de dez minutos de espera, ou cinco minutos de caminhada entre um trem e outro. Swiss Pass no bolso com direito a andar em todo tipo de transporte público que se move ao redor do país, chegamos à Lucerne. Uma cidade que se preza pelo circuito cultural, escolas de gastronomias, uma história de incêndios e um cassino que seria sonho das velhinhas órfãs dos bingos. O centenário Palace Luzern por fora não entrega a surpresa do seus quartos. Enquanto as pa-

redes externas, os corredores, lobbies, o bar e o restaurante seguem o estilo da Belle Epoque, os 136 quartos tendem ao moderninho, um inclusive, batizado de Suite of Arts de 105m², é quase uma pequena galeria de arte moderna, parecendo uma mistura de quadro de Kandinsky com móveis do Calder. Espere por muita cor, uma tendência resgatada da época em que o hotel foi construído. A Victoria-Jungfrau investiu nos últimos seis anos cerca de CHF 23 milhões na modernização deste hotel, sendo que do total, 13 milhões foram destinados a construção do Palace Spa, aberto em 2005. No terceiro e quarto andar do prédio, funciona diariamente das 9h às 20h00 e oferece sessões perfeitas para deixar o espírito em total ordem. O pós-tratamento com um tempo na sala de relaxamento Private Spa for Two, com vista para o lago Lucerne e o centro da própria cidade, é deslumbrante, ativando a vontade de ver o que a cidade e seu lago oferecem.

Apesar do excelente transporte público mesclando os serviços de ônibus e bondes, o mais prático é sair andando e descortinar pequenos cantos. O minúsculo cemitério da igreja

numa viela bem ao lado para uns, museu de aficcionados por meios de transporte – com uma bela coleção de coisas que voam - para outros. A cidade não teve uma data de fundação exata, mas documentos datados do ano de 840 d.C. já mencionavam o monastério de St. Leodegar estabelecido na Região. De qualquer forma, o ano de 1178 pode ser considerado o de nascimento da cidade. Dois marcos compõem o cartão postal básico de Lucerne. A Wasserturm, uma torre octogonal usada como prisão e local de tortura e a ponte Kappelbrücke, ambas construídas em 1300. Esta última foi destruída em 1993 em um incêndio que também quase transformou em fumaça uma série de pinturas do século 17 que faziam parte de sua decoração. A reconstrução terminou um ano depois. Por sinal, outro marco que lembra um incêndio é o portão de pedra, o que restou da antiga estação de trem. Bom, Lucerne pode ser chamada de cidade luz. Mas talvez a grande luz tenha sido mesmo a vocação que transformou a cidade medieval e porto seguro para pescadores em um dos principais centros para a cultura e turismo na Europa. A



Turismo com muito conforto, classe e estilo. Receita básica que a Leading trabalha ao redor do planeta. Nessas duas páginas, imagens do que você pode encontrar em Lucerne.



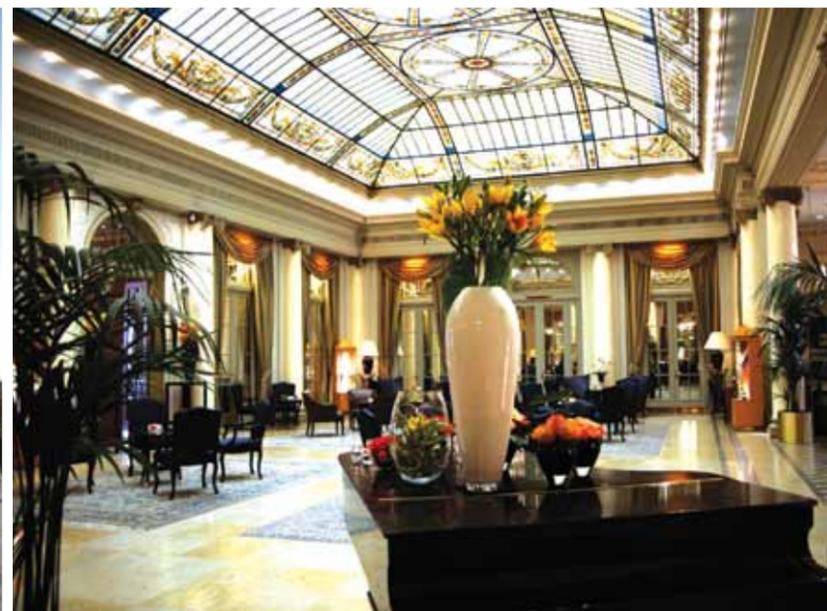
arte é vista em todos os cantos, na segunda mais antiga ponte de madeira, há 65 pinturas do século 17, estas de autoria de Caspar Meglinger e suas danças da morte, museu com obras de Picasso fica perto e olhando para outro lado há um, vamos dizer, grande exemplo de arte. O KKL é um centro cultural e de convenções, um edifício de engenharia extra moderna assinado por Jean Nouvel, e ok, podemos ser mais pop. Na sua moderníssima sala de concertos foi gravada a trilha de um dos filmes da trilogia Harry Potter.

Lucerne exporta gastronomia, recém formados de algumas das escolas do ramo, e de hotelaria também, começam a vida dura no restaurante Montana Art Deco Hotel (o prato de nhoque com rúcula e queijo Feta estava ótimo, obrigado), bem em frente ao Palace, que por sinal teve o seu restaurante, o Jasper, recentemente agraciado com uma estrela no Guia Michelin. Parabéns a todos. Nem no belíssimo passeio no lago você escapa de ganhar umas calorias a mais, há passeios em barcos restaurantes. No Grand Casino veja só, bom mesmo não é o clima, meio brega, para gastar suas moedas e sim o prato de perca pescado ali no lago degustado no almoço. Mas justiça seja feita, nesse mesmo local acontece anualmente o excelente festival de blues. O ritmo, os cheiros e a cor quebra da melhor forma o certo pragmatismo suíço. Saindo das notas musicais, o andarilho das ruas estreitas topa com mais uma piada. No país da ordem, a barbárie e fonte de esbórnica veio sob o nome de Manhattan bem aceso na porta de um pequeno bar onde você sabe o que acontece. Mais um blues por favor, que vamos para a segunda cidade.

Bern, a capital, é terra de gente de gravata. O Jaguar estacionado em frente ao Bellevue Palace é típi-

ca composição do que se espera dessa cidade. Se bem que o carro, é um mimo da rede de hotéis em acordo com a fabricante de automóveis. Os hóspedes mais VIP podem utilizá-lo em seus deslocamentos, por exemplo, entre um hotel ao outro, mesmo sendo em diferentes cidades ou melhor, para fazer suas compras. O Bellevue não foge ao estilo do outros produtos da Victoria-Jungfrau, mas talvez seus salões, quartos e restaurantes estejam mais alinhados a personalidade dos membros do parlamento, nada mais que um vizinho de parede, do que um hóspede de alto poder aquisitivo e que possui um

as caras novamente. Do artista de rua que curiosamente toca um Kotô – viola oriental – aos embutidos que devem ser provados ali mesmo, seguidos por goles de cerveja e um sanduíche de presunto. Senhoras compram flores e manifestantes são contra qualquer movimento militar. Bondes vão e voltam e numa das casas, Einstein, ele mesmo, achou tudo muito relativo. Em outros três endereços, Paul Klee montou ateliês para sua arte de traços e cores expressionista, o museu que mostra seu trabalho é visita obrigatória. No caminho, por favor, um tempo para olhar o urso que simboliza a cidade. A história diz que o nome



elevado grau de referência em termos padrão de hospedagem. Nada de pecados graves, mas a história desse hotel aberto em 1882 e renovado em 2003 pode ser acompanhada de um detalhe extra aqui e acolá. E olhe que a vista de alguns quartos, e que se faz mostrar na foto de abertura desta matéria, compôs uma das mais belas da viagem.

Empapuçado pela diária e opulência do hotel, o frescor surgiu das alamedas da feira pública. O sentido da vida dá

Bern surgiu da homenagem ao primeiro animal que o Duque Berchtold V de Züringen avistou – e matou – quando chegou no local, nas margens do Rio Aare em 1191. E lembre-se, o que você pode admirar atualmente não é o mesmo. O tempo do almoço pode ser gasto para saber se é boa mesmo uma bomba típica servida no restaurante Froh Sinn!, uma conjugação de salsichões e lingüiças batizada de Bern Platte e que custa CHF 24,50. Se quiser a descrição

O museu do artista Paul Klee, a neve e o estilo em Interlaken, o elegante restaurante e o salão em Bern. A Suíça tem de tudo para satisfazer o mais exigente viajante.

correta, a sopa de letrinhas segue da seguinte forma. Speck, wurst, schwein & rind auf sauerkrant serviert mit salzkartoffeln. Simples. O valor da delícia pode ser muito bem estabelecida como um bom patamar de custo benefício nas suas refeições. Um jantar um pouco mais requintado é bem possível no Schwellenmätteli (www.schwellenmaetteli.ch) restaurante de aura moderna, ao sopé de uma das pontes da cidade e na beira do rio. E se depois de um sono digestivo para processar tanta comida, o cenário se transformar para um paraíso idílico com montes nevados e uma vaca na praça vendo pára-queidistas pousar, não meu caro, não é alucinação, você chegou a Interlaken. Neste lugar a nossa tríplice aliança, guardou talvez uma das melhores sugestões de destinos na suíça, o Victoria-Jungfrau Grand Hotel & Spa. O hotel de mais de 140 anos começou como uma clínica com tratamentos a base de leite e hoje oferece quartos que vão do estilo clássico ao mais moderno contemporâneo. Entre os clientes históricos estão um certo imperador do Brasil e Marc Twain. Quanta honra. Mas

apesar de tanta história, o melhor está na parte mais recente que comporta o spa, suas saunas, uma piscina nababesca de 29 metros aquecida e quartos estílicos. A suíte Bel Air Junior de 35 a 40m2 de espaço definitivamente complementa o clima light e bacana da nova área do hotel. Por falar em spa, este como o de Lucerna foram feitos com assessoria da britânica ESPA, onde as terapeutas foram formadas para oferecer as suas capacidades num espaço de nada menos de 1.600m2. O hotel oferece restaurantes chiques, mas se for para impressionar, bom mesmo é ser servido num porão, onde há alguns séculos atrás originalmente eram guardadas as charretes e há uma adega com rótulos à altura de tanta exclusividade. O caminho até a mesa passa pela cozinha e o cardápio é posto numa tampa de vidro sobre uma barril de vinho. E você come de pé.

Do hotel, os olhos se voltam para cima, em direção a Jungfraujoch, montanha com o topo mais alto da Europa alcançável de trem. Ainda bem, pois o seu cume está a 3.571m de altitude, nível suficiente para você saber o que é

MAPA DE ROTAS

TARIFAS:

Tabela dos apartamento visitados. As tarifas podem variar de acordo com a disponibilidade do hotel.

Palace Luzern

Double Room City View a partir de:
Single 351.55 CHF + taxas de 2.45CHF por pessoa por noite (Aprox. EUR 235,85)
Double 465.25 CHF + taxas de 2.45CHF por pessoa por noite (Aprox. EUR 312,13)
Café da manhã incluso.

