

# High

EDIÇÃO 16 | MAIO • JUNHO 2009 | R\$12,00



FAIRCHILD PT-26

# COROA

*barra limpa*

**MERCADO DE AERONAVES** É A HORA DO COMPRADOR  
**CIRRUS SR20 G3** UMA OPÇÃO ADEQUADA AO SEU USO  
**GASTRONOMIA** O CARDÁPIO É BASCO COM MUITO ORGULHO  
**CITRÖEN C4 HATCH** A VERSÃO QUE FALTAVA



# Realize o seu sonho com estilo!

Edra Aeronáutica a mais completa linha de aeronaves.



Schweizer 300 Cbi



Super Petrel 100



Schweizer 333



Dynamic



Ikarus C42B



Legacy FG

Aviões - Helicópteros - Centro de Treinamento - Centro de Manutenção

NOSSA PAIXÃO VOA MAIS ALTO!

**EDRA**  
aeronáutica

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

# SINTO MUITO

Estamos falando de sentimentos, o norte de boa parte das pautas desta edição da HiGH foi definido por esse lado tão subjetivo mas que em determinados casos é a tônica para explicar o que é a aviação, e em muitos casos é o combustível primário para fazê-la funcionar. Vem a paixão, quando mostramos um exclusivo ensaio de uma jóia rara em forma de avião. O Fairchild PT-26 não vai ser usado para ganhar dinheiro, fazer comércio. Ele existe e voa somente por pura paixão. Nessa mesma linha, os mais curiosos objetos com o tema aviação foram garimpados numa lúdica busca para fazer a matéria do dia-a-dia da cachaça, e mostra o quanto as coisas que voam inspiram o imaginário das pessoas.

Paixão, o mesmo pode ser a explicação pelo gosto pelos charutos. Veja o que promete a nova marca nacional, a baiana Monte Paschoal. Um mar de sensações também na seção da moda, o que mostramos pode espelhar a sua personalidade. Da subjetividade para a objetividade dos números, o comércio de aeronaves usadas merece atenção, tem gente que pode ganhar muito dinheiro nas ofertas que estão aparecendo no mercado. Os números também foram usados para explicar como o Cirrus SR20-G3 pode ser o melhor avião para você.

Como você poderá ver nas próximas páginas, a edição da HiGH mais uma vez, é recheada das melhores matérias para a sua boa leitura. ■

ANO 3 | NÚMERO 16 | MAI • JUN | 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

Rita Vieira (camareira); Thiago Sayad (make-up - Hair - Staff Esthetic & Hair); Michelle Lima (modelo); Ana Paula Basile (revisão); Edmundo Reis, Eduardo Baskertin (texto); equipe HiGH (styling).

Impressão:

**Prol**  
EDITORA GRÁFICA

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





Brooksfield

# sumário

A STAR ALLIANCE MEMBER



## Fly SWISS. Say cheese.

### ENSAIO EM VÔO

#### Fairchild PT-26

Um clássico de sonho nas páginas da HIGH ..... 10

#### Cirrus SR20-G3

Um avião para ser considerado na ponta do lápis ..... 36

### TURISMO

#### Vale Eldorado

O conceito de condomínio aeronáutico começou aqui ..... 20

#### Casa do Lago

Tem romance, lazer, diversão e contemplação nessa história. E tem pista também ..... 44

### COMPRAS

Modernos, queridos e práticos objetos para o seu cotidiano ..... 28

### MODA

A imagem que fazem de você ..... 54

### PRODUTO

#### Eurocopter EC135 Hermès

É a elegância em forma de helicóptero ..... 62

#### Citröen C4 Hatch

A versão do carro francês é cheio de atributos para conquistar o consumidor ..... 76

### Charutos

Uma boa opção nacional para o fino mercado ..... 82

### PANORAMA

A safra de boas ofertas de aeronaves está no ar ..... 66

### GASTRONOMIA

#### Bilbao

Um restaurante de espírito forte ..... 70

### MERCADO

A Gol faz parceria estratégica com a Air France/KLM e atualiza o Smiles ..... 88

### DIA-A-DIA DA CACHAÇA

Lúdica, a aviação se transforma nos mais curiosos objetos ..... 92

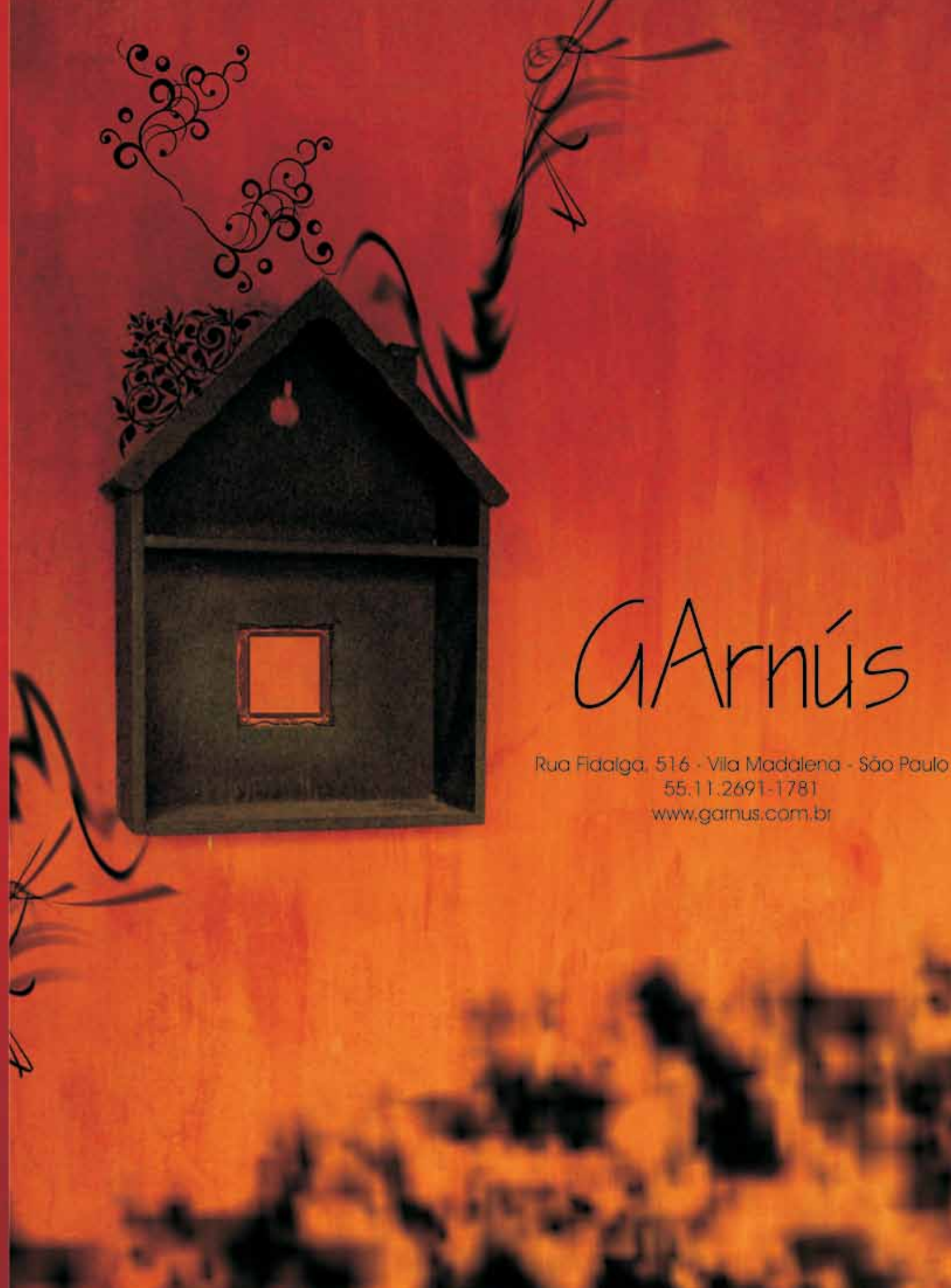


A Suíça oferece a mais alta qualidade de vida do mundo. E também no ar. Cuidamos de você do começo ao fim: do web check-in antes de seu voo até servi-lo um delicioso queijo suíço para fechar seu jantar a bordo. Você se sentirá em casa, mesmo a milhares de quilômetros de distância. Visite [SWISS.COM/BRASIL](http://SWISS.COM/BRASIL) ou ligue 11 3049-2720 e conheça cada detalhe que fará de sua viagem conosco algo memorável.

SATISFAÇÃO, SWISS MADE.

SWISS.COM





# GArnús

Rua Fidalga, 516 - Vila Madalena - São Paulo  
55.11.2691-1781  
[www.garnus.com.br](http://www.garnus.com.br)



FAIRCHILD PT-26

# COROAA enxuto



**De cara vale um esclarecimento. Essa matéria bem que poderia ser mais adequada para ser publicada na seção Dia-a-dia da caça, o registro do vôo desse avião não quer saber de custo de hora, de manutenção, parâmetros como custo benefício ou que grande negócio você vai poder fazer com ele. Isso realmente não importa.** O personagem central nestas páginas responde pelo designativo PT-26. Fairchild M62 Cornell II pode ser considerado seu nome completo. Ele foi a última versão do modelo PT-19, avião de treinamento básico encomendado pela Aviação do Exército Americano nos anos 40

do século passado. A linha de produção dos PT-19 começou em 1940 e mais de 6.000 exemplares foram construídos em diversas fábricas nos Estados Unidos e Canadá. No Brasil, 220 exemplares de PT-19 foram construídas na Fábrica do Galeão no Rio de Janeiro, isso também na década de 40. O desenho geral era o fino da época, monoplano cantilever, com as asas montadas bem baixas numa fuselagem de estrutura de metal entelada, e o trem de pouso, por favor, convencional. Dois lugares em tandem, sem canopy, e o prazer de voar com os cotovelos para fora era demais. O motor das primeiras versões era um Ranger L-440-1, de seis cilin-

AQUI O NEGÓCIO É A PUREZA DO VÔO, SEM SE PREOCUPAR COM CONTAS, SIMPLEMENTE PARA O SEU DELEITE



Não tem erro, para onde se olha no PT-26, é um show de detalhes. A Yamaha XVS 650 DragStar a gente levou até o lado do avião porque não podia deixar de passar a foto. Duas máquinas com muito estilo, tudo bem alinhado com o perfil de quem as tem.

ros invertidos, refrigerado à ar de 175hp, que girava uma hélice bipá de madeira de passo fixo. A performance era algo semelhante ao outro treinador que estava em serviço naquela época na USAAF, o biplano Stermann PT-13. A grande diferença dos PT-26 era a capotinha, pois essa versão fora fabricada pela canadense Fleet para ser usada na força aérea daquele país. E como as temperaturas naquela Região são mais baixas, nada de ficar voando com a cara no vento. O motor Ranger L-440-C5 de 200hp era outra diferença, além do painel, que contavam com alguns instrumentos a mais para o treinamento do que se chama de vôo cego. A família tam-

bém teve um outro modelo, o PT-23, surgido da necessidade da Guerra, e que diferenciava-se pelo uso de um motor radial de sete cilindros Continental R-670, de 220hp, no lugar dos Ranger que estavam meio em falta.