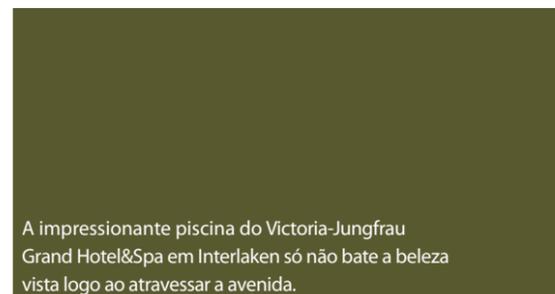
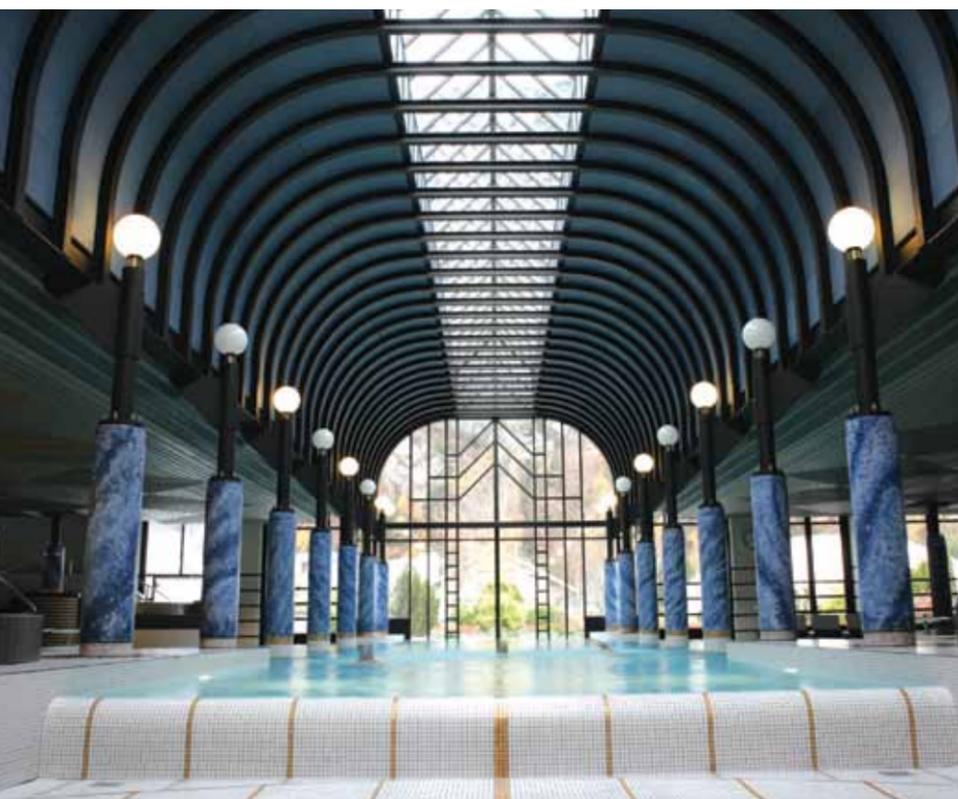
Bellevue Palace - Bern

Standard Double Room a partir de:
Single 328 CHF + taxas de 2.70 CHF por

pessoa por noite (Aprox. EUR 220,05)
Double 396 CHF + taxas de 2.70 CHF por pessoa por noite (Aprox. EUR 265,67)
Não inclui café da manhã. Débito no ato da reserva, sem prazo de cancelamento e não reembolsável.

Victoria-Jungfrau Grand Hotel&Spa - Interlaken
Superior Double Room a partir de:
Single 300 CHF + taxas de 3.10 CHF por pessoa por noite (Aprox. EUR 201,27)
Double 300 CHF + taxas de 3.10 CHF por pessoa por noite (Aprox. EUR 201,27)
Não inclui café da manhã. Mínimo de 2 noites.

hipoxia. Dentre as opções de curiosidades, além da mega vista local é o Ice Palace, galeria feita totalmente de gelo com algumas esculturas geladas. Num dia aberto é possível praticar esqui, fazer 200m de tirolesa, andar de trenós movidos a cachorros e até jogar golfe na neve. Meus caros, não deu para fugir da atração pela neve. A descida da montanha significa a volta para casa e aí é apresentado mais um serviço que pode ser a cara da Suíça. Num acordo com a Swiss, a companhia de trem oferece nas principais cidades daquele país o despacho das suas malas desde a sua origem. Ou seja, de Interlaken eu só veria a minha pesada bagagem na esteira do aeroporto de São Paulo. O serviço é suficiente para dar a folga para o fechamento do texto, que só poderia vir na forma de despedida e que pode ser a essência dessa viagem. Passar bem. ■



A impressionante piscina do Victoria-Jungfrau Grand Hotel&Spa em Interlaken só não bate a beleza vista logo ao atravessar a avenida.



ONDE ACHAR

The Leading Hotels of the World

www.lhw.com

Tel.: (11) 3171 4000 (Grande São Paulo) e 0800 0141819 (Demais Localidades).

Swiss

www.swiss.com

Consulado geral da Suíça

www.eda.admin.ch/saopaulo

www.MySwitzerland.com



**Agora
você tem
escolha**

Antes de colocar sua comunicação em risco: Confie no HMEC46, como muitas Cias aéreas em todo o mundo! Este fone é desenhado para superar as expectativas dos mais experientes pilotos do mercado. Seu conforto e peso de somente 150 gramas o tornam o companheiro ideal para vôos de qualquer distância. O sistema ativo NoiseGard™ protege você contra ruídos de alta intensidade, cortando as interferências em até 50%. O fone dinâmico e aberto combinado com o microfone pré-amplificado resultam em total confiabilidade na comunicação de vôo. Por isso tudo, na próxima vez, é melhor escolher um Sennheiser.

www.sennheiser.com

com



ROSA CHÁ

A arte contemporânea brasileira é a referência para a coleção Rosa Chá Verão 09. O ponto de partida e a síntese da criação do estilista Amir Slama foi a obra abstrata – Preces - do artista plástico brasileiro, radicado na França, Gonçalo Ivo. As formas herdadas e reinventadas do final dos anos 70 evoluem até chegarem a um novo romantismo, construído por rendas, babados, cristais Swarovski, recortes e novas estruturas.

A paleta de cores é composta por branco, gesso, laranja, verde e marrom fumê. As formas ditam o ritmo das cores como uma brincadeira com as listras e os falsos manchados e tie dye. A Rosa Chá propõe um verão de imagem forte para uma mulher contemporânea.

Rosa Chá
Rua Oscar Freire, 977
Tel.: (11) 3081-2793/ 3061-0450

pradas

ESCRITA HISTÓRICA

A Parker lançou essa edição limitada da linha Duofold para comemorar os seus 120 anos. São produzidas apenas 3.888 peças da caneta tinteiro Duofold 8 Limited Edition, sua pena é de ouro 18K e adornos de 23K. O número 8 estampado no seu top remete ao significado de boa sorte e fortuna na cultura japonesa.

Preço sugerido: R\$ 8.000,00

O Médico das Canetas
Rua Marconi, 67 – São Paulo – SP
Tel.: (11) 3255 6465



ACERTE SEUS PONTEIROS

A marca já traduz o refinamento do relógio, o Sport Montblanc é fabricado em aço com 34,5 mm de circunferência, movimento a quartzo, função de data e sofisticado mostrador em madrepérola. Esportiva, a pulseira emborrachada branca possui fecho triplo e dá o tom feminino e elegante ao modelo.

Preço a vista: R\$ 6.312,60.

Disponível em todas as boutiques Montblanc.

Tel.: (11) 3068-8811

www.montblanc.com

LUXO ENGARRAFADO

O nova coleção de garrafas de Murano da Cristais São Marcos são feitas a partir da técnica milenar da arte da molda do vidro por meio de sopro e movimentos manuais. A linha Molinari aliou o belo desenho artesanal com mesclas de cores vibrantes que resultam vão dar um toque de elegância e sofisticação a diversos ambientes.

Preço sugerido: a partir de R\$ 570,00

SAC: 0800 35 36 00

www.cristaisaomarcos.com.br



ORA BOLHAS

O Prosecco Canevari é produzido pelo método Charmat, no qual o vinho passa por uma segunda fermentação em tanques de aço inox e engarrafado sob pressão. Feito 100% com uvas Prosecco, possui aroma com um leve toque de leveduras e notas frutadas. Amêndoas, canela e frutas secas são os sabores maracantes na boca. Servido a uma temperatura ideal entre 6°C a 8°C, pode ser usado para fazer coquetéis como o famoso Bellini.

Preço sugerido: R\$ 59,90

Zurique – Empório

Av. Brig. Faria Lima, 4059 - Itaim Bibi – São Paulo – SP

Tel.: (11) 2503-9055 / www.canevari.com.br



PÉ ANTE PÉ

A Dumond traz para a coleção verão 09 a tendência do Novo Masculino, que apresenta uma moda originária da alfaiataria, gravatas, camisas, ternos e mocassins do cotidiano masculino. O linear empresta uma moda chic e elegante para essa linha, que traz a mistura do branco com o preto e do branco com o off white. A marca aposta em um grande ícone desta estação que será a sandália gladiadora, porém de forma revitalizada.

SAC: (51) 3599.8850

Preço: R\$ 259,90

CARA DE PILOTO

Não tem como errar. Com esse modelo Aviador clássico você estará com o perfeito visual de piloto. Os óculos da Chilli Beans tem armação de metal e lentes de policarbonato, material resistente à impactos e peso extra leve.

Disponível nas cores: prata com preto, preto e verde com dourado.

Preço: R\$ 108,00.

sac@chillibeans.com.br

Tel.: (11) 3818-3075



CURTA O SILÊNCIO

Isso é para o bom entendedor. Os fones Sennheiser PXC 450 são capazes de reduzir em até 90% os ruídos externos durante o voo graças ao sistema de compensação NoiseGard 2.0. O produto também possui a função Talk-Through que facilita a conversa entre os passageiros por meio de pequenos microfones embutidos. O PXC 450 pode ser acoplado em aparelhos MP3 para garantir a melhor trilha sonora para a sua viagem. Preço sob consulta Sennheiser www.sennheiser.com



LEMBRANÇAS DIGITAIS

O verão meio que pede que você tenha a mão um boa câmera fotográfica. Uma ida a praia, ou no passeio da família, tudo pode ser motivo para ter digitalizado um momento inesquecível. A Canon Powershot G10 possui grande capacidade de resolução de imagem com os seus 14,7 mp, zoom ótico 5X de 6,1mm a 30,5mm (equivalente a uma lente convencional de 28mm a 140mm e abertura 2.8-4.5). O visor ótico de LCD tem generosas 3 polegadas. A máquina possui 6 modos de disparo com velocidades entre 1/60 a 1/4000seg e trabalha com sensibilidade ISO 80 a 1600. Preço aproximado: R\$ 1.900,00 Angel Equipamentos Fotográficos Tel.: (11) 3257 3498 e 3259 5450 vendas@angelfoto.com.br/www.angelfoto.com.br

RADICALISMO ELETRIZANTE

O skate deixou de ser apenas um brinquedo para se tornar um meio de transporte. Com o auxílio de uma bateria que dura aproximadamente 1h30m, com o Skate Elétrico você chega a percorrer cerca de 15km, atingindo uma velocidade de até 35km/h. diversão pura em dois modelos, o LongBoard mais indicado para circuitos urbanos e o Off Road como diz, proposto para andar em terrenos mais acidentados. Preço: R\$ 1.999,00 www.skateeletrico.com



Zebra Deluxe

Comprar e vender aeronaves é tão simples quanto pilotar.

Tem coisas que parecem muito simples, mas na realidade são resultado de extrema dedicação, estudo e muitas, muitas horas de voo. E é exatamente isso que a COLT AVIATION oferece para seus clientes quando presta consultoria em compra, venda e administração de aeronaves. Experimente. E simples.

coltaviation.com.br
55 11 5584.7779



Desde 1972 oferecendo soluções
aéreas personalizadas

Ferramenta certa para cada tipo de situação.

- Aeroinspeção
- Aerofotografia
- Aeropublicidade
- Aeroreportagem
- Aerolevanteamento
- Aerodemonstração
- Aerocinematografia
- Vôo Panorâmico
- Combate a incêndio
- Manutenção para terceiros
- Carga externa (linha curta e longa)
- FBO Curitiba com Executive Lounge e Pre-Arrival Concierge

A primeira no Brasil com ISO 14.001
em SAE - Serviços Aéreos Especializados.