O PT-26 dessas páginas é único no Brasil (a Marinha também teve um para treinamento da aviação embarcada), originalmente nasceu PT-19, em 1991 foi feita a conversão para PT-26, e se não bastasse, é também o único modelo da família PT-19 em condições de vôo por nossas bandas, pois desde o início dos anos 90, o FAA, órgão regulamentador aeronáutico americano, expediu uma determinação de que todas as aeronaves



desse família teriam que passar por uma reforma nas asas e profundos. Suas estruturas de madeira eram coladas originalmente com caseína, e que envelhecida, cria um fungo. Este acaba se alimentando da própria cola de caseína e imagine o que isso pode provocar. O FAA determinou que as estruturas fossem refeitas usando cola de epóxi e pequenos orifícios fossem abertos ao longo das asas para a ventilação interna. Sem a reforma, sem voo. O atual pai da criança é o Cezar Pulschen. Ele que já passou a vida e cerca de 19 mil horas no comando de

O PT-26 ele encontrou no site [www.barnstormers.com](http://www.barnstormers.com), especializado em aeronaves antigas e clássicas, e foi o melhor de três pesquisados, segundo o Jorge Stocco, mestre conselheiro nesse tipo de aviação. Era muito tentador, um PT-26 ano 44, com 1.650 horas totais e que no mercado americano é avaliado em cerca de US\$ 60 mil (e que há bem pouco tempo, antes da crise, valia US\$ 75 mil). O avião serviu na aviação militar até 1945, que o atesta como um legítimo Warbird da Segunda Guerra Mundial. Ok, em missões de



jatos da Vasp, TAM, Gol, Absa e agora voa num Cessna Sovereign, sempre foi um apaixonado pela aviação antiga. Já teve um Stinson 108 Voyager, tem um Piper PA-11, que por sinal, foi o primeiro avião que ele voou quando tinha 12 anos de idade, e foi sócio de um Bücker por um certo período.

treinamento no interior dos Estados Unidos, mas isso para os americanos já vale muito. Ele tem até registro no seleto clube Warbirds of America e fez parte do Confederate Air Force. Motivos à beça para fazer o cheque e trazê-lo para o Brasil. Pulschen ainda tentou registrá-lo aqui como aereona-



ve experimental, com menos burocracias, mas surpresa, apesar de tanto tempo, o modelo ainda é homologado no Brasil, fruto em grande parte de um grupo de entusiastas que preserva a custa de muito suor, o PT-HLB, um PT-19 que está no Aero Clube de Pirassununga (SP). Essa condição obrigou ao piloto a achar, ou melhor, quase que formar uma oficina de manutenção para o modelo, o que foi feito em Bragança Paulista (SP). Passada toda a parte difícil, o PT-26 pode então reservar seu tempo ao que de melhor consegue fazer. Proporcionar bons momentos de curtidão para quem está a bordo. Mesmo com o risco de dar asas à opinião de um pai coruja, damos e usamos as palavras do seu dono para dizer como ele voa. De um modo geral o PT-26 é bem escola americana. Um grande e confortável Cadillac, a cabine é espaçosa e aerodinamicamente o avião é extremamente equilibrado, dócil de comandos e bem manobrável.

O painel é todo original, nada de transponder ou GPS. E no PT-26, apesar da proteção do canopy, o bom mesmo é voar com ele aberto.



Neste quesito, é bom dizer que ele não é nenhum Extra 300 e nem um Bücker. Com seu tamanho, pesando 1.260kg e um motor de 200 cavalos não dá para fazer muita mágica. A energia é pouca, mas as manobras, acrobáticas ou não, saem com muita harmonia. E é bom lembrar que ele foi feito para alunos, portanto é uma máquina com personalidade tranquila, e por isso mesmo, deve ser pilotada desse modo. Na decolagem, também por conta de seu

asfalto e com 65mph é chegada a hora de tirá-lo do chão, bem de leve, deixando embalar até 80mph, mantendo 2.400rpm no motor e o monoplane vai subindo numa razão de 500 pés por minuto. Nivelado, a velocidade sobe até as 105mph quando o bom regime de motor indicado pelo Pulschen é de 2.100rpm. O grande diedro das asas garantem um voo reto horizontal para lá de estável mesmo sob algumas turbulências e o consumo de combustível



## FICHA TÉCNICA

### FAIRCHILD PT-26

**Fabricante:** Fairchild Aircraft Corporation

**Motor:** um Ranger L-440-C5 de 200hp

**Capacidade:** 2 pilotos

**Envergadura:** 10,97m

**Comprimento:** 8,45m

**Altura:** 2,32m

**Hélice:** uma Sensenich, bipá de madeira e passo fixo.

**Peso máximo de decolagem:** 1.240kg

**Velocidade de cruzeiro:** 163 km/h

**Velocidade de estol:** 64 km/h

**Alcance máximo:** 644 km

**Teto de serviço:** 13.200 pés

motor, o PT-26 não é nenhum exemplo de alta performance. Duas pessoas a bordo e tanques cheios não são uma boa fórmula para ser usada na pista de 800m do Condomínio Vale Eldorado (SP), melhor fazer as contas antes de ir para a cabeceira. Mas imagine que tudo está bem, hoje é uma tarde de temperatura agradável, sem muito vento e você esteja com os seis cilindros do Ranger trabalhando a pleno. Com 2.300 rpm indicadas o PT-26 vai engolindo o

varia em torno de 40 l/h. Não dá para querer muito. O melhor mesmo é voar tendo um bom passeio como objetivo. E nisso o PT-26 é mestre, e esse pensamento é bom ser mantido até na hora de virar o bicho. Basicamente, ele pode fazer uma boa gama de manobras, afinal ele foi concebido para isso. Mas o piloto deve ficar atento, se altura e velocidade são elementos fundamentais para a acrobacia em qualquer avião, no PT-26 são itens primordiais. A mão pe-





sada só vai atrapalhar, um arco do looping deve ser feito grande, com muito espaço para o mergulho e uma recuperação leve. Nem queira saber de um giro de tunneau com centenas de graus feitos em um único segundo, aqui é tudo um deleite. O estol desse bicho também é manso, sem motor ocorre por volta de 39mph, com potência, a cerca de 42mph. Tudo verificado na precisão do instrumento do painel do PT-26. Nem precisa pensar em usar os flapes, toda a família desse Fairchild usa o tipo Split, basicamente um flape de arrasto e não um artifício de hipersustensão. O seu bom uso começa na perna base para o pouso. Aplicando um dente na perna base, dois na final e uma velocidade de 80 mph são os ingredientes para o pouso padrão. No PT-26, o melhor mesmo é vir para um pouso de pista, a visão para frente é melhor e o avião reage melhor. Cruzando a cabecei-



ra é só ir matando a potência, colocar o nariz na linha de voo e deixar o avião assentar nos amortecedores. O PT-26 também não faz feito no três pontos, a bitola de 3,5m entre as pernas do trem de pouso e os grandes amortecedores ajudam. Mas não se deve bobear com a velocidade de aproximação, a inércia da máquina é grande. Numa arremetida, a melhor técnica é aplicar potência, tirar o flape e meter o nariz para baixo, tudo para ganhar velocidade e depois pensar em levantar o nariz. Se pensar em querer sair com afobações, colocando de vez o nariz para cima, pode ser o prenúncio para um final infeliz. Mas esse exemplo é bem o que se deve esperar e ter em mente quando se voa o PT-26, um avião que pede para que o voo seja curtido em sua essência, significando também que a máxima atenção seja direcionada para subtrair o melhor dos momentos acima das nuvens. ■



AW119Ke KOALA

## Entregamos soluções para você.

Líder mundial na produção de helicópteros, a AgustaWestland oferece soluções completas, desenvolvidas sob medida para as suas missões. Desde a movimentação aérea de tropas de forças militares e policiais, transporte executivo e offshore, até demandas mais específicas de serviços de resgate e aero-médico, a AgustaWestland tem sempre a solução para você.



Distribuidor exclusivo no Brasil:

**OceanAir**  
Táxi Aéreo

[www.oceanairtaxiaereo.com.br](http://www.oceanairtaxiaereo.com.br)





# O MELHOR DOS LARES

UM LUGAR DIFERENTE, QUE ABRIGA SONHOS E  
ONDE A AVIAÇÃO É O SENTIDO DA VIDA





Neste país, o único lugar onde é possível no mesmo dia ter um AN-2 pousando (acima) enquanto o Fleet 7B (abaixo) taxia como se fosse numa passarela de desfile. À direita, o autógrafo da lenda Richard Bach, que deu a sua dormidinha debaixo da asa de um avião quando visitou o Vale Eldorado.

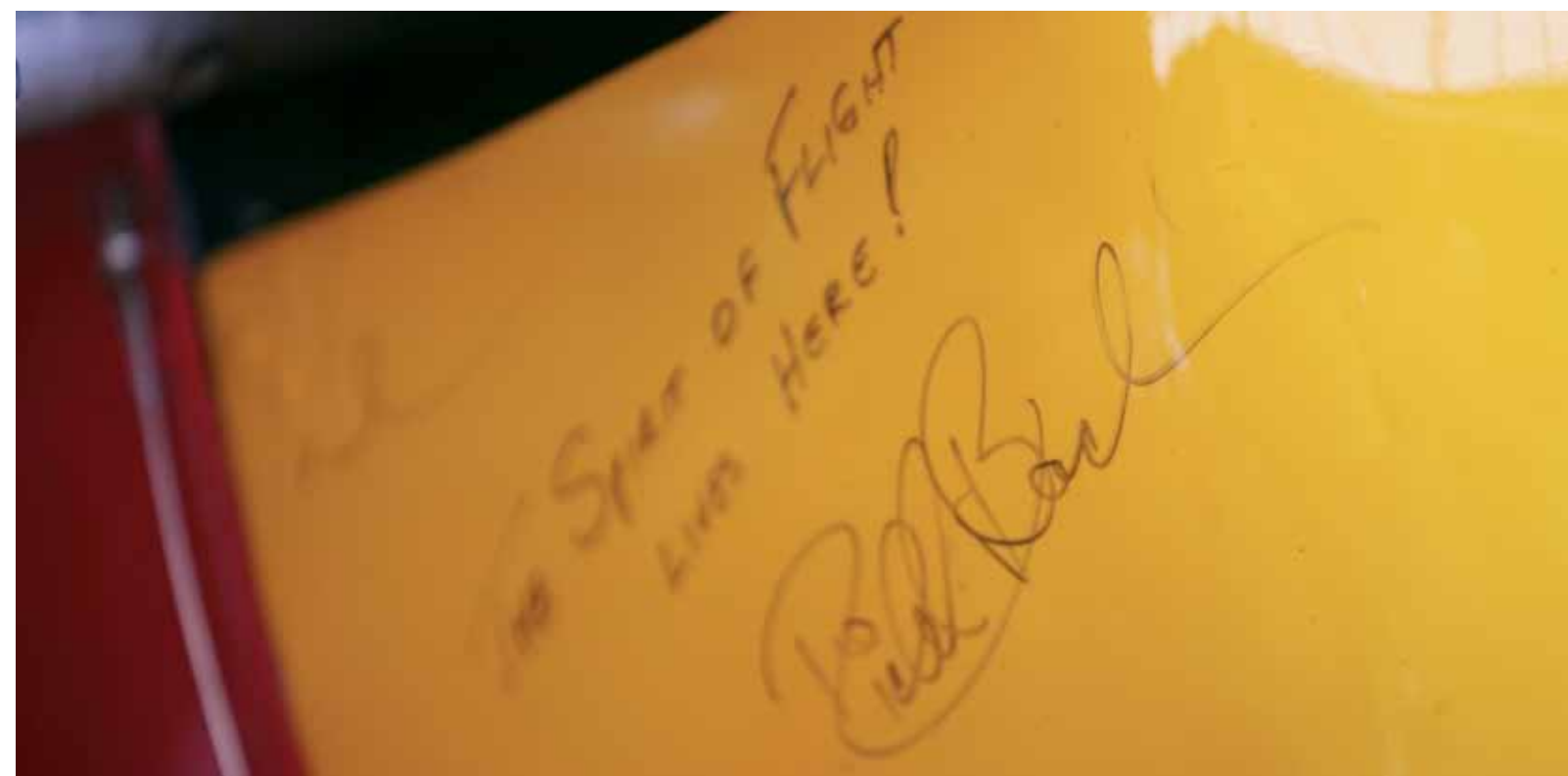


**Para todos, o velho José de Aguiar Leme já dizia, nas terras em que ele andasse sempre iria ter uma pista. O homem que foi um dos fundadores do Aero-club de Bragança Paulista (SP), nos anos 40 estava de olho na fazenda de um dos membros da família. Naquela área meio aos pés de morrotes, mexendo um pouco na terraplanagem dava para fazer um campo de pouso.** E dos bons. Falou tanto e por tanto tempo, que no final da década de 80, Francisco José, o Chiquinho Ribeiro, genro dele, foi em frente com a idéia de fazer a pista. O aeroclube tinha recebido um lote de planadores e o povo de lá achou que os vôos daqueles bichos sem motor iria atrapalhar a vida já estabelecida naquele aeroporto. A nova pista serviria como uma luva para transferir a nova aviação. Os planadores, no fim das contas, nem foram para lá, mas com toda a conversa, surgiu a idéia entre os amigos de pista, para trazer ao Brasil um conceito que começava a surgir nos Estados Unidos. O tal do condomínio aeronáutico. Você pega um terreno, pede para o filho engenheiro e a nora colocar uma pista e as pessoas vão construindo os hangares em volta, com a diferença que esses hangares são complementados com casas. Isso mesmo, da mesma forma que você pode ir de carro até a sua casa de campo, nos condomínios aeronáuticos é possível chegar de avião, de trike, de helicóptero ou de bote voador. Reuniões com associações como a americana Living with your plane definiram, por exemplo, que no projeto não pode-

riam existir ruas no entorno da pista. Assim evita-se problemas como o de cachorros ou crianças invadindo áreas de risco. Eles devem saber das coisas, por lá existem mais de 800 condomínios, dos mais luxuosos como o Jumbolair, famoso por ter John Travolta e seus jatos como condômino, aos mais espartanos. O velho João Carlos não viu a obra ficar pronta, passou para o outro time três anos antes da abertura do Condomínio Vale Eldorado. Hoje

pista. Tem Nord Norecrim, Aerospas-tiale Gazelle, Enstron, Piper PA-11, J-3 amarelo, Taylorcraft BF-1.

Esse detalhe também define o perfil de quem habita o condomínio. São pessoas ligadas ao melhor do espírito deste mundo da aviação, composto de muita história para contar à mesa, da boa confraternização e que deixa os problemas corriqueiros para trás do portão de entrada. Da porta do hangar os barulhos, que ninguém



deveria ficar orgulhoso, se estivesse por lá, acharia que o tempo parou na sua melhor época. O Vale Eldorado é atualmente o lugar com maior concentração de aeronaves antigas, porém ativas e voando, do Brasil. Das cento e vinte e tantas aeronaves baseadas, pelo menos três dezenas devem ser anteriores a 1950. Tudo em 81 terrenos aeronáuticos como podem ser chamados as áreas do entorno da

pode reclamar da sua existência nos arredores, parecem calibrados por metrônomo. Tec-tec-tec-tec e lá vai passando um Lúcio com o seu Fleet 7B do final da década de 20. Bloft plom-plom-plom e segue um Igor com o russo Antonov An-2 e seus mil cavalos de potência para voar a...60 milhas por hora. De repente, do nada, surge um hidroavião PBV-5 Catalina passando baixo, o Grumman Alba-



troz usado nas filmagens do novo filme do Stallone também deu uma passagem para dar um alô. Todos indo dar uma volta em torno do pôr do sol. Este é o grande programa do Vale Eldorado. Esperar o melhor momento para decolar e ver os arredores de cima. Enquanto o tempo não fica bom, o jeito é caprichar na grelha. O cheiro no final de semana pode ser da mais pura e legítima gasolina de aviação mas pode ser também de churrasco. Richard Bach, autor de livros como *Fernão Capelo Gaivota* e *Longe* é um lugar que não existe, já pousou por lá, viu e gostou do ambiente. O Vale é um programa para a família



comunidade aeronáutica em pleno serviço. Puxa daqui, empurra dali. Acima, três exemplos de perseverança, um PA-11, o PT-26 e o...Lada Niva. Todos loucos por mais um dia belo, que aparece logo depois da neblina.

ir aos finais de semana. E por força e exigência delas. Se dependesse dos marmanjos, o condomínio seria um aglomerado de caixinhas de brinquedo de gente grande. Esses bem que se satisfariam somente com um telhado de zinco, um banheiro e algumas cadeiras marfinite para dar o toque de conforto. E claro, uma caixa de cerveja, para pensar melhor. O essencial para se divertir enquanto mexem nas suas máquinas. Nada melhor que passar a tarde apertando um parafuso aqui e outro acolá para deixar a sua máquina voadora mais contente. Mas é preciso fazer por merecer, então é necessário o espaço para elas

comandarem, pois as senhoras não vão sair de casa, deixar para trás o Sábado, sagrado dia de fazer os pés e mãos, para enfrentar uma estrada de terra e passar o final de semana só ouvindo ou falando assuntos relacionados com a melhor asa, a boa hélice ou o mais novo GPS Garmin do mercado. E um condomínio, sem os lares, não é nada. Nas rodinhas de conversa, há espaço para tricotar as melhores fofocas, aeronáuticas ou

sa, por exemplo, deixar o helicóptero enquanto os jogadores e seus caddies caminham entre um green e outro. Há planos, inclusive, de fazer uma sede e um caminho que interligue o Vale Eldorado com tais empreendimentos sem interferir com o cotidiano do condomínio. O Vale Eldorado também é um refúgio para uma aviação estrangulada com tantas restrições operacionais. A falta de infraestrutura aeroportuária existente nos principais grandes

não. Para dar uma melhor idéia dessa relação familiar, dentro de alguns hangares, nas matrículas das aeronaves, há bons exemplos de homenagem à elas. E a vida do Vale Eldorado segue assim. Um espaço para receber os amigos, que podem vir pelo ar, de longe ou de perto, para passar um final de semana divertido. A proximidade com alguns belos empreendimentos, boa parte voltada a prática do golfe, pode torná-lo uma interessante base onde se pos-

centros brasileiros quase que impede o uso normal de aeronaves experimentais ou antigas. Não há mais espaço para acomodar, em meio ao turbilhão de tráfego aéreo de cidades como São Paulo, Jundiaí ou mesmo Campinas, avionetas que mal passam das 60 milhas por hora em velocidade de aproximação, e praticamente só decolam para fazer alguns circuitos em torno do aeroporto. O condomínio veio à calhar para abrigá-las. Também servem como



um centro para a formação do vírus aerococus em quem nunca imaginou participar desse meio. Tanto é que o conceito se espalha. Na cidade de Sororro (SP), está para ser inaugurado mais um outro. Ainda não tem nome, mas deve estar operando à pleno no segundo semestre. Um restaurante francês, a sede da escola de paraquedismo Azul do Vento, os planadores de Jundiá e balonismo devem fazer parte das opções do que ver e fazer por lá,

e certamente vai atrair muita gente. Da mesma forma que muitos outros condomínios normais, será um local onde qualquer um possa ir, frequentar e ter o que fazer. Quando estiver funcionando nós vamos lá, seja profissionalmente para escrever uma nova matéria, seja para simplesmente, como o Richard Bach, dar à si mesmo, a liberdade de passar alguns momentos na sombra de uma asa, vendo uma putzgrila voadora decolar no final de tarde. ■



Em que ano você está? Pela foto poderia ser algum dia de 1956, daqueles de dar saudades nos corações mais antigos ou criar saudosismos de quem nunca viveu nessa época. O entusiasmo é o mesmo.



 **SENNHEISER**

# A leveza do design

A Sennheiser fascina com sua nova Design Line. Os novos fones estabelecem padrões superiores para a aviação executiva, combinando design anatômico, conforto ao extremo e tecnologia exclusiva. Escolha Sennheiser e voe com estilo. [www.sennheiser.com](http://www.sennheiser.com)



HMEC 250



# com



## VERDE E AMARELA

A Kawasaki finalmente botou os seus pés no Brasil, isso pelo menos oficialmente e não por meio de representantes ou importadores independentes. As verdes terão uma linha de montagem em Manaus e de lá sairão inicialmente seis modelos de motocicletas. A primeira a chegar é a esportiva ZX-6R de 600cc e potência de 123hp. Depois virão a ZX-10, a naked Z750, a Ninja 250R e a Vulcan 900. Vale lembrar que mesmo antes da linha de montagem começar a funcionar efetivamente, alguns modelos como a ZX6R e a Ninja ZX-10R já estão sendo vendidas como importadas. Boa notícia dos inúmeros fãs da marca no país. Os revendedores já estão sendo nomeados, a Number One em São Paulo foi a primeira a abrir as portas. Em Bragança Paulista (SP), a American Cross trabalha com a linha especializada de modelos de competição fora de estrada, neste segmento os modelos KX65, KX250F e KX450F também já estão disponíveis por meio de importação. Ou boa pedida para o mercado fora de estrada que está no catálogo da Kawasaki para o Brasil é a KLX 110. O bi-campeão de Fórmula 1, Emerson Fittipaldi, também será revendedor Kawasaki nesta nova fase da marca no país.

Preço:

ZX-6R R\$ 48.900,00, ZX-10R R\$ 58.900,00 , Z-750 R\$ 39.900,00

Ninja 250R R\$ 18.800,00, Vulcan 900 Classic R\$ 38.900,00

KLX 110 R\$ 6.990,00

[www.kawasakibrasil.com](http://www.kawasakibrasil.com)

# prats



### DIFERENTE ATÉ NO COURO

Uma bolsa para notebook com muito mais estilo. Essa é a proposta do produto da Corso Brasil que também se diferencia pelo uso de couro de avestruz na sua construção. Segundo a fabricante, esse tipo de couro é mais resistente à rachaduras e ao ressecamento, além de ser muito mais macio que similares de outros tipos de animais.

Preço sugerido: R\$ 2.300,00

Corso Brasil

Rua da Consolação, 3367 – Jardins – São Paulo

Tel.: (11) 3364 7034

www.corsobrasil.com.br



### APLAUSOS, POR FAVOR

Desligado, o conjunto de caixas de som Applause MK II da israelense Morel para home theater, já chama a atenção pelo seu desenho redondo e futurista. São quatro caixas satélites, uma central e o sub woofer que garantem a melhor qualidade de reprodução especialmente para programas em HDTV e são compatíveis com a maioria dos home theaters disponíveis no Brasil.

Preço sugerido: R\$ 10.400,00

RelmAudio - (11) 5524 5491

www.relmaudio.com.br

contato@relmaudio.com.br



### MINUTOS PRECIOSOS

O Luminor 1950 é o mais recente lançamento da Officine Panerai e comemora o apoio que a marca presta ao Panerai Classic Yachts Challenge, evento que mostra verdadeiras jóias do mundo náutico restauradas. Nesta série de apenas 500 exemplares tendo o aço enegrecido por meio de um exclusivo tratamento chamado DLC-Diamond Like Carbon que deixa o metal mais duro e resistente, particularmente contra a corrosão.

Preço sob consulta

Fratina

Rua Oscar Freire, 588 - Jardim Paulista – São Paulo

Tel.: (11) 3062-3244.

Sara Jóias

Rua Garcia D'Ávila, 129 – Ipanema

Tel.: (21) 3202-4500

www.sarajoiias.com



### PASSO À FRENTE

O desenho é instigante, elaborado pelo Studio TMLS especialmente para a Lilly Sarti, a sandália 1/2 Pata é feita em couro de Python e detalhes em veludo. Perfeita para quem deseja um estilo exclusivo aos seus pés, tudo de cima de seu belo salto.