Curitiba (Bacacheri) | Foz do Iguaçu | Florianópolis | São Paulo | Rio de Janeiro (Pão de Açúcar, Lagoa, Aeroporto de Jacarepagua)
(41) 3257-3636 | (45) 3529-7474 | (48) 3338-1701 | (11) 3767-3500 | (21) 2511-2141

www.helisul.com



PURA EFICIÊNCIA



O indicador da velocidade mostrava sem pestanejar, estávamos cruzando os céus do interior paulista a 170 km/h consumindo uma miséria de combustível, 13 litros por hora. Uma regra de três aqui e acolá depois e o resultado da conta indicava que fazíamos em torno de 14 km/l de gasolina. Surpreendente. Nenhum carro de performance esportiva chegaria perto, como também você nunca andaria tão rápido em nenhum carro com uma média de consumo similar.

É isso aí, o WT-9 Dynamic trazido e montado no Brasil pela EDRA Aeronáutica desde 2007, é a síntese de como um avião pode ser um importante veículo complementar na vida de uma família. O modelo foi desenvolvido na Eslováquia,

chega a ser bem convencional em seu conceito. Um biposto com uma asa baixa de perfil que garante um vôo manso até para os mais pregos na arte de voar, como esse aqui que escreve. Várias frestas entre os comandos de vôo estavam protegidas por finas tiras de material flexível, ganhando não só no acabamento mas também na aerodinâmica e enfim, resultando em melhor performance. Mais para frente vocês verão o quanto é interessante o comportamento do Dynamic. O trem de pouso é fixo, existe até uma versão com sistema retrátil, mas cá entre nós, o ganho de velocidade, cerca de 10 nós a mais, não compensa o maior peso, o trabalho e custo para manter as rodinhas escondidas. A versão retrátil também tem tanque menor, a consequência final é que você pode voar mais rá-



e antes que você, acostumado a ver as novas tendências nos projetos de aeronaves experimentais de alta performance, ache que ele é mais um entre tantos, pode reservar um tempo para uma inspeção mais detalhada porque esse avião lhe reservará gratas surpresas.

Um voltinha em torno da máquina e o que salta à vista é o seu acabamento. Ao mesmo tempo é um avião que

pedido, mas nem tão longe e deixando um pouco mais de dinheiro reservado para a hora da manutenção.

O PU-GFI ensaiado é um exemplo de WT-9 bem equipado, com os US\$ 143 mil pagos por ele (US\$ 14 mil a mais que a aeronave básica), o usuário tem a sua disposição uma hélice tripá Airplast PV-50 de passo variável e comando elétrico, pára-quedas balístico BRS, painel Dynon

Avionics com duas telas de cristal líquido com sistema de monitoramento de motor, GPS Garmin 296, rádio SL40 com duas frequências, piloto automático e transponder GTX-327. Com US\$ 500,00 a mais daria para colocar um Garmin 495 e com outros US\$ 800,00 um sistema de TCAS. Os 100 cavalos no motor são provenientes de um Rotax 912ULS. Entrar na sua cabine é de uma facilidade ímpar. O avião é baixinho e a coreografia de subir na asa e ver com qual pé entrar não requer experiência e nem contorcionismos. Os pedais possuem ajuste de cinco posições facilitando a vida de quem tem pernas mais curtas ou longas. O espaço entre os dois ocupantes é bom, mesmo os mais avantajados não vão ter problemas de ficar batendo os ombros e a visão para fora é soberba. O canopi é enorme,

sem molduras. Aliás, é bom sempre levar boné e um bom protetor solar para aplicar durante o vôo. Há quem opte por colocar aquelas cortininhas fixadas com ventosas na parte superior do canopi para ter um pouco de sombra. Boa idéia para remediar o bronze de caminhoneiro que você pode ganhar depois de alguns vôos em aviões desse tipo. Ou voe em trajés de banho.

Tirar o avião de 300 kg, quando vazio, do chão é brincadeira. Manete à frente na pista gramada da Edra e em menos de 200 metros, com o Rotax girando a 5.500 rpm, a 42 nós de velocidade, um dente de flape, o nariz do Dynamic aponta vertiginosamente para cima, num ângulo de ataque bem pronunciado. A velocidade inicial é de 75 nós mantendo uma razão de subida de 1.200 pés por minuto. Quem viu de fora ficou im-



Sem fru-frus. O WT-9 tem desenho simples mas garante excelentes qualidades de vôo. Bom para quem procura unir desempenho, custo-benefício, um bom conforto, sendo, porque não, um belo avião para quem está acostumado a produtos de qualidade. Por exemplo, na página anterior, ele fez um belo par na foto com o Audi A3 Sportback.





pressionado. Em dois minutos saímos de 2.000 pés e estávamos nivelados a 4.500 pés com uma velocidade de 136 nós com relação ao solo. É hora de reduzir o motor para um regime mais brando.

Lembra-se do início do texto? Certo que você ainda poderia dizer que aquele exemplo era de um ritmo bem calmo, meio que para um passeio de Domingo, com o motor trabalhando bem tranquilamente. Mas repare só, com 65% de potência do Rotax, em regime de cruzeiro econômico, o fluxo de combustível será de 22" e a velocidade indicada vai girar em torno de 110 nós (203km/h). Nesse pique o consumo do WT-9 será de 14 a 15 litros por hora. A autonomia levando em conta esses números passa de 6 horas. Com 75% de motor, 25" de fluxo de combustível, a velocidade vai a 125 nós (231km/h). Isso tudo com apenas 100hp trabalhando para você no nariz do WT-9.

Não sacrificando muito a máquina,

500 km podem ser percorridos em duas horas de voo. Em 1h45 depois de sair de Ipeúna, base da EDRA no centro do estado paulista, você pode estar em Curitiba. As belezas de Bonito (MS) distante a cerca de 950 km são alcançáveis em 4 horas. E com muito conforto. O avião não é nada nervoso como as suas linhas poderiam induzir. O estol é manso, com um pouco de prática, sem flapes estendidos e sem motor, ele acontece aos 25 nós, com um mínimo de vibrações mas sem quedas bruscas de asa. Com um dente de flape aplicado, a velocidade cai para 20 nós antes do avião perder sustentação, com todo o flape estendido, a brincadeira é saber qual seria a velocidade, pois o velocímetro zera antes do estol acontecer. Com motor, o avião fica pendurado com o nariz em cima e você pode passar horas assim. Sinal de que o pouso pode ser bem à prova de burros mesmo. Se você mantiver uma velocidade de 45 nós na



FICHA TÉCNICA

WT-9 DYNAMIC

Fabricante: Edra Aeronáutica
Preço da aeronave ensaiada: US\$143 mil
Motor: Rotax 912ULS de 100hp
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Envergadura: 9,00 m
Comprimento: 6,40 m
Hélice: Airplast PV-50 de passo variável
Peso máximo de decolagem: 560 kg
Velocidade de cruzeiro: 240 km/h
Velocidade de estol: 60 km/h
Fator carga: +4/-2g
Teto de serviço: 12.000 pés



ONDE ACHAR

EDRA Aeronáutica
Tel.: (19) 3576-1292
www.edraaeronautica.com.br

final e uma razão de descida de 500 pés, as chances de fazer um pouso em cerca de 150m são grandes. O avião é surpreendentemente manso. A performance do WT-9 Dynamic leva a gente a pensar onde se pode chegar, quais lugares bacaninhas estariam escondidos por esse país e que são muito fora de mão para se chegar de carro, não tem estrutura para receber um avião um pouco maior, e que de helicóptero se tornaria meio inviável. Um exemplo apareceu bem perto da EDRA por sinal. A cidade de Brotas é ali do lado. Famosa pela oferta de esportes radicais, é um belo passeio com a namorada, mas que não tem pista para pousar. Quer dizer, até tem. Uma de 450m usada pela escola de trikes EcoFly e que se torna uma luva para o WT-9 e fica quase no centro da cidade. Comodidade sem precedentes. Uma ida para lá pode valer todos os dinheiros aplicados no belo avião. Por falar nisso, num papo rápido com o Rodrigo Scoda, presidente da EDRA, o interessado num WT-9 pode

parcelar a compra do avião, por exemplo, em seis vezes de cerca de US\$ 21 mil se for considerado o preço do modelo básico. Essas parcelas são pagas durante o período de fabricação, importação e montagem da aeronave, que pode levar de dois a no máximo oito meses dependendo da posição na fila de produção. Nos seus cálculos o interessado em manter um WT-9 Dynamic, que voe uma boa média de 100 a 200 horas ao ano, pode pensar em disponibilizar cerca de R\$ 10 mil anualmente. Isso levando em conta as despesas com o seguro de 3,5% do valor da aeronave, uma reserva de algo como R\$ 1 mil com manutenção e hangaragem e o custo da hora de voo por volta de R\$ 75,00 (levando em conta o litro de gasolina a R\$ 4,00). São cerca de R\$ 1.000,00 ao mês para voar numa máquina que não custa nem um boi, e que você pode desfrutar o que ele lhe oferece de melhor, o prazer de voar e uma pechincha pelo que pode lhe proporcionar. ■

Paixão elevada às alturas!

Um emocionante voo noturno, seguido de um romântico jantar e uma inesquecível pernoite no Sofitel São Paulo.



Circuito Night Air

SOFITEL SÃO PAULO

Helimarte
táxi aéreo

Voar melhor, só se você tiver asas.



Informações e reservas: 11 2221.3200 - Atendimento 24h(11) 7716-2055 (11) 7715-2646
www.helimarte.com.br

SEM RADICALISMO SELVAGEM

UMA BROTAS PARA QUEM DESEJA
AÇÃO MAS SEM ABRIR MÃO DE
MUITO CONFORTO

A dica quem deu foi a nossa diretora de arte, Tarsila Melilli. Havia em Brotas um hotel super bacana que era a cara da revista e valia a pena ser mostrado aos leitores.

Mas sobre a Região famosa pela prática de esportes radicais e basicamente lembrada só por esse assunto, pairava uma nuvem de local onde os serviços de qualidade eram poucos e o acesso, apesar das excelentes estradas nos seus arredores, pelo ar era restrito, pousar lá só de helicóptero. A dica válida, segura, rendeu uma visita cheia de surpresas. A primeira veio na notícia de que, havia sim, uma pista disponível para ser usada. Não era grande, apenas 450m de comprimento, mas suficiente para acolher uma aviação bem leve, como o WT-9 Dynamic testado nesta edição. O avião opera com folga na pista onde fica baseada a EcoFly, escola de vôo de trike e nela você tem a disposição até um pequeno hangar para guardar a sua aeronave com segurança. Agora num tempo menor que o necessário para vir de carro da capital paulista, gente de lugares como Curitiba, Rio de Janeiro ou sul de Minas Gerais podem dar uma chegadinha até Brotas. E melhor, a pista fica próxima ao centro da cidade de onde uma visão inusitada surge dentre uma pequena praça. Coisas de interior. Os olhos não me enganam, a graça é uma perua Kombi ano 69, com pintura saia e blusa, vermelha e branca, modelo luxo - o que significa um interior forrado com aquele padrão charmoso cheio de furinhos - e pasmem, com 30 mil quilômetros marcados no hodômetro. Quem preserva e garante a originalidade da peça rara é o Décio Sanches, conhecido na região por restaurar Kombi modelos até o ano de 1975, a da frente antiga com pára-brisas dividido e logo VW enorme na frente. Ele até exporta suas Kombi para países como a Inglaterra e Hungria. Brotas é conhecida por ter um dos melhores colecionadores de Fordinhos mode-

lo T e A, mas ter restaurador de Kombi foi uma grata surpresa. Uma irresistível volta no quarteirão a bordo do veículo e a gente é transportado diretamente para os tempos de criança naquela cidadezinha do interior. Só que o teletransporte funcionou tão bem que, sim, estamos então numa cidadezinha do interior, de muito charme e que tem muito mais a ser explorado que simplesmente a adrenalina dos esportes radicais. A conjugação de todo esse agito com o lânguido ritmo da Região promete. Mais um ponto para a nossa diretora de arte.

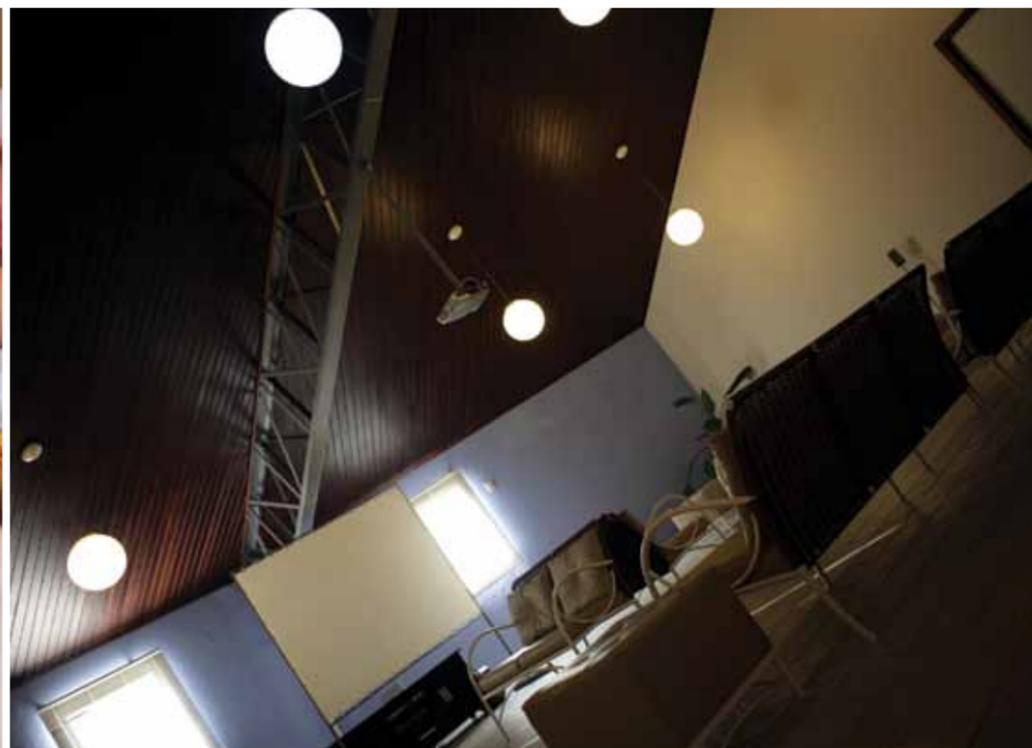
Outra vantagem do pequeno aeroporto é a distância para o hotel motivo de nossa chegada à Brotas. O Frangipani Hotel Pousada está a menos de quinze minutos de carro e, combinando, eles vão te buscar lá. Isso quer dizer que em poucos minutos você pode sair do clima da cidade, que pode ser bom, mas é sempre cidade, para o cenário bem mais bucólico do Frangipani. Em seu redor, a vista de 360° dá para um dos poucos lugares no estado com vegetação nativa de cerrado preservada. O nome do hotel vem da flor mais conhecida como jasmim-manga, que é bem popular no Brasil, mas foi fonte de inspiração do casal Yeda e Fernando durante uma viagem dos dois para Bali. O charme e perfume da flor meio que deram elementos básicos para a personalidade do hotel cheio de nuances e detalhes a serem descobertos. Um deles é logo sentido ao abrir os quartos, um leve toque perfumado, uma fragrância desenvolvida pela própria Yeda que fez carreira na indústria de perfumes, deixa tudo com jeito de frescor, mesmo com os toques de madeira de sua fórmula secreta. Decoração estilo moderninho, um salão de convenções de arquitetura descolada e que serviria como um ótimo bar de vinho e quem sabe uma adega, uma boa piscina, um lounge bem aprazível para um jantar a dois e uma cozinha de onde sai um osso



Esporte radical é coisa de Brotas, mas o lugarejo também tem mais a oferecer. A hospedagem mais do que bacana do Frangipani que tem quartos com cheirinho bom e a jacuzzi enorme são elementos que somam as imagens que só mesmo nesse interiorão se pode ver. Como a Kombi velha de guerra, mas enxuta como poucas, que desperta paixões das crianças crescidas.

buco de comer de joelhos. Não esperava que um restaurante no meio do estado paulista e que poderia ser mais influenciado pela cultura caipira fosse provedor de um prato italiano desses. A escolha foi por puro gosto dos proprietários que desejaram oferecer uma cozinha que agradasse a todos. Mas os costumes caipiras podem a qualquer momento virar elemento de destaque do perfil do hotel. O casal sabe que com a profusão do conceito de eco turismo, mais e mais lugares oferecem atividades que antes eram marca registrada de Brotas. Com qualquer 300m de mata é possível fazer circuitos de arborismo, se der sorte de ter uma cachoeira disponível no terreno, some um pouco de marketing e pimba! Qualquer lugar pode virar centro de esportes radicais. Portanto a proposta em usar mais dos costumes locais cresce a cada dia e pode aumentar ainda mais o lado já interessante do Frangipani. E isso pode começar desde a já boa cozinha da casa. A polenta, delícia simples, é a cara da culinária das redondezas, faz um par perfeito com o osso

buco, e pode muito bem ganhar espaço no seus desejos gastronômicos. E por favor, uma cachacinha que por ali há vários alambiques. Uma válida derivação meio que foi feita acidentalmente no próprio hotel, um pequeno tonel deu uma coloração, cheiro e sabor diferenciados, e dos bons, a uma matriz de já boa qualidade. Duas doses são o suficiente para refletir se a conjugação caipira moderno pode dar samba, ou melhor, modinha de viola. Salve Tônico e Tinoco e quem sabe uma temporada de festa junina no meio do ano, daquelas com pau de sebo e quadrilha em volta da fogueira que tem tudo para agradar quem é da cidade grande e nunca viu, o turista estrangeiro e aquele tem saudades duma época de infância. Depois da farta refeição e das prosas que sempre são boas, a sobremesa pode ser a goiabada feita pelo casal amigo João e Sophia. Granjeiros e compadres do pessoal do hotel, começaram a cultivar o fruto em 1995 e conseqüentemente fazer o doce para agregar valor. Gente tanto da Europa como de Piracicaba se deliciam



MAPA DE ROTAS

MELHOR ÉPOCA: Em janeiro chove mas é calor, o verão local se estende de setembro a março e é a época mais adequada para quem vai para Brotas só em busca de eco esportes. Mas o Frangipani pode ser um belo refúgio para o casal em tempo de temperaturas mais baixas.

De sexta à domingo R\$ 390,00 por casal com café da manhã

EcoFly
Hangaragem: R\$ 20,00 a diária
Hora aula: R\$ 250,00
Vôo de demonstração:
A partir de R\$ 80,00

COMO CHEGAR: As estradas são ótimas, tanto vindo do sul, oeste, norte do estado como da capital. Você vai encontrar vias duplicadas e de asfalto em excelentes condições.

ENDEREÇOS:

Pousada Frangipani
Estrada Vicinal BRO 040
Tel.: (14) 3653.4851 / 3654.3529 / 3654.3569 / (11) 3913.7829
www.frangipani.com.br

DICA DO PILOTO: A pista da EcoFly (SJK - 22°17'49"S/048°15'13"W) é homologada, tem 450m e piso de terra. A escola funciona de terça a domingo das 08h00 até o pôr do sol.

EcoFly - Escola de Vôo
Estrada Brotas-Torrinha, km 1
Tel.: (14) 3653-5515 / 8144-9575
www.ecofly.com.br

O QUE LEVAR: Destino de férias e esporte ao ar livre, portanto, tênis, trajes de banho, boné e protetor solar são bem indicados. Fora isso o velho e bom repelente.

Decio Sanches
Tel.: (14) 3653 4242
www.pecasdecarrosantigos.com.br

TARIFAS: Pousada Frangipani
Diária de casal de segunda a quinta feira a partir de R\$ 170,00, incluindo o café da manhã

Recanto das cachoeiras
Estrada Vicinal Brotas/Patrimônio
Tel.: (14) 3653 3181 / 9163 3024
www.recantodascachoeirasbrotas.com.br
Goiabas de Brotas/Sítio Tamanduá
Tel.: (14) 9134 8526

O arborismo foi uma das atividades que fizeram a fama da Região, mas o bom mesmo é saber que nessa nova safra de roteiros, a qualidade do conforto e bem estar dos hóspedes foi finalmente levada em consideração.



com as versões mole, de comer de colher (um vidro de 600ml a R\$ 10,00), como a cascão em pedaços (R\$ 6,00) ou mesmo a fruta em compota. A energia do açúcar da goiabada será útil então nas opções de esportes radicais. Claro, estamos em sua na terra natal, portanto, o jeito é se esbaldar. Ou se quiser, passe o dia correndo atrás das siriemas que andam livres em tudo quanto é canto. Bem perto do Frangipani já tem um lugar que vive disso, não das siriemas mas do eco esporte. O Recanto das Cachoeiras

tem arvorismo sim senhor, como também o rapel e a tirolesa. Bons banhos de cachoeira fazem juz ao nome do lugar. Trilhas para andar a pé, de cavalo, moto ou jipe também existem. Um avestruz me olha curioso. E tanto exercício me lembra que, se quiser, posso relaxar no Frangipani. Eles tem uma boa sessão de massagens e o conforto do quarto. Uma pousada que tem estilo para sair da mesmice de uma Região que tem muito a crescer, se ficar atendida a novos horizontes. ■

A National Freight transporta o seu helicóptero com segurança e agilidade!



IMPORTAÇÃO EXPORTAÇÃO | AÉREO E MARÍTIMO | AOG-PARTES E PEÇAS



Rua Dr. Thirso Martins, 100 - 4º andar - Cj. 408
Vila Mariana - São Paulo (SP) - 04120-050
Tel.: (11) 5539-1819 | Fax: (11) 5082-3600
national@nationalfreight.com.br
www.nationalfreight.com.br



Análise política é com Dora Kramer.



E Dora Kramer você ouve
na BandNews FM, com
Boris Casoy e Sheila Magalhães.

18h50

Rádio BandNews FM. *Notícia o tempo todo.*

RIO DE JANEIRO	PORTO ALEGRE	BELO HORIZONTE	SALVADOR	CURITIBA	BRASÍLIA
94,9	99,3	89,5	99,1	96,3	90,5



Em 20 minutos,
tudo pode mudar.

Essa edição limitada (apenas 1.931 exemplares) do IWC Relógio Aviator Crono Automático faz uma homenagem ao aviador e escritor Antoine Saint Exupéry. O mostrador em cor tabaco, e o corpo tem versões em aço inoxidável (1.630 unidades), ouro vermelho (250 unidades), ouro branco (50 unidades) e em platina (uma unidade que não foi posta à venda). O número de exemplares remonta o ano que foi publicado o romance Vôo da Noite que conta a saga da aviação postal na Argentina no início do século XX. No verso uma gravura do aviador. Preço a partir de R\$ 16.000,00.

Modelo Spitfire Mark XVI automático com caixa em aço e pulseira de couro. Sóbria elegância com um design funcional com uma autonomia de marcha de 42 horas e indicação de data. 13.000,00. Modelo Spitfire Mark XVI cronógrafo todo em aço – R\$ 19.000,00

COCKPIT de pulso





Uma peça de cockpit no pulso. IWC Aviator Crono Automático faz lembrar um painel de instrumentos. Preços sob consulta.

DO ALFABETO, TRÊS LETRAS SE JUNTADAS PODEM DEFINIR O QUE É UMA DAS MAIS PRECISAS E EXCLUSIVAS MÁQUINAS DO MEIO DA AVIAÇÃO. POSSUIR UM RELÓGIO IWC É SINAL DE QUE VOCÊ É NO MÍNIMO BOM ENTENDEDOR DO ASSUNTO, UMA MARCA PARA OS BEM INICIADOS. O ESTILO AVIADOR TEM MUITO A VER COM O RELACIONAMENTO DA MARCA COM O SEGMENTO, DESDE OS ANOS 30 ELA CONSTRÓI CRONÓGRAFOS PARA PILOTOS QUE OS USAM COMO MEIO AUXILIAR DE NAVEGAÇÃO. SAINT EXUPÉRY, POR EXEMPLO, GANHOU UMA HOMENAGEM COM UMA LINHA QUE LEVA O SEU NOME.