Preço: R\$ 564,00

Lilly Sarti

Rua Peixoto Gomide, 1749 – Jardins - São Paulo

Tel.: (11) 3064 1157 – 3083 4509

www.lilysarti.com.br

### FINA FOTO

Pode ser uma das mais finas câmeras da linha Powershot da Canon. A SD780 IS de 12.1 megapixel de resolução máxima e processador Digidig, pode ser uma mão na roda mesmo em restritas condições para tirar a sua foto. Ela tem sistema de detecção de face, lente com um zoom 3X de 5.9mm a 17,9mm (equivalente a uma lente 33-100mm) e um generoso monitor de 2,5pol. A Esparta câmera também pode fazer vídeos em HD com qualidade 1280x720.

Preço: R\$ 910,00

Angel Equipamentos Fotográficos

Tel.: (11) 3257-3498 e 3259-5450

vendas@angelfoto.com.br / www.angelfoto.com.br



### OLHO NO LANCE

A TAG Heuer apresenta seu novo modelo solar, o Squadra. O diferencial do modelo está em suas hastes bi-injetadas, com elastômero interno macio e elastômero externo duro, que confere conforto e ótima aderência, além de maior longevidade do produto. As hastes contam também com acabamento em duas cores, dando um toque ainda mais esportivo. Sua nova ponte permite ajustabilidade a qualquer tipo de rosto. As lentes estão disponíveis em cinco formatos diferentes.

Preço sugerido: R\$ 1.950,00

SAC TAG Heuer: (11) 3849-7696

www.wlux.com.br





### LUXO SEDUTOR

A tradicional marca Avon entra para o mercado de luxo com o lançamento do perfume Christian Lacroix Absynthe em sua versão feminina. A fragrância e a cor verde evocam os mistérios da bebida, o perfume foi desenvolvido pela IFF- International Flavours and Fragrances e a saída tem notas de frésia dourada, orquídea branca e do anis verde. A versão masculina será lançada até o final do primeiro semestre.

Preço: R\$ 80,00 ( 50ml)  
SAC 0800 708 2866  
www.avon.com.br  
www.folhetoavon.com.br



### TÁ FRIO, TÁ QUENTE

A Azzurro está oferecendo um acessório que vai fazer a diferença na reunião com os amigos. A Mini Geladeira é um climatizador que tanto pode aquecer como resfriar 6 litros ou até 8 latas de 300ml. Quente ela trabalha em temperaturas entre 55 e 65°C e fria entre 3 e 20°C. Como um charme a mais ela também tem um CD player embutido, cabo elétrico e adaptador para carro.

Preço sugerido: R\$ 860,00  
Azzurro  
Tel.: (11) 2675-1097 / (11) 3798-9644  
www.azzurro.com.br

### DISCO DE SUCESSO

Através da síntese de apenas dois elementos, o couro e uma sequência de discos de ouro articulados em progressão, o colar ganha movimento e no uso pode formar variadas articulações.

Em ouro amarelo ou ouro branco  
Preço: R\$ 11.850,00  
Antonio Bernardo  
Rua Bela Cintra, 1956 – Jardins – São Paulo  
Tel.: (11) 3083-5622  
www.antonibernardo.com.br



A HeliSolutions pode lhe oferecer algo muito raro: tranquilidade.

\* Este valor inclui a despesa de cada hora de voo, incluindo a taxa de PPR, a taxa de combustível e a taxa de manutenção. O preço total varia de acordo com o tipo de helicóptero e o tempo de voo.



ROBINSON R44 - RAVEN II



EC 120 COLIBRI



AS 350 B1 ESQUILO



AGUSTA AW 109 POWER

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.

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

Seu Helicóptero por  
US\$ 66.900,00\*

Heli Solutions

Propriedade compartilhada de helicópteros  
A vida de um outro ângulo.



Desde 1972 oferecendo soluções  
aéreas personalizadas

Ferramenta certa para cada tipo de situação.

- Aeroinspeção
- Aerofotografia
- Aeropublicidade
- Aeroreportagem
- Aerolevantamento
- 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](http://www.helisul.com)







CIRRUS SR20-G3

# RESPONDE BEM A **NECESSIDADE**

É TUDO UMA QUESTÃO DE CONTAS. O SR20-G3 PODE SER  
UMA EFICIENTE E LÓGICA OPÇÃO PARA QUEM VOA MENOS





As formas do Cirrus já são conhecidas, mas escondem cerca de 700 modificações introduzidas no SR20-G3. Entre elas o novo trem de pouso e asas.

**Na cabeceira do aeroporto de Jundiaí (SP), no breve momento antes de dar potência para decolar, você olha ao redor e vê que o sistema CAPS está lá, o painel digital está lá. Também há a sensação de estar acomodado num carro de luxo e não num avião como é típico no Cirrus SR22.** Só que ao

levar a manete à frente, tudo muda. Este é o irmão menor, o SR20-G3, que dentre muitas, a maior diferença está no nariz. Debaixo de seu capô está um Continental IO-360-ES, seis cilindros, injetado, de 200hp. No SR22 o motor entrega 310hp. Para falar das outras diferenças, o jeito é voltar um pouco no tempo para ver o que achamos numa volta em torno da máquina. Além disso, essa versão é a terceira geração do modelo, que segundo o fabricante, recebeu nada menos que 700 modificações com relação ao SR20-G2.

Na checagem de óleo do motor, umas das diferenças do geração 3 com relação ao seu predecessor. A portinhola que dá acesso à boca do reservatório de óleo ficou mais alta. Reflexo do trem de pouso maior que deixa o avião em posição mais elevada. Isso ajuda principalmente no pouso. O piloto do SR20, como também do SR22, tem que colocar na cabeça que esses

aviões da Cirrus não gostam muito daquelas arredondadas, cheias de correções tão comuns de fazer em Cessna. O pouso deles mais parece o de jato. Você estabiliza o avião na aproximação numa rampa descendente e vem com ele até chegar em cima da pista. Naquela hora que seria para arredondar o bicho, o ideal é só fazer uma pequena correção de nariz para uns cinco graus acima do horizonte que ele vai assentar o trem de pouso no chão. Caso contrário, é grande o risco de seu Cirrus ficar batendo de nariz ou de cauda gerando as maiores, e piores, piadas do sujeito da torre. E não se esqueça que o SR20-G3 flutua um tanto mais que o irmão 22, um pouco mais pesado de nariz. As asas também são novas, mais leves apesar de maiores em 90cm, recebidas do irmão maior. O diedro também aumentou de 4,5 graus para 5,5 graus. Receita de um voo mais calmo e estável, principalmente sob condições de turbulências. No interior os assentos anti-crash estão ligeiramente mais altos. E no painel, a suíte de aviônica pode ser tanto o Avidyne Entegra como o Garmin G1000 com telas de 10", sendo que a versão GTS, topo de linha, vem com painel Perspective. Sistema de EVS – Enhanced Vision System que auxilia as operações com baixa visibilidade tam-



bém está disponível. Mas é na dinâmica que essa aeronave vai determinar se ela é uma máquina para você ou não.

Manete à frente, o motor girando a 2.750 rpm, as faixinhas da pista vão passando cada vez mais rápido até o bicho querer sair do chão quando a velocidade indicar 65 nós, sendo que se estiver carregado, 70 nós é o mais indicado. E abre-se mais um parêntese para mostrar mais uma diferença entre os SR20 e seu irmão de motor maior. Com menor cavalaria disponível é bom você ser bom de conta no SR20, principalmente se quiser voar cheio. Nessa condição de tanque cheio, quatro a bordo e bagagem, um aeroporto como o de Carlos Prates (BH), localizado a uma altitude de 3.100 pés e com 900 metros de pista, pode se tornar pequeno numa dia quente. Se você quiser manter a operação dentro do envelope de performance do SR20, com quatro pessoas dentro dele, é recomendável sair com menos combustível, o que pode penalizar a autonomia do avião em cerca de 1 hora de voo, ou mais ou menos 260km. Num dia quente, nesse aeroporto, o SR20 pode pedir até 850m de pista para sair do chão, num dia frio, não se surpreenda se esse número baixar para 450m. No aeroporto vizinho da capital mineira, o da Pampulha, que possui uma pista de 2.500m e fica numa altitude de 2.500pés a operação não tem restrições. Esses dados foram repassados pela Click Taxi Aéreo que oferece um exclusivo serviço de fretamento a preços convidativos com o SR20-G3, tudo a partir de Belo Horizonte. Para eles, o avião cumpre muito bem seus requisitos, ficando a única reclamação vinda dos passageiros sendo a falta de cortinas nas janelas.

De uma forma ou outra, o SR20-G3 é bem superior à geração anterior. Em subida por exemplo, ele consegue manter uma razão que a versão antiga não conseguia. O G2, depois de decolar, conseguia manter uma razão de 500 pés por minutos até os 5.000 pés,





O painel pode ser Garmin ou Aviodyne, tanto faz, com um ou outro, o SR20-G3 se mostrou uma excelente máquina voadora.



depois disso esse índice ia degradando para 450 ou até 350 pés por minuto até os 8 a 10 mil pés. Este testado por nós, consegue manter os 500 pés/min (1000 pés/min no SR22) constantemente até os 10 mil pés. Ele também é mais simples de operar, não é preciso ficar calibrando a mistura de combustível como no SR22, no SR20 o empobrecimento da mistura é feita automaticamente. A tabela de preços do SR20 parte de US\$ 345 mil, posto no país pela Cirrus do Brasil, e chega aos US\$ 478 mil na ver-

são GTS, todas sem ar condicionado. A tabela por um SR22 começa em US\$ 487,232 mil e chega aos US\$ 770,580 mil pela versão turbo equipada com painel Garmin Perspective. Dependendo do perfil de utilização, a versão como motor menor pode ser bem interessante. O SR22 é cerca de 20% mais rápido que o SR20, mas um amigo nosso que saiu de Campinas (SP) com destino à Porto Seguro (BA) com um SR20 na companhia de dois SR22, com três a bordo, gastou 140 litros de combustível enquanto que

seus amigos gastaram 186 e 199 litros de gasolina. E a diferença na chegada fora de 20 minutos. Nada que não possa ser administrado, por exemplo, saindo 10 minutos antes.

Em condições iguais, o SR20 é de 20 a 25 nós mais rápido que um Piper Arrow que tem trem de pouso retrátil, a mesma potência de motor e consumo relativamente parecido. E ele ainda oferece uma cabine mais espaçosa e com muito mais mimos aos ocupantes. Num SR20-G3 você voará na mesma velocidade de um Seneca II. Em regime de melhor potência ele vai gastar cerca de 11,5 galões de gasolina por hora voada, com velocidades indicadas entre 155 a 160 nós. Num ritmo mais calmo, o consumo pode baixar até cerca de 7,5 galões por hora e você estará voando a cerca de 150 nós.

A autonomia máxima se você for cuidadoso, pode chegar a 6 horas e vai fazer pernas de 1.000km com folgas. Se quiser ir mais apressadamente, em ritmo de melhor potência disponível e com o avião lotado, usando os 56 galões disponíveis nos tanques de combustível, a autonomia vai decrescer para algo como 4h30. Outro amigo nosso, fez as contas de consumo do seu SR20-G3, ele chegou a fazer médias de 7,5km/l, enquanto que um SR22 chega a fazer 5,5km/l. Números bem interessantes quando se pensa que numa viagem entre Campinas e Angra dos Reis, a bordo de um SR20 é gasto apenas 1h13m para cobrir 248km, enquanto que de carro, a viagem será pelo menos 7 horas e o percurso é de quase 350km. Eles também nos contou que numa viagem de Campinas para Buenos Aires feita de SR20 e de linha aérea, o tempo gasto porta à porta foi de uma hora a mais na opção de linha aérea, o que comprova a validade do uso de um quadriplace como esse Cirrus. O custo de sua hora de voo pode ser muito bem pago com R\$ 600,00. Uma revisão de 50 horas sai por R\$ 2 a 2,5 mil, uma de 100 horas pode ser orçada entre 3 a 3,5 mil reais. Num carro e não precisa ser im-

## SEMINÁRIO CIRRUS

*Mesmo em tempos de aperto no bolso de todo mundo, a Cirrus promove algumas ações que vão além do intuito de promover a marca junto aos clientes. No meio de Abril, a representante da marca no Brasil reuniu pilotos e proprietários no hangar da BR Aviation em Sorocaba, que voam ou não voam aeronaves Cirrus, para um seminário de segurança. Foi o primeiro de uma série que vai acontecer ao longo do ano, inclusive ao ler esta matéria, é bem possível que já tenha ocorrido o segundo, no Campo de Marte (SP). Boa oportunidade para dar uma refrescada nos conceitos operacionais, no jeito que se voa e como deve ser encarado a aviação no seu cotidiano. Bem bolado, pois uma aeronave como os Cirrus, com todos os seus recursos avançados, requerem uma atenção e proficiência maior para que sejam bem aproveitados. As palestras como as de segurança de vôo ministradas pela Gripps descortinavam, por meio de dicas e histórias curiosas, alguns cacoetes que invariavelmente aparecem com o tempo na vida de um piloto e podem gerar situações nada agradáveis. Conceitos de*

*treinamento e as diferenças operacionais entre aeronaves tecnologicamente avançadas como os Cirrus e outros de projeto mais antigo também estavam na pauta do Cmte. Daniel Torelli. Outro tema que gerou boas conversas foi o de seguro. Marcelo Almeida da Lockton levantou vários pontos que certamente estavam passando despercebidos aos proprietários como o que deve ser feito se o avião tiver que operar numa pista não certificada. E a anfitriã, BR Aviation na voz de Frederico Luz, também teve seu espaço para falar de seus produtos. Claro, um dos pontos mais discutidos foi o acidente fatal que ocorreu o ano passado com um Cirrus, que erroneamente foi abastecido com querosene ao invés de gasolina. Os procedimentos para que isso não retorne a acontecer e outros que possam comprometer a qualidade dos serviços da BR Aviation foram mostrados na palestra. Além dessas empresas, o evento foi patrocinado pela Cotia Trading e pelo Bradesco que junto com a Cirrus viu um modo nem tanto criativo, mas muito útil e eficaz de manter a marca em evidência.*







## FICHA TÉCNICA

### CIRRUS SR20-G3

**Fabricante:** Cirrus Aircraft

**Preço:** US\$ 396,500 mil posto no Brasil

**Motor:** Continental IO-360-ES  
de 200hp

**Capacidade:** 1 piloto + 3 passageiros

**Envergadura:** 11,68m

**Comprimento:** 7,92m

**Peso máximo de decolagem:** 1.386kg

**Velocidade de cruzeiro:** 155 nós  
(75% de potência)

**Velocidade de estol:** 56 nós (com flapes)

**Alcance:** 1.161km em regime econômico



portado, não é difícil gastar cerca de R\$ 3,5 mil numa revisão 40 mil quilômetros. A liquidez também pode ser boa, um SR20-G2 ano 2007 comprado por US\$ 340 mil, depois de um ano e ter voado 350 horas, foi negociado por US\$ 370 mil, mas isso são números pré-crise, talvez nesses últimos meses, fosse possível encontrar Cirrus semi-novos mais em conta. No Brasil dos 170 Cirrus comercializados pela representante local, vinte foram do modelo SR20. Na ponta do lápis, se você costuma usar seu monomotor em viagens mais curtas, com etapas de até 800km, é bem provável que o SR20-G3 seja uma tremenda de uma boa opção, não só com relação ao que existe no mercado de aeronaves novas de outras marcas, mas se comparado com o Cirrus SR22-G3. Para não ter que fazer cálculos de performance na hora de decolar, você pode gastar ao menos US\$ 250 mil extras por um avião que consumirá cerca de 40% a mais de combustível. Isso para chegar 20 minutos antes. Há quem não abra a mão da performance extra do SR22, mas tem gente que não sentirá diferença em aterrissar um pouco mais tarde. ■

#### ONDE ACHAR

Cirrus Brasil  
[www.cirrusaircraft.com.br](http://www.cirrusaircraft.com.br) / [www.maule.com.br](http://www.maule.com.br)

Click Taxi Aéreo  
[www.voeclick.com.br](http://www.voeclick.com.br)

*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 cj. 408 | CEP 04120-050 | São Paulo | SP |  
Phone: (55 11) 5539-1819 | Fax: (55 11) 5082-3600  
[national@nationalfreight.com.br](mailto:national@nationalfreight.com.br) | [www.nationalfreight.com.br](http://www.nationalfreight.com.br)



1994 • 2009



# O LAGO DA DIVA

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN | FOTOS: MARCIO JUMPEI



**O telefone toca e do outro lado da linha veio a notícia que o lago estava de volta. Não meu caros, Mário Lago não tinha retornado do além para cantar uma música nova, quem ligou foi a dona Diva contando que depois de dois anos de paciência, mais de quatro mil caminhões carregando terra vermelha e levantando outros tantos de muita poeira eis que o seu hotel Casa do Lago, perto de Itapetininga (SP), está com o seu maior atrativo reluzente e vivo novamente.**

A boa comida árabe (ao lado, acompanhada pela boa paisagem) é um dos motivos para ir até a Casa do Lago, que também tem piscina e suas crias (na foto abaixo) como atrativos.



A Casa do Lago estava sem o lago desde que uma enchente rompera o dique que represava as águas do riacho que corta a propriedade. Seu orgulho virara um banhado.

O recanto ainda tem um bocado de outros atrativos, mas os passeios a cavalo, o ar puro do campo, a boa gastronomia e quartos com clima e conforto para lua de mel, acredite, não eram páreos para a magia daquele lago. E olhe que ninguém nada nele, não dá voltas com caiaque ou em qualquer outro tipo de bote. No máximo há uma pescaria marota de piau ou lambari. Mas na beira da piscina, ou tomando uma cachacinha na varanda da sede, o lago sempre estava ali, uma eminência parda cuidando dos hóspedes. Sua elegância e o movimento dos seus brilhos ao longo do dia casam perfeitamente com o supremo desejo de sossego de quem vai até lá. Chega a ser hipnótico a infindável vontade de ficar à sua beira vendo o tempo passar. Como disse, as crianças ao longo do dia vão querer dar uma volta de charrete ou no lombo de um cavalo, ver o leite sendo tirado da vaca, mas no final da tarde é de frente para as águas que os seus desejos são pensados e formatados. Teve gente que já fez pedido de casamento com o lago de testemunha. Ele também tem a personalidade de sua dona, a Diva. Ela que passou por alguns apuros de saúde há alguns anos, viu que a vida pode ser encarada de forma diferente e resolveu fazer o hotel onde era a casa de campo da família. Da mesma forma que o lago está ali sempre zelando por quem fica ao seu redor, a Diva é uma mãezona travestida de dona de hotel. Se ela não tem filhos, pelo menos os ditos naturais, funcionários e hóspedes são tratados como tais. É ela quem sugere uma caipirinha batizada de Piraindy, que leva além dos ingredientes usu-





ais, um pouco de gengibre e manjeriço, para deixar o entardecer mais colorido. Ela também cuida de perto o trabalho na cozinha. As comidas são mesmo de mãe, é possível reconhecer algo que já tenha visto na mesa de casa, mesmo se o cardápio do dia remeta as origens libanesas da dona da casa. O jeito de servir um kibe cru, com um punhado de sua versão cozida por cima, azeitonas, cebolas, folhas de hortelã e o pão sírio de massa fina é



## O DIREITO DE NÃO FAZER NADA É O MOTE DESSE HOTEL NO INTERIOR PAULISTA

bem caseiro. Como todo o clima no resto do hotel. Outro prato chefe da culinária do hotel é o cupim defumado – o bovino e não o inseto, diga-se de passagem – servido com abacaxi. E em todo jantar é servido um caldinho para abrir o apetite. Das panelas e bancadas também são preparados queijos, embutidos, geléias, compotas e pães servidos no café da manhã ou até vendidos para os hóspedes. A sala da sede é espaço para as conversas regadas ao bom vinho, numa saleta ao lado até dá para assistir a imperdível final do futebol. Tudo muito semelhante a casa de alguém. Tão assim que empresas chegam a fechar o hotel e ministrar cursos ou seminários contando com esse clima mais descompromissado. Para Diva, gente de São Paulo por exemplo, sempre vivendo encurraladas em seus afazeres, compromissos e congestionamentos, acham graça na tranquilidade do seu hotel. Pessoas do litoral paulista vão até lá nos feriados fugindo da muvuca

Destino familiar que pode ser uma desculpa para justificar o voo de final de semana, só funciona se tiver o bom quarto, a prestativa cozinha, o que fazer e como aqui, muito o que admirar.







que invade suas praias. Uma das famílias que estavam por lá, sorte, era bem o típico perfil da HIGH. Vieram pai, mãe e crianças de Cirrus. Vôo bacana, um trajeto de pouco mais de quarenta minutos mas especial, pois fora a primeira vez que eles saíram com o Cirrus especificamente para fazer turismo aeronáutico. A escolha pelo Casa do Lago foi feita pelo guia Roteiros de Charme que indicava que o lugar tinha pista. Sim meus caros, são 1.310m de terra batida disponíveis na área da fazenda ao lado, que também pertence à família da Diva. Quem sabe um dia essa pista esteja asfaltada, e talvez, balizada. Como vê, a Casa do Lago não restringe a chegada de famílias com crianças, mas toma suas precauções. Em nenhum dos 15 apartamentos dos cinco chalés, salvo alguma exceção, são colocados casais com e sem crianças como vizinhos. Discrição e tranquilidade. Os quartos são semelhantes na decoração, diferenciando um do outro pelo tamanho. Não há



exageros de decoração mas os hóspedes já pediram, e o próximo passo será equipá-los com banheiras de hidromassagens. Enquanto isso, a boa lareira ajuda nas noites mais frias. Várias peças em tecido encontradas no hotel são feitas por crocheteiras da Região de Campina do Monte Alegre, cidade vizinha de 5 mil habitantes. A simbiose com a pequena cidade é natural. Cursos de reciclagem são oferecidos para alunos das escolas públicas, a Casa do Lago também usa o artesanato local, muitos também feitos de material reciclado. Num lugarejo onde emprego é o que falta, a chance de profissionalização vale ouro. Da mesma forma com o que ocorre com os hóspedes, a relação com o entorno chega a ser familiar. O ritmo do pôr do sol vai ditando o encerramento dessa matéria, momentos que acontecem rapidamente para o lento deslumbre da visão do espelho d'água multicolorido. Os Tuiuiús já passaram, biguás e jaçanãs retornaram ao saber que o lago voltara a existir. Os peixes desceram o riacho para checar a área e as infnas deram flor. E depois disso, se o céu esteve claro, os olhos acostumando a escuridão, a recomendação é virar a cabeça para cima, porque as atenções vão se dirigir para as estrelas. Todas elas. Via Láctea, Três Marias, Saturno, Cruzeiro do Sul nomes bem conhecidos desde os tempos de colégio mas pouco vistos, ofuscados pelas luzes artificiais de qualquer cidade, viram espetáculo quando a oportunidade surge. Essa é a maior atração do hotel, ser testemunha de um cotidiano bem diferente da rotina de uma grande cidade, seja da capital ou do interior. ■





## MAPA DE ROTAS

**MELHOR ÉPOCA:** Os meses seguintes podem ser considerados os de alta estação para o hotel. Dias mais secos e com temperatura mais amenas combinam com o perfil do hotel, suas lareiras, suas salas de bate papo e o clima mais intimista.