Linha Classic IWC. Da esquerda para a direita, Mark XVI, Midsize e Grande Relógio. Preços sob consulta



ONDEACHAR

Natan
Tel.: (11) 3088-2233
SAC Natan - 0800-253515
www.natan.com.br
www.iwc.com



A linha Grande Relógio Aviator em duas versões, em aço polido com mostrador preto (à direita) e com caixa em ouro branco com mostrador em ardósia (à esquerda). A partir de R\$ 50.000,00



SE VOA OU TE AJUDA A VOAR,
ENCONTRE, COMPRE, VENDA

Alto
Voo
.com

AltoVoo.com é o primeiro Diretório on-line do mercado de aeronaves da aviação geral do Brasil. O portal é um recurso "Premium" para promover as vendas de aeronaves e os interesses dos negócios da indústria aeronáutica do país. Com mais de 3.000 entradas, o diretório de aviação é o índice "online" em Português mais amplo e de maior facilidade de uso. Compradores de aeronaves, donos, operadores e profissionais têm agora uma fonte online para encontrar, publicar, adquirir e vender produtos e serviços relativos a aviação geral e a aviação executiva no Brasil.

AltoVoo.com

O MERCADO DE AVIAÇÃO DO BRASIL

USA Office
5525 NW 15th Ave Suite 303
Fort Lauderdale, FL 33309 USA
Ph: + 1.954.671.1310
Toll Free: (877) ALTOVOO
Fax: + 1.954.905.6030

BRASIL Office
Julio Herrera y Obes 1332 "604
Montevideo, 11100, Uruguay.
Te: + 55.11.3711.5772
VFax: +1.954.905.6030

Skype: altovoo
info@altovoo.com
www.altovoo.com

SAAD



11 2197-8900 www.saad.ind.br

CRYSTAL CURITIBA

RIO DESIGN BARRA

SÃO PAULO HADDOCK | MÁRIO FERRAZ



COTA DE SATISFAÇÃO



ESTILOSO O HELICÓPTERO ITALIANO É O MAIS NOVO PRODUTO OFERECIDO EM PLANOS DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA

O AgustaWestland AW109E Power é um dos grandes sonhos de consumo para quem deseja um helicóptero. A relação custo performance é interessante, as linhas de seu desenho encantam oitenta entre dez mulheres maravilha e seu peso de decolagem o torna apropriado para usar quase que a totalidade dos helipontos do Brasil.

E os dois motorzões PW 206C de 640shp, assistidos e gerenciado digitalmente por sistema FADEC, em regime de decolagem garantem ao Power a certificação na Categoria A, classe 1, o que na prática quer dizer que durante a decolagem mesmo se perder um dos motores, e com seu peso máximo, ele é capaz de completar a manobra, voar e em se-

guida pousar em segurança, o que é um belo handicap em mercados como o de São Paulo, onde a maioria dos helipontos está localizado no topo de edifícios. Voando geralmente a uma velocidade de cruzeiro de 311km/h é fácil cumprir etapas com até 930km com os pés nas costas. Em

encomenda de 2 aeronaves iguais. O sonho pode ficar mais acessível. A vantagem do sistema é evidente para quem voa até xx horas ao ano. O cliente da HeliSolutions ao invés de arcar com todos os custos operacionais sozinho, além do montante de US\$ 7,35 milhões que é o valor de mercado pedido por um Power novo, pode compartilhar o helicóptero com outros cinco pessoas pagando uma cota de US\$ 1,47 milhão e ter direito a 20 horas de voo por



uma hora e pouco é possível fazer o mesmo trajeto da Ponte Aérea com a vantagem de não perder tempo no aeroporto, o ganho de tempo paga facilmente os custos. Ainda mais se existe a possibilidade de cumprir outros trajetos semelhantes ao longo do dia e melhor ainda se nesses lugares não existir uma pista de pouso inviabilizando o acesso com uma aeronave de asa fixa.

A conversa é conhecida, mas a novidade é que a HeliSolutions, empresa que trabalha o conceito de propriedade compartilhada de aeronaves, incorporou um Power na sua frota. É o primeiro de uma

mês. Uma taxa de despesa fixa mensal de administração e manutenção da aeronave de R\$ 29 mil também é cobrada de cada participante. Já a hora voada - contada minuto a minuto e que representa o custo do combustível e da provisão de manutenção - sairá por R\$ 2.179,29. O plano do AW109E Power é diferenciado, são cinco cotistas por aeronave somente enquanto que os planos



tradicionais envolvem 10 cotistas com direito a 10 horas de voo a cada mês. E olhe que 20 horas ao mês pode ser bastante por mais demanda que possa ser criada com a disponibilidade do equipamento. Cruzar a cidade de Belo Horizonte de ponta a ponta pode levar algo em torno de 10 minutos. Da Avenida Paulista em São Paulo até o aeroporto de Guarulhos é um trajeto a ser feito em 6 minutos. No litoral norte paulista, a Região de Ilhabela é alcançada em 35 minutos vindo da capital. E com a vantagem de estar voando num helicóptero IFR, sem aquela possibilidade de ficar – claro, exceto algumas situações extremas - retido na praia porque fechou o tempo na serra.

Da mesma forma que o principal fator lembrado com relação ao uso do helicóptero, a palavra acessibilidade serve como uma luva para esses planos de propriedade compartilhada. Com um desses e mais ainda se for de um AW109E Power, o acesso a um mundo mais bacana é inegável.

ONDEACHAR

www.helisolutions.com.br



**CORTES ESPECIAIS,
VINHOS, RISOTOS E MUITO
DO CLIMA LÁ DE CASA.**

RUA RIBEIRO DO VALE, 339 | CEP: 04568-000 | SÃO PAULO (SP)
TEL./FAX: 55 11 5041-5506 | WWW.LARBIANCORESTAURANTE.COM.BR



Lar Bianco
bar e restaurante

A NOBRE MESA

Há 100 anos alguém achou que a vida iria caminhar bem melhor com a perfeita mistura de cereais, água e turfa. Há 30 anos alguém achou que tinha as melhores receitas para dar mais graça a vida de uma grande cidade. Neste ano de 2009 o velho e bom Johnny Walker cumpre um século de vida, como também a Diageo sua representante aqui no país. Em todos esses anos a marca, ao redor do planeta, se tornou um dos sinônimos para o uísque na hora de fazer o pedido. E seja qual for a cor que for o rótulo, verde, vermelho, azul ou preto, tanto faz, a alegria será a mesma, ela que pode ser muito bem repartida nos balcões do São Pedro São Paulo, esse forjado da tradição em oferecer um canto para que os paulistanos, e os de fora, encontrem o bom sentido da vida, a roda de conversa e, porque não, a felicidade de degustar um bom prato. Sim, o bar do bairro do Itaim Bibi (SP), tem muito o que oferecer de sua cozinha, não somente os líquidos engarrafados em anos de paciência.

Há tempos alguém já disse que o uísque não é muito lembrado como um acompanhante para as refeições. Talvez antes ou depois, mas nem sempre junto. O desafio de

harmonizar esses dois lados da vida foi uma maneira de quebrar alguns paradigmas, coisa que a HiGH gosta de fazer. Segundo Ciro Navajas, connoisseur e colecionador da nobre bebida, o primeiro passo para começar essa conversa de uísque com refeição é colocar um pouco de água no copo. Não gelo e sim água. Isso vai fazer que todas as propriedades do nobre líquido sejam aproveitadas a pleno e de forma uniforme. O segundo é procurar por pratos de personalidade forte, o que foi prontamente sugerido pelo casal Magú e Paulo do São Pedro São Paulo. Carne de porco vai bem, como também carnes bovinas com molhos fortes. E claro, entradas como croquetes são opções mais óbvias. No novo cardápio do bar foram três boas sugestões, sendo que em uma delas, uma tradição, um picadinho. Comidinha de mãe que é a cara da cozinha do bar. Feito as apresentações só resta sentar e entrar no clima do bar, que inclusive foi um dos primeiros a disponibilizar o tal do clube do uísque, aquele que lhe reserva uma garrafa só sua para o seu deleite. Se você não for habituê, está prestes a se tornar mais um camarada a trilhar o caminho dessas coisas boas da vida.





Porção de Presunto
150gr de presunto espanhol Salamanca. R\$ 32,00



Porção de Pernil
220gr de pernil em lascas, cozido de
quatro a cinco horas e preparado no
dia anterior, acompanhado de pão
francês e geléia de pimenta. R\$ 23,00



Picadinho
Filet mignon picado na faca, milho verde, farofa, banana à milanesa, arroz e ovo – frito ou pochê. R\$ 34,00

ONDE ACHAR

São Pedro São Paulo
www.saopedrosaopaulo.com.br
Rua Renato Paes de Barros, 137 – Itain Bibi
São Paulo / Tel.: (11) 3079 4028

Lá fora é uma selva. Proteja seu equipamento aqui na Angel.

Foto: Murilo Lins. Fotógrafo amador de natureza. Murilo já fez 5 expedições à África do Sul, Kenya e Tanzânia que renderam um livro publicado com uma coletânea de suas fotos. E-mail: murilorlins@yahoo.com.br Cliente Angel desde 2000.




Slingshot 200



Dryzone 200



Tamrac 5767 velocity 7X



Vertex 200AW



CompuTrekker AW



Tamrac 5584 expedition 4x




Horários de atendimento: segunda a sexta, das 8h30 às 18h30; sábados, das 9h às 13h
Rua 7 de Abril, 125; Lojas 29/31 - Centro - São Paulo/SP
Tel: 11 3257-3498 | 3259-5450
www.angelfoto.com.br • [vendas@angelfoto.com.br](mailto: vendas@angelfoto.com.br)



CÂMBIO DO DIA



Maciez é conforto que ninguém abre mão a partir do momento que usufrui dela. Num carro, fora os amantes de jipe, quem não quer o máximo de conforto que levante a mão. Deixe um pouco de lado a questão da suspensão, que para oferecer uma pegada mais esportiva, cobra em restrições traduzidas em trepidações e baques mais secos sofridas em toda a estrutura do veículo e dos que estão a bordo, ao andar por ruas e estradas brasileiras.

Aqui vamos falar mais de câmbio. Em especial o desenvolvido pela Audi e que equipa o A3 Sport-



NESTE AUDI VOCÊ VAI TROCAR AS MARCHAS DE OUVIDO, LITERALMENTE

back 2.0 TFSI cedido para a HiGH numa rápida avaliação. O nome é S tronic e o grande destaque é que ela conta com uma dupla de embreagens, uma fica responsável pelas marchas pares e outra pela ímpares. Quando uma das marchas está engatada a seguinte está pré engatada e pronta a ser usada em tempos bem extremamente rápidos. O novo A3 Sportback com esse câmbio chega a ser mais rápido que sua versão mecânica. Segundo a Audi, ele faz de 0 a 100km/h em 7s enquanto o mecânico faz o mesmo em 7,2s. E nem seja ranzinza em torcer o nariz para um câmbio que não conta com uma alavanca e um ritual de engate convencional. Muita gente ainda é. Nesse A3 o câmbio S tronic significa



um melhor aproveitamento dos 200cv e os 28,6 kgfm de torque que o motor turboalimentado entrega. Como o olho da matéria diz, você vai trocar as marchas de ouvido, sim, é impressionante ouvir cada uma das 6 velocidades sendo passadas uma a uma, sem trancos, buracos ou hesitações a medida que a velocidade vai crescendo. Parece que o que você está ouvindo não condiz com a progressão do ponteiro do conta-giros, basicamente não há indicação – e nem sensação - de queda de RPM na troca de marchas, nem quando você estiver usando o modo seqüencial na alavanca no console entre os bancos ou as borboletas atrás do volante. Pois é, nem dá tempo de ter queda de RPM.