**DICA DO PILOTO:** A pista de 1.310m, de terra, fica numa fazenda ao lado, mas a distância é pequena. Agendando, o pessoal da Casa do Lago estará lhe esperando com o veículo para os traslados até a sede. As coordenadas são 23°37'13"S/048°30'35"W. A pista está em processo de homologação e falando com quem já pousou por lá a cabeceira 34 é melhor que a 16. Mas de qualquer forma os arredores do campo é para lá de livre de obstáculos. O bom da Região é que existem várias alternativas, bem perto, para pouso como Sorocaba, Capão Redondo, Boituva e Itapeva. Já dentro da Casa do Lago há uma área que pode ser usada para pousos de helicópteros, as coordenadas são 23°36'48,7"S/ 048°30'84,4"W.

**O QUE LEVAR:** Nos dias mais frios os mosquitos não incomodam, mas se a temperatura subir é bom ter à mão um bom repelente, ainda mais que a beira do lago sempre está lá convidativa.

**TARIFAS:**

Pacotes de 7 noites para inverno 2009  
 Apartamentos no setor Lago 1  
 Double: R\$ 3.150,00  
 (01 pessoa extra R\$ 3.995,00)  
 Single: R\$ 2.450,00  
 Apartamentos no setor Lago 2  
 Double: R\$ 3.990,00  
 (01 pessoa extra R\$ 4.998,00)  
 Single: R\$ 3.180,00  
 Apartamentos setor Lago 3  
 Double: R\$ 2.690,00  
 Single: R\$ 1.998,00  
 Apartamentos setor Lago 4  
 Double: R\$ 2.950,00  
 Single: R\$ 2.290,00  
 Suíte 09

Double: R\$ 3.580,00 (01 pessoa extra R\$ 4.550,00, 02 pessoas extras R\$ 5.350,00)  
 Single: R\$ 2.790,00

**Criança pacote:**

Uma criança de 0 até 6 anos, sem tarifa.  
 Duas crianças de 0 à 6 anos – R\$ 450,00  
 De 7 à 9 anos – R\$ 670,00  
 De 10 à 12 anos – R\$ 890,00  
 Diárias com pensão completa.

**Passeios:**

Bicicleta - primeiros 30 minutos R\$ 5,00, demais horas R\$ 5,00 cada. Cavalo – primeiros 30 minutos R\$ 15,00, demais horas R\$ 15,00 cada Charrete – primeiros 15 minutos R\$ 25,00, demais horas R\$ 25,00

**ENDEREÇOS:**

casadolago@casadolago.com.br  
 www.casadolago.com.br  
 Tel.: (15) 3546-1490/ 3256-1385/3256-1229



Situado à beira-mar, na belíssima praia de Ponta Negra, o Manary é, na sua essência, um verdadeiro hotel de charme. Sua decoração, ao mesmo tempo requintada e casual, foi cuidadosamente planejada para criar um ambiente romântico arrebatador. Seu restaurante, considerado um dos melhores de Natal, foi recentemente admitido na exclusiva Associação dos Restaurantes da Boa Lembrança.

*\*... o primeiro hotel-boutique a ser aberto numa capital nordestina e até hoje continua sendo um dos mais charmosos do país ...\**  
 comentário do expert-em-turismo descolado - Ricardo Freire - em seu novo guia: 100 Praias que Valem a Viagem

Manary - o cenário perfeito para se viver um grande amor!



Rua Francisco Gurgel, 9067 - Beira-mar da praia de Ponta Negra  
 Natal - RN - 59090-050 - Telefax: 84-3204-2900 - Lat. 05° 52' 43" S Long. 035° 10' 63" W  
 manary@manary.com.br www.manary.com.br



# REFLEXO DE SI MESMA



FOTOS: MARCIO JUMPEI  
STYLING: EQUIPE HIGH  
MAKE UP & HAIR: THIAGO SAYAD  
(STAFF ESTHETIC & HAIR)  
MODELO: MICHELLE LIMA  
CAMAREIRA: RITA VIEIRA

AGRADECIMENTOS:  
STAFF ESTHETIC & HAIR  
TEL.: (11) 3062-2434

*Vestido Chemise 3 Golas – Giuliana Romano*  
– R\$ 341,00  
*Sandália Montpellier 1 – Salvatore Ferragamo*  
– R\$ 2.790,00  
*Brinco Indiano com pedras – Duza – R\$ 895,00*





Sobretudo Piquet  
M&Guia – R\$ 1.060,00  
Botas cano alto  
Alexandre Birman – R\$ 649,90



Echarpe Elizabeth – Patachou – R\$ 398,00  
Vestido Rio – Pelu – R\$ 790,00  
Sandália Theodore – Salvatore Ferragamo – R\$ 2.229,00  
Bolsa Amazon – Salvatore Ferragamo – R\$ 4.390,00  
Brincos Argola em prata – Duza – R\$ 138,00





Vestido Ruf Heart – Lily Sarti – R\$ 942,00  
Sapatilha com miçangas - Schutz – R\$ 240,00  
Colar três voltas pedras – Duza – R\$ 798,00

Vestido Sel – Patachou – R\$ 598,00  
Sapato Ribes – Salvatore Ferragamo – R\$ 2.290,00  
Bolsa Aprilia – Salvatore Ferragamo – R\$ 6.990,00  
Colar Sodalita - Duza – R\$ 678,00  
Brinco Indiano com pedras – Duza – R\$ 895,00



Vestido Lã – Calvin Klein – R\$ 530,00  
Sandália – Schutz – R\$ 240,00  
Casaco Sandra Dee - Rock Lily - R\$ 689,00  
Calça 2 Hearts Back - Lily Sarti - R\$ 794,00  
Sandália Manolo - Corello - R\$ 339,00  
Pingente Ouro 18K com Ônix - Duza - R\$ 281,00  
Colar Ouro 18K - Duza - R\$ 148,00

Vestido - M&Guia - R\$ 750,00  
Sapato Peep Toe - Corello - R\$ 179,00  
Bracelete - Duza - R\$ 120,00  
Brinco Rubi Indiano - Duza - R\$ 979,00



ONDEACHAR

Shopping Market Place  
Tel.: (11) 5184-0897

Duza Acessórios  
Tel.: (11) 3063 0523  
www.duza.com.br

Calvin Klein Jeans  
Tel.: (11) 3817-5704

Lily Sarti  
Tel.: (11) 3083 4509 / 3063 1157

Corello  
Shopping Iguatemi  
Tel.: (11) 3819-8650

Schutz  
Tel.: (11) 3032 7898

Salvatore Ferragamo  
Tel.: (11) 3081 5324

Alexandre Birman  
Tel.: (11) 3045 9077

Patachou  
Tel.: (11) 3062 3346

M&Guia  
Tel.: (11) 3062 7593

Pelu  
Tel.: (11) 3891-1229

Rock Lily  
Shopping Iguatemi  
Tel.: (11) 3814-0920

Giuliana Romano  
Tel.: (11) 3071 2455

Blusa Olga II – Rock Lily – R\$ 216,00  
Calça Alexia – Rock Lily – R\$ 416,00  
Bolsa Tânia – Salvatore Ferragamo – R\$ 13.990,00



**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



# COMBINA COM TUDO

**Você mocinha, que para se produzir, fica horas tentando achar a melhor combinação da bolsa com o sapato, ou a você mocinho, que acha vital a elegância à toda prova, não podem perder essa.**

A Eurocopter, mãe da Helibras, entregou um EC 135 para a Falcon Aviation Services, empresa sediada nos Emirados Árabes. Até aí nada demais, seria um dentre outros EC 135 entregues ao redor do mundo. Aqui existem 16 exemplares desse modelo de helicóptero, a Presidência da República usa dois, a Polícia Federal também usa o EC 135, Tom Cruise e Kate Holmes foram austeramente fotografados voando num da Plajap Taxi Aéreo, quando estiveram visitando o Rio de Janeiro no início deste ano. Mas o biturbina entregue em meio a solenidades em Abu Dhabi é todo especial, o primeiro feito em



A ASSINATURA HERMÈS  
AGORA DÁ MAIS ESTILO A UM  
HELICÓPTERO DA EUROCOPTER



parceria com a grife de luxo Hermès. O helicóptero em si é um modelo padrão que pode ser impulsionado por duas turbinas Turbomeca Arrius 2B2 de 606shp ou com um par de Pratt&Whitney PW206B2 de 621shp. Cumpre etapas de até 645km (com os motores PW) e chega a uma velocidade de cruzeiro de 256km/h. Capaz de levar até sete passageiros, na exclusiva versão está configurado para levar quatro passageiros no transporte VIP.

Como a assessoria define, elegância em movimento. No interior, redesenhado pela grife famosa pelos perfumes, jóias, gravatas, vestuário tanto masculino como feminino, predomina a busca pelo melhor aproveitamento do espaço físico disponível e olhe que o EC 135 é dos mais compactos do mercado. A tradicional lona Toile H usada pela Hermès em seus diversos produtos foi usada para o revesti-

mento da cabine. Os assentos e consoles receberam a forração, claro, feito à mão, de puro couro de novinho. Há agora uma divisória corrediça que separa a cabine de passageiros com a dos pilotos garantindo maior privacidade e os esquis foram redesenhados para facilitar ainda mais o acesso, que já era muito bom, ao interior do EC 135. Moças de saias agradecem.

Se esse modelo será visto aqui em pouco tempo ainda não se sabe, contudo, o brasileiro sabidamente é um consumidor voraz por esse tipo de novidade. Então não fique surpreso em ser sobrevoado por essas bandas, por um produto tão exclusivo quanto os somente vistos em cenários como os de Abu Dhabi. ■

ONDEACHAR

[www.helibras.com.br](http://www.helibras.com.br)

A assinatura Hermès está em tudo que possa ser exclusivo e de bom gosto. Dos costumeiros acessórios de moda ao super carro Bugatti Veyron.



# APARELHO FUNCIONAL?

## NA BIO RITMO TEM!



*Nova tendência mundial*

*Melhor equilíbrio muscular*

*Queima 3x mais calorias*

*+ Resultados*

\*Conforme regulamento do programa Face2Face.

RESULTADOS GARANTIDOS OU SEU DINHEIRO DE VOLTA\*

PAULISTA • MORUMBI • SANTO AMARO • SHOPPING TAMBORÉ • CONTINENTAL SHOPPING • SHOPPING INTERLAGOS  
SHOPPING WEST PLAZA • SHOPPING PÁTIO HIGIENÓPOLIS • CENTRO • CERRO CORÁ • CAMPO BELO  
SANTANA PARQUE SHOPPING • SANTO ANDRÉ • BELÉM • PA

[www.bioritmo.com.br](http://www.bioritmo.com.br)

**B I O**  
**R I T M O**  
A C A D E M I A



# BALALA NA AGULHA



A SAFRA PARA A BOA COMPRA DE AERONAVES ESTÁ ACONTECENDO, OPORTUNIDADES VÃO MAS ÀS VEZES NÃO VOLTAM E É SÓ SABER APROVEITÁ-LA



Independente do tamanho, performance e estilo, os descontos entre as aeronaves usadas estão altos, fazendo surgir boas oportunidades de negócio.



**Expectativas.** O presidente americano fala que a economia daquele país dá sinais de recuperação, uma tradicional montadora americana de automóveis a cada dia dá mais sinais de vida curta e o FMI diz que a economia do mundo vai retrair 1,3% em 2009, pior índice desde a segunda grande guerra. O cofre do Brasil, também segundo o FMI, vai encolher o mesmo neste ano, mas as projeções dão a crer que em 2010 haverá uma expansão de 2,2% na economia local.

Incertezas. Nessas, o pensamento mais comum é apelar pela precaução e cortar todo o custo que puder ser cortado, e a aviação, pelo menos a particular ou a corporativa, é um dos segmentos que sofrem de imediato. Estão deixando as máquinas no chão. Portanto, aeronaves que não voam são boas para vender pois valem muito. Quem tem duas, que venda uma, e fique com a outra. Isso já foi visto antes, talvez não com a atual intensidade. O problema é achar quem compre, o que consequentemente, acaba formando uma situação curiosa. Ofertas de aeronaves com pouco uso a preços bem abaixo da tabela estão pipocando no mercado. Sendo assim, para o segmento de aeronaves corporativas, agora é a hora do comprador. Quem pode e tem verba enxerga a chance de fazer belos negócios. É o outro lado da moeda de um cenário recessivo. Um jato executivo, um turboélice ou mesmo um monomotor leve de segunda mão, em geral, desvaloriza entre 12 a 15% com relação ao mesmo modelo novo. Todavia,



na atual conjuntura, as aeronaves tem desvalorizado em cerca de 30 a 50% não importando o modelo e categoria. Segundo Marco Infante, da AirLounge, na sua carteira de ofertas há um Bell 430 que antes tinha o preço pedido de US\$ 5,6 milhões na etiqueta e que agora pode ser bem negociado por US\$ 3,5 ou até 3,1 milhões. Um Eurocopter EC 155, helicóptero biturbina que novo custa cerca de US\$ 13 milhões, pode ser encontrado por US\$ 6,1 milhões. Outro exemplo, um AgustaWestland A109E Power usado que até pouco tempo atrás valia US\$ 4,5 milhões pode ser seu por US\$ 1 milhão a menos no cheque. Infante também chama a atenção para um fato que contribuiu para a baixa dos preços dos helicópteros. Muitos operadores brasileiros estão trocando as suas aeronaves, não por conta da crise, mas simplesmente porque estava na época de receber um modelo novo e isso acabou enchendo o mercado com boas ofertas. Esse aspecto por exemplo, ainda não está valendo entre os jatos, que deve sofrer



uma renovação de frota daqui dois anos.

Leonardo Fiúza, diretor comercial da TAM Aeronaves Executivas nos contou que um Cessna Excel ano 99, 2000 ou 2001, pode ser encontrado cerca de 30 ou 40% mais em conta que o pedido antes no período pré-crise. Sérgio Beneditti, da Cirrus do Brasil, disse que os valores praticados para os modelos usados da marca que representa, verdadeira coqueluche na categoria quadriplace à pistão, estão com cerca de 30% de desvalorização com relação ao 0km mas salienta que essa condição é momentânea. Ele como outros brokers independentes já dão o aviso. Se as projeções do órgão financeiro mundial estiverem certas para o mercado brasileiro, tem muita gente que vai precisar de um avião ou helicóptero já no segundo semestre de 2009 para embarcar nessa esperada recuperação. E nessa hora a tendência deve ser de um aumento sobre os valores praticados neste primeiro semestre. Um outro sinal, de outubro de 2008 até o início de 2009, a média de entrada de novas ofertas à venda era de 80 aeronaves ao mês, esse número já caiu para 40. Quem deu a dica foi Cássio Poli da Aerie, nova broker sediada em Jundiá (SP). Segundo Beneditti, a expectativa é que os preços pedidos por aeronaves usadas cheguem num equilíbrio nem tanto para baixo, mas também nem tão acima como o que era praticado antes da crise. Fiúza corrobora com essa opinião. Os preços elevados de certa forma eram frutos de um mercado muito fora da realidade, culpa em boa parte dos brokers americanos, que estavam especulando em demasia devido a falta de produtos nas linhas de produção. Esse fator fazia que no Brasil, por exemplo, surgisse a preferência pela compra de uma aeronave nova com um prazo longo de espera ao invés de uma usada. Estas estavam com preço muito em alta, pagava-se uma espécie de ágio para ter, por exemplo, um jato de bate pronto, mesmo que fosse usado. Se você é um pouco interado nesse mercado sabe que era bom negócio vender uma posição na fila de espera para receber uma aeronave nova. Guilherme Machado, diretor da Asa Consulting, disse que alguns compradores mais animados chegaram a concordar com um ágio de US\$ 10 milhões sobre o preço de um jato de grande porte. Essa prática diminuiu muito nos últimos me-



Bom para o comprador, esse cenário pode mudar no segundo semestre com o aumento nos valores pedidos pelas aeronaves de segunda mão.



ses. Ainda por cima, alguns clientes, por um motivo ou outro, não puderam honrar com seus compromissos o que levava o aparecimento de mais aeronaves à venda no mercado e por tabela, o enfraquecimento do ágio. Quem confirma isso é o site AltoVôo especializado em compra e venda de aeronaves. Eles que estão também intimamente ligados ao que acontece no mercado norte americano, dizem que depois de um período morto iniciado em outubro de 2008, os negócios aos poucos estão voltando, e tudo sem o fator ágio. Final da história, há aviões e helicópteros, novos ou usados, para pronta entrega. Fiúza, por exemplo, nos contou que no primeiro trimestre de 2009, a venda de usados na TAM foi bem satisfatória, mostrando que o comportamento do comprador brasileiro possa ter mudado um pouco. Boas razões para um belo cabo de guerra, pois há quem defenda que o proprietário que esteja querendo vender sua aeronave deva esperar mais um tempo, poucos meses, por uma condição de mercado melhor. Mas há quem precise ou esteja muito tentado em fazer dinheiro rápido, por mais mediana que seja a liquidez de uma máquina dessas. E é em cima destes que podem surgir as boas oportunidades. Mas como toda boa ocasião, o comprador deve ser rápido no gatilho. Como se diz, há sempre uma boa notícia e uma má notícia para contar, depende qual você quer ouvir primeiro. ■

**ONDE ACHAR**

AirLounge  
www.airlounge.com/br

AltoVôo  
www.altovoo.com

TAM Aeronaves Executivas  
www.tamaviacaoexecutiva.com.br

Cirrus  
www.cirrusaircraft.com.br

Asa Consulting  
Guilherme.machado@asaconsulting.com.br

Aerie Aviação Executiva  
www.aerie.com.br

**EAB**  
EXPO AERO BRASIL



**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**





**O Basco, deste lado de cá do Atlântico, é mais conhecido pelo seu aguerrido jeito de ser, que não deixa barato as discordâncias políticas e a história de seu território ser considerado espanhol ao invés de um país independente. Pouco se sabe sobre sua cultura ou costumes. Mas se você acha que à mesa essa lacuna possa ser parcialmente resolvida o endereço é certo.** O único restaurante legitimamente basco no Brasil, o Bilbao, foi aberto recentemente na Região dos Jardins (SP), e oferece o melhor que a culinária desse povo

comenda de 30 ou 40kg do peixe, recebeu por engano um total de 3.040kg. Não tendo o que fazer com tanto bacalhau, armazenou-o em azeite. Com o passar do tempo viu que a gelatina contida na pele do peixe havia dissolvido e se tornado uma espécie de creme. Sabor com história.

Das grelhas do Bilbao também são feitas carnes bovinas ou de carneiro, frutos do mar e outros peixes. Batatas são tratadas com esmero. A estreita relação, uma hora de amor em outra não tão aprazível assim, com os espanhóis também existe na cozinha. Pequenas porções servidas em pão

# PEGO PELO ESTÔMAGO

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN | FOTOS: MARCIO JUMPEI



pode oferecer. No folheto, o texto enaltece que aquela parte do planeta detém 27 estrelas do Guia Michelin 2008 e por lá estão 4 dos melhores restaurantes do mundo. São também inventores da técnica de salgar o peixe e transformá-lo em bacalhau, produto que foi depois ensinado aos nórdicos, que por lá faziam escala. A cozinha basca é predominantemente feita à base de peixes e frutos do mar. O polvo é um elemento bem presente à mesa do basco como o próprio bacalhau. Esse, por sinal, é carro chefe do Bilbao, servido com molho Pil-Pil, que diz a lenda, foi inventado depois que um cozinheiro que teria feito uma en-

que você pode associar com as conhecidas tapas, neste restaurante tem personalidade própria e são chamadas de Pintxos. Tanta novidade de uma cozinha pede um menu degustação, por R\$ 58,70 é possível receber uma sequência aos pares de Chos (lulas acompanhadas com cebolas caramelizadas e confitadas), costelas de cordeiro, lombo de alcatra, polvo, bacalhau e atum entre tantos, tudo acompanhado de pão. Desculpas para ficar mais um tempo por lá sorvendo um bom vinho da Região da Rioja ou Navarra com muito bom apetite e curiosidade em saber de uma cozinha diferenciada e de respeito. ■



Polvo a la Brasa, laminado acompanhado com  
vinagrete de pimentão, batata e cenoura. R\$ 41,70  
Vinho Bequer safra 2005, 100% Viura  
Taça R\$ 20,50, garrafa R\$ 69,70



O BILBAO FOI ABERTO PARA VOCÊ CONHECER OS  
DETALHES DA COZINHA BASCA. MUITA PERSONALIDADE  
E SABOR À MESA. BEM TÍPICO DAQUELE POVO



Bacalhau Pil-Pil de 300gr com molho biscayna feito com  
tomate, alho, pimentão vermelho e maçã verde - R\$ 65,50  
Vinho Faustino V - 2001 fermentado em barrica - R\$ 72,00

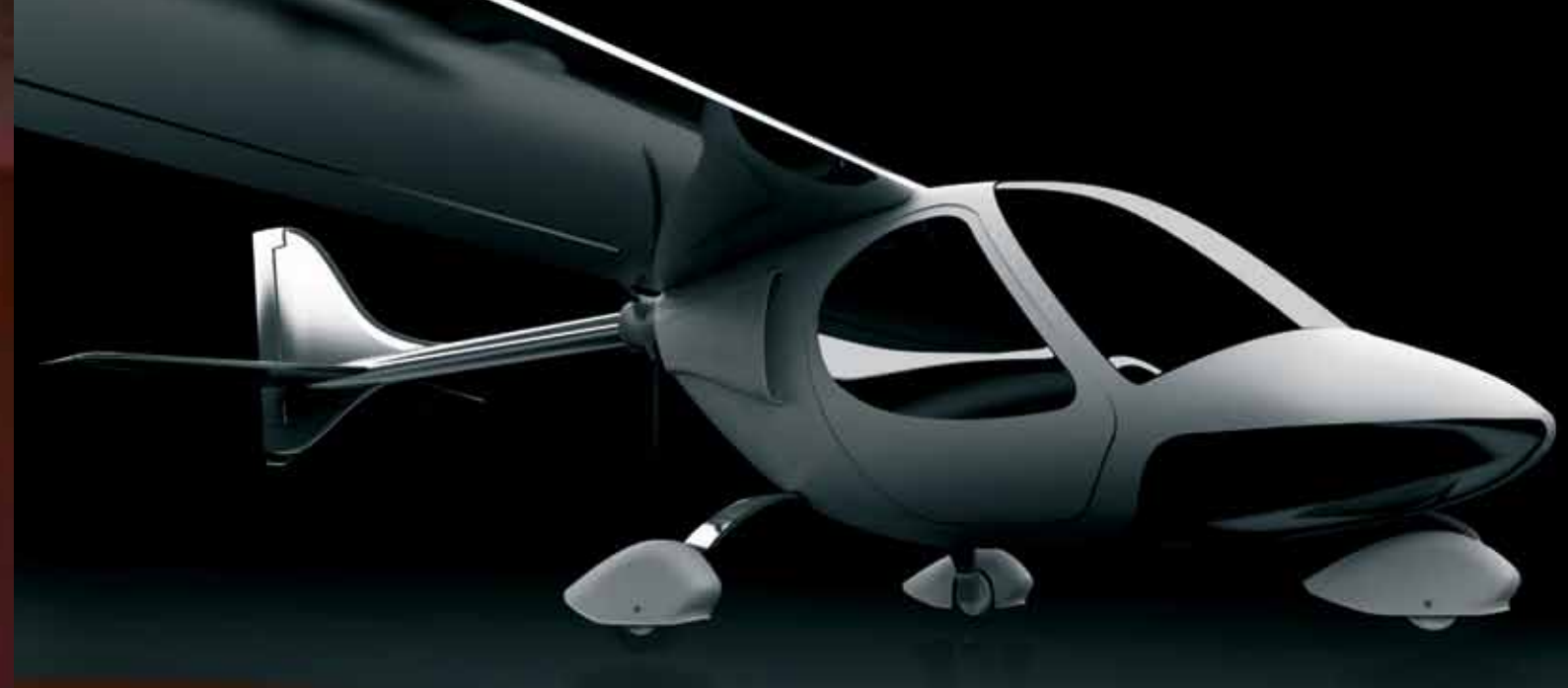




Torrija de laranja e queijo azul – R\$ 21,40  
Vinho de sobremesa Tauromaquia, Pedro  
Ximenez 16%vol – Taça 16,80

**ONDEACHAR**

Restaurante Bilbao  
Rua José Maria Lisboa, 1065  
Jardins – São Paulo  
Tel.: (11) 2592 3480 / 2592 5366  
www.restaurantebilbao.com.br



Prepare-se para desfrutar do Prazer em voar® com uma aeronave que irá surpreendê-lo em todos os sentidos



# Asus HS®

Prazer em voar®



"...uma aeronave com que você sempre sonhou mas nunca imaginou que estaria a seu alcance..."