E nem queira dizer que ele vai parecer um carrinho elétrico, o A3 é esperto. Definitivamente o A3 com esse câmbio não é um carro destinado a aqueles que só pensam no conforto de não ter que ficar trocando de marchas, ele pode ter muito desse perfil, mas é muito mais divertido. Sua alma é de um bom esportivo que você vai comandar com o auxílio de muita tecnologia. A renovação que os alemães fizeram em seu estilo, resultou naquele algo mais que o A3 precisava para se distanciar do primo Golf. Agora ele realmente aparenta ser maior, mais rápido e mais forte. Externamente o destaque no seu desenho é a adoção das fileiras de LEDs que contorna a parte superior dos





faróis bi-xenônio, detalhe que surgiu como item de série no R8 do Tony Stark. O detalhe e mais a bocarra já tradicional nos modelos Audi deixam a imagem do carro mais agressiva. Visto de lado, o veículo tem desenho fluído com a linha da cintura alta. Bem limpa, talvez um pouco demais para alguns, mas nunca rebuscada. Em sua parte superior se você quiser, há o teto solar opcional Open Sky, em três peças, que dão um charme extra ao carro.

A bordo, entre sentir a qualidade do couro usado no revestimento e perceber as nuances dos decibéis bem distribuídos do sistema de som Bose, dá para passar alguns minutos comparando o A3 Sportback com a concorrência oferecida no mercado, basicamente o BMW 120i e o Volvo C30 T5 2.5 ambos com preço semelhante aos cerca de R\$ 129 mil pedidos pelo Audi. Disputa parelha, talvez o Audi não chame a atenção tanto quanto o BMW – que cá entre nós, é bem mais interessante na versão top, de motor 3.0 – e nem tenha a traseira inusitada do Volvo, mas convenhamos, ele é o sonho para quem tem ou teve um A3 da geração anterior, aquela fabricada em terras brasílicas e muito mais daquele que tem Golf, Pólo ou mesmo um Stilo. O seu preço já não está no mesmo patamar de mercado como acontecia há alguns anos atrás, quando o carro era produzido por aqui, e por isso mesmo, o volume desse novo Sportback é menor nas ruas, o que indiretamente colabora para aumentar ainda mais a imagem de um produto premium, diferenciado e, por que não, um belo desejo de consumo. ■

ONDE ACHAR

Audi
www.audi.com.br



Ilha Splendor. Uma pousada inesquecível.



Belas viagens fazem parte da sua vida. Você não abre mão de conforto e possui extremo bom gosto. Você é único. É por isso que nos oferecemos um espaço pra lá de exclusivo. Ilha Splendor é uma pousada concebida com apenas sete suítes. Todas muito amplas, avarandadas, primorosamente decoradas e repletas de cuidados especiais. Travesseiros e edredons de plumas de ganso, roupas de cama de algodão egípcio e amenities L'Occitane. Aqui você relaxa dentro e fora do seu quarto. Pois além de uma vista esplêndida para a Mata Atlântica, você ainda desfruta de cachoeira, piscina com água corrente do rio, jardim tropical com árvores frutíferas e a presença de muitos animais e aves silvestres. Ilha Splendor. Ilhabela longe do lugar comum.



www.ilhasplendor.com.br
Av. Cel. José Vicente Faria Lima, 2107
Reino • Ilhabela - SP • CEP 11630-000
Tel.: (12) 3896.3346 / 3896.2739



Yamaha, questão de estilo. Sempre foi assim, a marca japonesa bolou o conceito de moto fora de estrada, mitos como a V-Max, DT250 ou belezinhas como a RD350. Não existe alguém que diga que uma Yamaha peque pela falta de personalidade. Essa MT-03 pode ser chamada de exótica, não é uma supermotard, não é uma naked e muito menos uma fora de estrada. A fábrica a chama de Roadster Motard. Se você gostou da definição sai-

pilotos de motocross no gate, no momento de largada. Tão agressivo que parece que você está à frente do farol e do painel. Os espelhos parecem ter ficado lá para trás das suas orelhas. É preciso se acostumar com a postura. A moto em si é estreita, leve, pesando 174 kg vazia, e o torque de 5,73 kgfm a 5.500rpm do monocilíndrico de 48cv pressupõe que andar com ela na cidade seja uma delícia. Apesar do banco ser baixo, a 805mm do solo, mais uma vez por conta da postu-

Personalidade FORTE

ba que a palavra diferente vai ser muito usada na hora de descrever a MT-03 andando e parada.

Não há quem a olhe sem um pingo de admiração, o desenho agressivo combina com o cenário e trânsito urbano.

O projetista Hiroo Saito foi buscar no Kodo, aqueles gigantes tambores japoneses, a fonte de inspiração para idealizar a MT-03. Tudo assemelharia com a acústica grave que saem daqueles tambores. Do som que é emitido das duas ponteiras, compassado, ao desenho geral da máquina, tudo lembra um potente trovão. O que parece compacto o é realmente. Tanto que para diminuir a distância entre eixos, a engenharia lançou mão de instalar o amortecedor traseiro na lateral direita do motor de 660cm, o mesmo usado na XT 660R. O amortecedor é apoiado numa balança de alumínio de desenho assimétrico. Esteticamente ficou jóia, mas esse almoço a gente vai pagar depois.

Em cima da moto, que largo é o guidão. O posicionamento lembra aqueles

ra, parece que estamos montados numa moto muito mais alta. Ela pede para andar agressivamente, curvas feitas meio que quadradas parece casar com o estilo da MT-03. Parece não, o tal amortecedor na lateral faz com que o comportamento em curva da moto seja diferente para um ou outro lado. Tem gente que vai falar que é defeito, tem gente que vai falar que é característica. Nas curvas exige-se um pouco de força e atitude no guidão, talvez se fosse um teco mais estreito isso não aconteceria. Poderia ficar mais fácil, mas sem ser complacente, talvez faria a moto ter menos personalidade. Para ajudar na esportividade da moto, a MT-03 é calçada por pneus 160/70 na dianteira e 160/60 na traseira, ambas montadas em rodas de liga leve de 17 polegadas. O conjunto de dois discos de 298mm do freio dianteiro é o mesmo da FZ-6, na traseira um disco simples de 245mm.

Outro detalhe interessante é que a Yamaha com a MT-03 oferece duas propostas bem díspares numa mesma



Rica em detalhes. É o que é a MT-03, uma motocicleta que possui qualidades tanto parada como andando. Acima o amortecedor traseiro colocado na lateral, o painel minimalista no meio e o grande conjunto da obra na foto maior. Não há quem não torça o pescoço para essa Yamaha.

faixa de cilindrada. A FZ-6 custa cerca de R\$ 6.500,00 mais cara, e parece mais bem resolvida que a MT-03. Seu rodar é para lá de suave, graças ao motor de quatro cilindros ante ao monte de vibração que você vai encontrar no monocilindro da MT-03. Sua tocada é mais simples. Mas um amigo, ex-proprietário de antigas versões da XT, sentiu-se muito mais em casa no banco da MT-03 do que na FZ-



6. Na primeira o negócio é torque, na segunda uma aceleração que parece não ter fim.

Se você tiver pouca experiência com motos estiver procurando uma com muito estilo e ainda estiver com o bolso meio raso, talvez a MT-03 seja uma opção mais válida. Na praça paulista, a irmã menor pode sair por volta de R\$ 26.000,00 enquanto a FZ-6 com ou sem semi-caretagem é negociada por R\$ 33.000,00. Fazendo um financiamento de 48 parcelas, a MT-03 vai sair por cerca de R\$ 951,00 ao mês enquanto que para a FZ-6 as parcelas serão de R\$ 1.204,00. Quem compra uma MT-03 talvez não se importe muito com nú-

meros de performance, ela não chega a ser o supra sumo em velocidade final, não passa de 170-180km/h e o tanque de 15 litros não permite tiros com muitos quilômetros. Mais uma vez, é uma moto muito mais divertida na cidade que na estrada, o contrário da FZ-6. O consumo a gente vai ficar devendo pois a unidade testada não estava com a saúde a pleno, chegou a fazer 17km/l em uso urbano, andando geralmen-

te em baixo ritmo, uma marca fora da realidade. Detalhe, a MT-03, da mesma forma que a FZ-6, possui um sistema chamado de Fuel Trip, que é ativado no momento que você entra na reserva do tanque. Enfim, para quem vai fazer poucas e curtas viagens e utiliza a moto mais em perímetro urbano, a MT-03 pode servir com uma luva, chinfrá você vai fazer de boa em qualquer lugar. Na porta da casa da namorada, na do restaurante ou parado no farol. ■

ONDEACHAR

www.yamaha-motor.com.br
SAC: 2431 6500

BROA FLY-IN/09

XI FEIRA E SEMINÁRIO LATINO-AMERICANO DE AVIAÇÃO E DEFESA

Conheça o lugar onde sua paixão por voar ganha asas.

O maior e mais importante evento brasileiro de aviação está prestes a decolar. E vai trazer um espetáculo inesquecível para quem é apaixonado por essas incríveis máquinas voadoras. Acesse o site, confira a programação completa e veja como participar:

WWW.BROAFLY-IN.COM.BR



Paixão non-stop.

5 A 7 JUNHO 2009 - ITIRAPINA - SP - BRASIL



ATIVIDADES PARA TODOS OS PÚBLICOS

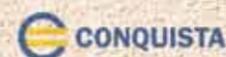
- Shows aéreos
- Demonstrações das Forças Armadas, Polícias Civil e Militar



- Atrações Internacionais
- Espaço Mulher e Espaço Kids
- Atividades e entretenimento para a família

AERÓDROMO DR. JOSÉ AUGUSTO DE ARRUDA BOTELHO → FAZENDA SÃO JOSÉ → ROD. AYRTON SENNA, KM 08
INFORMAÇÕES: 11 3040.6919 → CONTATO COMERCIAL: 11 3087-5050

Realização



Promoção e Organização

PROMOVISÃO

Apoio



CHILDHOOD



PARA CIMA E AVANTE

Por duzentos mil dólares você pode mandar literalmente a sua sogra ou o Bush (já que ele se aposentou mesmo) para o espaço. O problema, para alguns, é que eles voltam.

A viagem ao espaço, até agora história de ficção científica para a maioria das pessoas, está dando um passo a mais em direção ao seu cotidiano. Tem até já agência de turismo no Brasil vendendo o pacote. A Teresa Perez Tours e a Grande São Paulo Turismo, ligadas à Virtuoso, associação americana que reúne agências de viagens de luxo, são as únicas autorizadas a comercializar os roteiros da Virgin Galactic no Brasil, e acredite, já existe um cliente brasileiro.

A história da Virgin Galactic começou quando a relação entre o empresário Sir Richard Branson, dono do grupo Virgin,

que pudesse levar passageiros para ver como a Terra é azul. O programa é intenso, apesar de toda a equipe da Scales Composites ter prática no desenvolvimento de aeronaves, trabalhar com algo que vai sofrer desgastes tão fortes como na reentrada ao planeta requer um planejamento muito maior. O projeto da Virgin Galactic difere em alguns pontos com relação aos foguetes ou ao ônibus espacial, a principal é como é feito o lançamento. O SpaceShipTwo não sairá como foguete do solo e sim de uma altitude de 50.000 pés quando é desacoplado de uma nave mãe, a WhiteKnightTwo. É esse avião de formas inusitadas, duas fuselagens, quatro turbinas Pratt & Whitney PW308, envergadura semelhante ao de um Boeing 757 que vai transportar a espaçonave até a metade do percurso do passeio.

UM PASSEIO NO ESPAÇO DEIXA DE SER COISA DE FICÇÃO CIENTÍFICA PARA SE TORNAR ATRAÇÃO TURÍSTICA

e o engenheiro aeronáutico Burt Rutan se estreitou na época que Branson promovia um vôo ao redor do planeta num avião, sem escalas e sem reabastecer. Rutan então projetou e construiu o Global Flyer, um monojato que mais lembrava um Louva-Deus. Nesta mesma época estava acontecendo o X-Prize, um concurso que premiaria com US\$ 10 milhões quem conseguisse fazer voar uma espaçonave privada reutilizável e a Scale Composites, empresa de Rutan, estava entre os concorrentes. Branson viu no projeto a viabilidade para vender viagens espaciais, na verdade vôos suborbitais, e entrou como sócio promotor. E que sociedade, com eles estava também o Paul Allen, fundador da Microsoft.

O SpaceShipOne veio, viu e venceu o prêmio em 2004. De lá para cá começou o desenvolvimento de uma versão maior,

A Virgin Galactic, pretende manter uma frota de cinco SpaceShipTwo e duas naves mãe WhiteKnightTwo e no início das operações será realizado apenas um vôo por semana, mas essa cadência será ampliada para até um vôo por dia. Por enquanto, cerca de 270 pacotes já foram vendidos, sendo que 150 pessoas já pagaram todo o valor pedido pela Virgin. A decolagem e a ascensão, feita em 40 minutos, será da mesma forma que um avião comercial normal. O sistema usado no protótipo SpaceShipOne, foi elaborado para reduzir custos, a complexidade e aumentar a segurança. Num lançamento de um ônibus espacial, a energia despreendida só dos foguetes de lançamento é suficiente para abastecer uma cidade como Nova York por um dia.

Administrar tanto poder é dar margem aos problemas. Os seis passageiros vão pas-

sar por vários momentos interessantes. Além dos três dias de treinamento no espaçoporto, que por si só vale uma visita, inclui sessões naquelas máquinas centrifugadoras que se vê em filmes de corrida espacial e onde se atinge 3 a 4g. Mas as grandes emoções começam quando o SpaceShipTwo é desacoplado. Após alguns segundos o motor do fogurte é acionado, seu corpo vai sentir a carga de 3,5 gs durante o impulso e você estará subindo, verticalmente, a uma velocidade de 3 vezes a do som. Na janela o azul do céu começa a dar lugar ao negro do espaço. Ao chegar a uma altitude de 100km, come-



ça a fase suborbital, a tripulação vai lhe repassar o comando para desafivelar o cinto de segurança e você estará sentindo os mágicos efeitos da gravidade zero. Nessa hora parabéns, virou astronauta. Serão quatro minutos flutuando livremente e olhando a Terra de uma forma que muito poucos já viram. Um verdadeiro privilégio. E quem acha que quatro minutos é muito pouco, pense quanto tempo você consegue ficar vendo o pôr do sol. Não será muito mais que isso. Passado os valiosos minutos, começa o retorno. O SpaceShipTwo nesse momento estará com as asas dobradas para cima. Essa configuração provoca o efeito igual a das penas de uma peteca, a espaçonave começa a descer suavemente. Quer dizer, na medida do possível que isso possa significar. Durante a reentrada seu corpo sentirá picos de até 6g. As asas voltam a posição normal e o SpaceShipTwo vira um planador, descendo de volta ao espaçoporto. Duas horas depois do embarque, eis que as rodas da espaçonave tocam no solo. Mas garanto que a sua mente ainda continuará lá em cima, a cerca de 100 km de altitude pensando se num dia não tão longe será possível uma Lua de Mel de verdade. Sim, lá mesmo onde Neil Armstrong deu seus primeiros passos. ■



ONDE ACHAR

Grande São Paulo Turismo
(11) 3231 4422 - www.gsptur.com.br

Teresa Perez Tours
(11) 3799 4000 - www.teresaperez.com.br

MARQUE NA SUA AGENDA!
13, 14 e 15 de Agosto de 2009: **LABACE** ✓



LABACE - LATIN AMERICAN BUSINESS AVIATION CONFERENCE & EXHIBIT é o local ideal para realizar os melhores negócios em Aviação Executiva na América Latina. Definitivamente o mais importante network do setor, o evento de três dias exibirá as melhores empresas especializadas e será um up-to-date indispensável para os profissionais da aviação através de palestras e conferências.

Acesse agora o website www.abag.org.br, clique **Labace** e veja todas as informações necessárias para Você e a sua empresa participar da Labace 2009.

Se preferir, para mais informações ligue: ABAG (11) 5032-2727, Sator Eventos (11) 3032-5633 ou através do labace@abag.org.br

Nos próximos 13, 14 e 15 de Agosto: MIGRATE to LABACE!



"O crescimento da frota brasileira de aviação executiva é inevitável. A LABACE 08 apresentou expressivo crescimento comparada a LABACE 07. Participar é a melhor oportunidade para mostrar seu produto nesse mercado em expansão - o da Aviação Executiva."

Rui Aquino - Presidente da TAM - Aviação Executiva e atual Presidente da ABAG



Rua Coronel Tobias Coelho, 147
CEP 04357-070 São Paulo, SP, Brazil
Tel: +55 (11) 5032.2727 - Fax: +55 (11) 5031.1900
labace@abag.org.br
www.abag.org.br





A ESSÊNCIA DE UM VÔO



TEXTO: HERNANI DIPPÓLITO E MARCIO JUMPEI
FOTOS: MARCIO JUMPEI E EDUARDO BENTO
GUERRA/THALES KLEN CARRIJO (VANT)



Traje de vôo com anti-G, a experiência de ter à mão um jato de combate como o AMX ao lado ou o Xavante abaixo, aspectos do cotidiano dos pilotos de testes, mas que diferenciam essa matéria de qualquer outra.

NO GEEV O TERMO PROEFICIÊNCIA É O PRUMO DE TODOS. LEVAR AS MÁQUINAS AOS SEUS LIMTES DEPENDE DISSO

O piloto acha que é bom de braço e resolve levar a sua máquina ao seu limite, essa que era muito boa de performance, voava rápido. Nada como um teste de flutter, aquela temida vibração em vôo que pode chegar a arrancar pedaços da aeronave, para ver se ela ou ele são bons mesmo. Ele só esqueceu que tal ensaio poderia ser letal. E foi mesmo. Sair para testar uma aeronave não é para qualquer um, principalmente em situações críticas. Pé, mão e a inocente fé nas suas próprias capacidades podem não ser suficientes para enfrentar um desastre eminente, resultado de um erro de projeto, uma manutenção mal feita ou uma ultrapassagem nos limites da aeronave. O conhecimento e experiência para esse tipo de vôo é forjado por muitas horas de vôo nos mais diversos modelos e muito, mas muito estuado. Horas debruçado em planilhas de per-

formance, manuais de operação e relatórios de projetos são corriqueiros para quem deseja ser piloto de prova. Uma categoria de aviador que a maldosa piada pode resumir um pouco o seu conceito. Ela conta que pilotos de caça acham que são deuses, já os pilotos de ensaio em vôo tem certeza.

No Brasil há uma das cinco escolas de formação de piloto de prova no planeta reconhecidas pela SEPT - Society of Experimental Test Pilot. O ninho está em São José dos Campos e funciona dentro do GEEV - Grupo Especial de Ensaio em Vôo. O fato do país ter investido em cursos de formação desse tipo de profissional tem muito a ver com a sua própria tradição aeronáutica. O brasileiro sempre quis voar alto. E olhe que isso não é barato, a formação de um piloto de prova chega a custar US\$ 1,3 milhão e de um engenheiro cerca de US\$ 1 milhão, mas vale todos os centavos gastos.

Essa história começou há 50 anos atrás, em 3 de setembro de 1958, quando foram feitos os primeiros vôos no helicóptero BF-1 Beija Flor. Projeto nacional saído da cabeça do mago aeronáutico Heinrich Focke, o mesmo que um dia projetou o Focke-Wulf 190, temido caça alemão da Segunda Guerra Mundial. Daquela época foram criadas seções e subdivisões dentro da aeronáutica para abrigar os programas de ensaio em vôo. A conversão de dois bombardeiros quadrimotores Privateer para o transporte de cargas serviram como base para mais ensaios. Ao mesmo tempo, crescia a preocupação com aqueles que colocavam o tra-seiro em risco em vôos com coisas que nem sempre davam as melhores dicas de comportamento. A atenção aumentou quando o Beija Flor se acidentou em Julho de 1966. Era hora de profissionalizar. Pilotos e engenheiros foram enviados para a França e Estados Unidos para fazer cursos de especialização na área. Em 1986 foi feito o primeiro CEV- Curso de Ensaio

em Vôo e de lá para cá, em vinte dois anos, foram formados 18 turmas, um total de 86 pilotos, 62 engenheiros, entre os quais alguns para o Exército e para a Marinha do Brasil.

Basicamente a equipe de ensaio em vôo do GEEV está a serviço das forças armadas, mas você quando estiver a bordo de algum Embraer E 195 da Azul, de um E 175 da Trip ou de qualquer outro produto da marca vai por tabela, usufruir da capacidade e trabalho deles. A indústria aeronáutica vizinha de CEP recebe de braços abertos esses pilotos e engenheiros depois que eles cumprem suas carreiras militares. E que vão com boa experiência na bagagem. Um piloto de prova pode passar uma década voando no GEEV e sua experiência vale ouro. Esse piloto é um sujeito que tem antes de tudo uma capacidade analítica apurada. Tem que ter mesmo, afinal, ele será a pessoa que vai em algum momento, colocar para voar uma máquina que nunca saiu do chão e por mais estudos em



Conseguir dominar diversos tipos de aeronaves em pouco tempo faz parte da rotina dos pilotos de ensaio em voo. Por isso mesmo a frota diversificada.



computadores de última geração, sempre há algum detalhe que só pode ser conferida mesmo no mano a mano. O piloto de provas também é um privilegiado, por conta de intercâmbios é possível conhecer o que está sendo feito em outras escolas do mesmo gênero em outros países. Isso quer dizer que ele vai poder voar com máquinas de alta performance como um F-16.



Um jato capaz de em menos de dois minutos decolar e atingir 31 mil pés. O que pode soar como a plena diversão para muitos esconde uma atenção sem precedentes na hora da labuta. Um exemplo. A FAB possui uma frota de Learjet, esses quando passam por revisões mais profundas que incluem trabalhos no bordo de ataque merecem uma sessão de voo de testes para verificar se o seu comportamento está ok. Um erro na instalação dos bordos e há o perigo do jato se tornar mais instável do que o desejado. E quem faz isso é a equipe do GEEV. Lá vão eles equipados de pára-quadras e com um monte de procedimentos para evacuar a aeronave em caso de emergência. Esses pilotos colocam o avião em situações críticas que podem induzi-los num mortífero deep stall. Vãos com ângulos de ataque pronunciados estão no roteiro.

O leque de manobras, testes e análises que um piloto do GEEV aplica durante um ensaio em voo é para lá de extenso, mas

pudemos em duas oportunidades, ter um contato maior com o universo do trabalhos desses pilotos. Macacão de voo vestido, traje anti-g colocado, briefing do assento ejetável feito, é hora da ficha cair para o piloto Hernani Dippólito saber o que é virar um avião do avesso. Fogo no boné do guarda, canopy fechado e o Xavante do GEEV inicia o táxi para a cabeceira 33 da pista de

São José dos Campos.. Nas comunicações com o controle, o designativo de chamada utilizado é Prova, seguido do número que identifica o piloto no grupo. A decolagem é feita e o AT-26 segue para o setor leste da pista, afastando na radial 070 do VOR de São José dos Campos, subindo para o nível de voo 240. Está área é uma das utilizadas para as missões de voo de teste, se inicia a 15mn do VOR SJC, estendendo-se pelo Vale do Paraíba até próximo à área de treinamento da base aérea de Santa Cruz, no Rio de Janeiro. A sensação de voar uma aeronave relativamente pequena, e fazer acrobacia a 24 mil pés é muito impressionante. Uma série de manobras para conhecer e explorar o envelope do Xavante só resultam em elogios. O jato é, segundo o piloto, surpreendentemente dócil, liso e com uma energia maravilhosa.

No retorno a sensação de velocidade é mais presente, com a aproximação do aeroporto a 270 nós, voando a 2.000 pés de al-



Hernani Dippólito

SEM PILOTO A BORDO

Num hangar anexo uma outra equipe trata de testar mais uma aeronave. Só que nesse caso não há piloto de ensaio, pelo menos dentro da aeronave. O projeto VANT- Veículo Aéreo Não Tripulado está sendo desenvolvido em conjunto, pelo CTA, CTEEx - Centro Tecnológico do Exército, IPqM - Instituto de Pesquisas da Marinha e pela Avibras. O objetivo é dominar tecnologia deste tipo de veículo que tem vasto potencial de utilização tanto no mercado civil como o militar. Vigilância e monitoramento remoto são as principais possibilidades de uso de um VANT, mas há a possibilidade de usá-lo em transmissões de TV ou no controle de safras agrícolas por exemplo. A plataforma das pesquisas é da década de 80, foi batizado de Acauã, e nada mais é que um grande aeromodelo. Com 5,1m de envergadura, 4,8m de comprimento, dupla cauda e capaz de atingir 100km/h de velocidade de cruzeiro, ele foi feito prioritariamente para ser funcional na hora de carregar os sistemas, computadores e sensores em sua fuselagem de secção quadrada. Foi deixado de lado por 13 anos por falta de recursos até que em 2004 o programa foi retomado com a aprovação de recursos vindo do Finep - Financiadora de Estudos e Projetos do Ministério da Ciência e Tecnologia. Foram injetados R\$ 9 milhões a serem gastos num prazo de 4,5 anos. E parece que agora a coisa vai. Séries de vôos estão sendo feitos desde 2007 para comprovar o bom funcionamento dos sistemas como o do piloto automático, sistema de navegação ou a integração com a base móvel que fica no solo e de onde o VANT é pilotado.

A utilização do VANT também abre espaço para uma discussão legal, novas legislações precisam ser feitas para definir o que aconteceria em caso de acidente e o aparelho caísse em uma região habitada ou até estimar o que aconteceria se ele, por defeito, entrasse em uma área de tráfego aéreo congestionado atrapalhando todo mundo ou mesmo criando situações de risco. Por enquanto ele só pode voar sobre regiões não segregadas, ou seja, não habitadas. Uma nova aviação na qual os conceitos vão bem além dos cálculos de performance e eficiência do projeto.



tura. Por fim, uma passagem a incríveis 390 nós no eixo da pista 33 completa o vôo com o ápice da adrenalina. Um segundo vôo, este mais completo, é reservado para destacar alguns exercícios de ensaio em vôo. Desta vez passamos a conhecer a obra de arte, o T-27 Tucano, projeto que o lendário Joseph Kovacs liderou. Num vôo de uma hora e cinco minutos, o Maj. Denison do GEEV nos demonstrou de forma excepcional uma série de manobras para definição de dados para um novo projeto. Um exemplo foi manter o avião milimetricamente nivelado para obtenção de dados em diferentes regimes.

râmetros, e com a aeronave estabilizada, o piloto inicia uma contagem para a referência do engenheiro que está a bordo – três, dois, um, TOP – e a aquisição de dados se inicia. Por um período pré-determinado, 3 minutos por exemplo, o piloto não pode variar os parâmetros de vôo, com tolerâncias muito pequenas, como mais ou menos 100 pés e mais ou menos 2 nós. Se em algum momento, dentro destes 3 minutos, houver uma variação maior que estas, o exercício é cancelado e tudo é iniciado novamente. Executamos outras manobras, como para definição de regimes de subida e descida,



A cena acima pode virar história em poucos anos, o Xavante deve aposentar-se até 2012. Mas o bravo guerreiro já fez muito pelo GEEV. Ao lado, o HS125 que fez carreira no GTE e agora ostenta o X típico do Grupo.

Ironicamente a demonstração ao invés de ser uma profusão de parafusos, é dada num procedimento de vôo estabilizado. Mas ele é de fundamental importância para a definição de informações como alcance, consumo, autonomia, melhor regime econômico, regime de maior alcance, entre outros. A manobra começa muito antes do vôo. Uma série de fatores tem de ser considerados, passando por quesitos de segurança, a área para a missão, os custos – tempo utilizado, suporte em terra e instrumentos, até o planejamento do vôo para a aquisição de dados, que neste caso entra como fase de desempenho. Depois de definido os pa-

além de demonstração e definições para dados de estabilidade. Por fim realizamos algumas manobras acrobáticas entre 8 000 pés e 12 000 pés, e é fácil entender o porque do Tucano ser considerado um dos melhores treinadores militar de sua categoria. Aliás o motivo de fazer vôos desta matéria com diferentes aeronaves tem relação com o dia-a-dia desses profissionais que sempre tem a sua proficiência em alto nível.

Pilotos que a qualquer instante são exigidos para obter a máxima essência de voar, e tudo para que você meu caro passageiro ou piloto, possa desfrutar de um vôo seguro e confortável. ■

EAB
EXPO AERO BRASIL

12ª FEIRA INTERNACIONAL DE AERONÁUTICA E DEFESA
12TH INTERNATIONAL AERONAUTICAL & DEFENSE FAIR



As empresas mais importantes e as últimas novidades do mercado aeronáutico internacional.

Público qualificado e com alto poder aquisitivo.

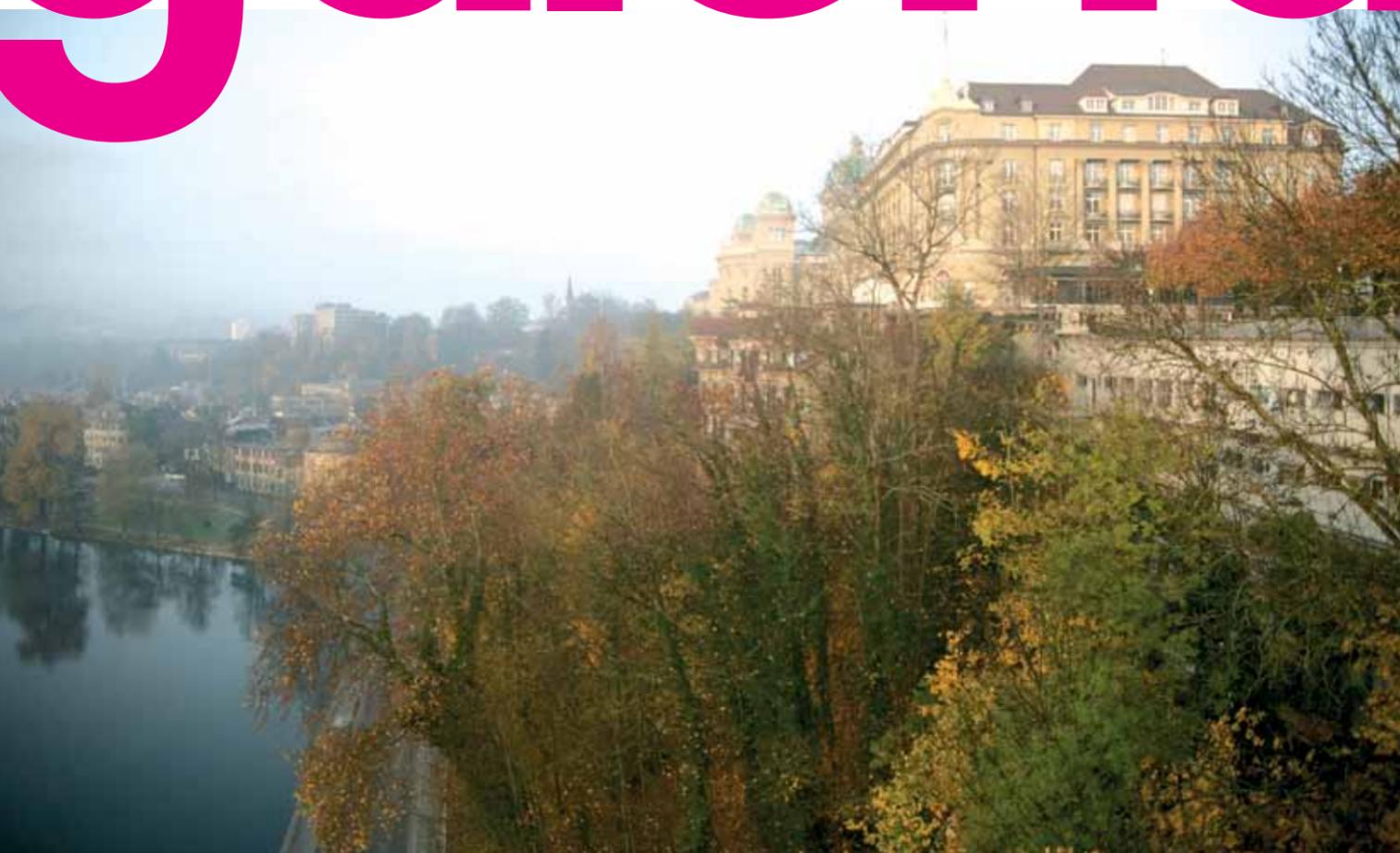
Aviação executiva | Aviação aerodesportiva | Helicópteros
Fabricantes e distribuidores de aeronaves | Linhas aéreas regulares
Fornecedores de tecnologias | produtos e serviços para a aviação
Empresas de infra-estrutura e administração aeroportuária | Manutenção
Carga aérea | Táxi aéreo | Seguradoras | financeiras | Aviação agrícola entre outros.

www.expoaerobrasil.com.br

DE 02 a 05 DE JULHO DE 2009 - CTA - São José dos Campos - São Paulo - Brasil

July 2-5, 2009 - CTA - Aerospace Technical Center - São Jose dos Campos, SP - Brazil

galeria



Um país que para qualquer lado que se olha é cartão postal. A Suíça é assim e seria muito desperdício não ter uma boa câmera à mão para registrar tudo. Essa foto foi feita a poucos passos do hotel Bellevue Palace na capital Bern. A sorte foi encontrar as folhas coloridas, bem características do período de final do outono daquele país, ainda repousando nos galhos das árvores. Mais alguns dias ou um vento forte a mais o cenário mudaria para um padrão não tão atraente. A boa foto também requer sorte. Mas usar a câmera Nikon D90 já é meio caminho para que os registros de sua viagem sempre saiam perfeitos. E ela repleta de boas características. O sensor CMOS de 23,6x15,8mm, com um fator de corte de 1,5 garante alta qualidade de captação de imagens da máquina de 12,9mp. As imagens, e é possível bater uma sequência de 4,5 fotos por segundo, você vai conferir por meio de um monitor de 3 polegadas. A D90 trabalha com velocidades de 30 a 1/1400s, sensibilidade ISO 200 a 3200 e possui 11 pontos de autofoco. Onze também é o número de modos de programa possíveis de serem utilizados. O preço aproximado com lente 18-105mm oferecido na Angel é R\$ 5.500,00 é só ir até lá e sair bem equipado. ■



Angel Equipamentos Fotográficos
Rua 7 de Abril, 125, loja 29-31
Centro – São Paulo – SP – 01043-000
Tel.: (11) 3257-3498 e 3259-5450
vendas@angelfoto.com.br
www.angelfoto.com.br

Heli Solutions

Propriedade compartilhada de helicópteros
A vida de um outro ângulo.



Para quem sabe
que a vida não espera.

Seu Helicóptero por
US\$ 66.900,00*



SAC HeliSolutions - Solicite a visita de um de nossos consultores 11 2117 2120 - www.helisolutions.com.br

A HeliSolutions é uma empresa de Propriedade Compartilhada de Helicópteros que atua com bases em São Paulo e Rio de Janeiro. Por apenas uma fração do custo, você poderá usufruir de todos os benefícios de se ter uma aeronave. Além disso, não é preciso se preocupar com a gestão de manutenção, tripulação e seguros. Deixe de lado os problemas do trânsito e tenha uma vida mais apaixonante com a HeliSolutions.

WHYCIRRUS.COM



Dirigido pela Física
Definido pela Imaginação



Não existem limites para
O sonho de voar



SR20 now with
CIRRUS PERSPECTIVE™
BY GARMIN



+55 (11) 4582 6144
cirrusdesign.com.br