Economia  
Versatilidade  
Visibilidade total

Design  
Segurança  
Ergonomia impecável





# IRMÃO MAIS NOVO



O novo Citroën C4 hatch é um carro de família mesmo. O termo que poderia descrever uma perua ou uma SUV, aqui cabe mais com o posicionamento dele no catálogo do fabricante francês. Em menos de um ano a Citroën passou a oferecer de um para cinco, os modelos que usam a plataforma C4, e tem para todos os gostos. De uma pessoa de perfil mais esportivo à família que precisa de muitos assentos para levar todo mundo. E todos tem em comum a vasta gama de recursos disponíveis tanto para o motorista como para os passageiros.

O hatch tem um desenho que certamente vai agrádar uma maior parcela de consumidores que seu irmão VTR, que com sua traseira chanfrada, é um bom exemplo de amor ou ódio à primeira vista. A caída arredondada da traseira do novo C4 é mais convencional mas mesmo assim, talvez

por ser novidade ou por ter uma arquitetura ainda bem diferente do padrão encontrado nas ruas, muita gente torceu o pescoço para ver como ele é. Ou melhor, esticou o pescoço quando ele passava, pois da frente até a metade, o carro é idêntico ao C4 Pallas. E por dentro também, na parte frontal o painel é exatamente o mesmo do irmão com porta malas pronunciado. Estão ali o mesmo módulo central digital cheio de informações, as saídas de ar condicionado, a direção com miolo fixo e até o recipiente para o perfume que dá um charme extra ao carro. Mas tudo muda para os ocupantes do banco traseiro. O C4 hatch é quase dez centímetros mais curto entre seus eixos com relação ao Pallas que dispõe de 2,71m, todavia o espaço para as pernas ainda é satisfatório. Na parte superior, pelo formato redondo da traseira, os mais altos sentados nos lugares à janela vão encostar um pouco a cabeça lateralmente no teto,



o do meio nem tanto. A traseira do hatch também compromete um pouco a visão para trás do motorista. Com dois passageiros ou só com os apoios de cabeça levantados, ver alguma coisa pelo retrovisor interno requer atenção. A área que sobra do vidro traseiro lembra um pouco o da BMW série 1, pequena. Portanto, se estiver com a lotação completa é bom se acostumar a dirigir o carro como se fosse um furgão, usando somente os bons espelhos externos. Sendo um dois volumes, o seu porta

pele menos 110kg mais leve que o Pallas, o hatch 2.0 16V Exclusive automático cedido pela fábrica prometia momentos de diversão ao volante. Dias antes havíamos participado de um test drive na apresentação oficial do modelo e no breve encontro, o carro dava sinais de que era um belíssimo produto, com dotes suficientes para deixar para trás Fiat Stilo, VW Golf, Ford Focus ou o primo Peugeot 307. O motor flex de 143cv (gasolina) ou 151cv usando álcool, torque de 200Nm (gasolina) a 212Nm (álcool) gi-



malas não é nenhum milagre de engenharia, mas os 320 litros disponíveis, quase igual ao do New Civic (340 litros), comporta bem a bagagem para uma viagem. Para o nosso teste levamos duas malas da Rimowa, uma Salsa DeLuxe medindo 82x55x27cm de 104 litros (R\$ 2.710,00), e uma Salsa DeLuxe Trolley um pouco menor, de 63 litros (R\$ 2.130,00). Entraram as duas e havia espaço para colocar mais tralha ainda, e sem exagero, com elas era possível levar roupa o suficiente para um casal fazer uma jornada de pelo menos dez dias. Mais curto de entre-eixos, sem o volume do porta malas,

rando a 4.000rpm é mais que o suficiente para movimentar agilmente os seus 1.292kg. O câmbio já é um velho conhecido, o mesmo de quatro velocidades usado tanto em todos os modelos C4 como no C3, sendo que aqui ele funciona melhor, a passagens das marchas tanto para cima como para baixo acontecem de forma suave, e ainda por cima, sem apresentar um certo tranco característico dos câmbios da Citroën ao parar o veículo. Claro que não é a maciez de um câmbio de acionamento duplo como os da Audi, mas é bem mais confortável que o Dualogic da Fiat. Nas pe-



quenas retas da Rodovia Raposo Tavares, o bom fôlego do C4 hatch foi determinante para a segurança da viagem. Escapar e ultrapassar os inúmeros caminhões que por lá trafegam era muito mais fácil, ainda por cima contando com o modo Sport, acionado por uma pequena tecla no console central, e que deixa o comportamento mais agressivo, reduzindo drasticamente o tempo de passagem de cada marcha sempre enchendo o motor com mais vigor. O conjunto de suspensões é novo e sua calibragem deixa o carro bem mais firme que o Pallas mas sem deixá-lo desconfortável nas esburacadas ruas brasileiras. Diria que o próprio Pallas com a mesma

calibragem usada no hatch se tornaria um veículo ainda mais interessante. Para complementar o bom funcionamento da suspensão o nosso C4 hatch era equipado com sistemas de controle de tração e estabilidade ESP e ASR.

Uma coisa boa dos C4 é que você nunca poderá dizer que ele é pelado. Mesmo a versão de entrada, com o motor 1.6 flex (110cv/113cv) e câmbio mecânico de cinco velocidades, conta com um belo leque de mimos. Com preço de tabela a partir de R\$ 53.800,00 ele já vem com ar condicionado, direção eletro-hidráulica progressiva, freio a disco nas quatro rodas com ABS, REF, AFU, rádio CD





**produto**

Player MP3 com comando no volante, pneus 205 55/R16, computador de bordo, limitador/regulador de velocidade, apoio central de braço dianteiro e traseiro.

Certo, ele não vai ter o sistema Bluetooth, sensores de obstáculos dianteiros e traseiros, bancos de couro, os faróis bi-xenônio direcionais e de acionamento automático, os seis airbag ao invés de dois, os retrovisores que se rebatem automaticamente ao desligar o veículo entre outras coisas existentes no nosso Exclusive. Mas por tudo isso o valor de compra da versão topo de linha é de R\$ 74.700,00. Com poucas semanas desde o lançamento já é possível ver o C4 hatch andando nas ruas, o que pode significar uma boa recepção do consumidor. Talvez pela razão de ter motor flex, quatro portas e um desenho mais conservador, o C4 hatch será um pedra no caminho do C4 VTR, se bem que este modelo sempre foi encarado mais como um produto de nicho. Como em qualquer grande família, sempre existirão irmãos com personalidades diferentes, e a Citroën com os seus recentes lançamentos da linha C4 está aí para dizer que a união nesse conjunto é que faz o sucesso da marca em atender seus clientes. ■



ONDEACHAR

[www.citroen.com.br](http://www.citroen.com.br)



**BOMBARDIER**

**CONFIRMED**

**BOMBARDIER**

**CONFIRMADO**



**DASSAULT**

**CONFIRMED**



**CONFIRMADO**



**EMBRAER**

**CONFIRMED**



**CONFIRMADO**



**GULFSTREAM**

**CONFIRMED**

Gulfstream®

**CONFIRMADO**



**PILATUS**

**CONFIRMED**



**CONFIRMADO**



**CESSNA**

**CONFIRMED**



**CONFIRMADO**



**VOCÊ**

**NOW BOARDING**

Confirme agora o seu check-in para a LABACE 2009, o maior evento da Aviação de Negócios na América Latina de 13 a 15 de agosto.

Acesse [www.abag.org.br](http://www.abag.org.br), clique em Labace, veja as opções e confirme a sua **PARTICIPAÇÃO**.

Ligue: ABAG (11) 5032-2727 / Sator Eventos (11) 3032-5633

**CHECK-IN**



Associação Brasileira de Aviação Geral

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](http://www.abag.org.br)



National Business Aviation Association, Inc.



2009  
**LABACE**  
LATIN AMERICAN BUSINESS AVIATION CONFERENCE & EXHIBITION



# PRODUTO DA CASA

DA BAHIA CHEGAM NOVOS CHARUTOS QUE PASSAM NA PROVA DOS MELHORES CONHECEDORES DO ASSUNTO

**Obama vai fazer a diferença. No dia em que a relação de Cuba com o país que está presidindo melhorar, o brasileiro que aprecia um bom charuto vai ter que rever alguns conceitos do que deva ser fumado. Vai faltar os famosos Cohiba ou Monte Cristo nas prateleiras das tabacarias daqui. A grande parte da produção de Cuba deve se mesmo é redirecionada para o mercado americano, ávido por consumir legalmente o mais famoso produto da terra do Fidel, restando muito pouco para ser trazido para cá.** Quem diz isso é um especialista no assunto, Rodrigo Gorga, sommelier de charutos que trabalha há 17 anos na Lenat, tradicional local para procurar presentes masculinos e os bons charutos na capital paulista. A conversa veio à tona durante uma visita para conhecer os charutos Monte Pascoal, novo produto nacional feito com fumo Mata Fina. A linha de produção fica na cidade de Cruz das Almas, no recôncavo baiano. Em pequena quantidade, cerca de 20.000 charutos por ano, são feitos pelas mãos das tabaqueiras baianas, em três bitolas, Corona, Robusto e Belicoso. O Monte Pascoal, segundo Rodrigo, pode ser considerado uma das quatro melhores opções dentre as dez marcas mais famosas de charutos do planeta. E melhor, está disponível. Se fosse compará-lo com outros produtos ele diz que o Monte Pascoal agrada por ter um equilíbrio no seu sabor e pela excelente construção. Seus clientes americanos mais acostumados a produtos mais suaves como os dominicanos, os maio-





Isqueiro Colibri - R\$ 690,00  
Cortador Colibri - R\$ 350,00



Charuteira Lenat em couro para um charuto - R\$ 99,00  
Charuteira Dupont em couro para três charutos - R\$ 759,00  
Cinzeiro Dupont X-Trend - R\$ 600,00  
Isqueiro Dupont X-trend - R\$ 869,00

res produtores do planeta, gostam dos produtos Monte Pascoal, por exemplo, pelos toques de amendoim ou pela menor característica picante do tabaco local. Os brasileiros, junto com os cubanos e nicaraguenses, estão entre os mais saborosos do mundo. E o custo benefício é excelente. Enquanto paga-se R\$ 45,00 por um robusto cubano ou até R\$ 60,00 por um Padron Robusto nicaraguense, um de mesmo padrão

nacional pode sair por R\$ 18,00. Claro que o charuto nacional sofre de um certo mal que também assola os vinhos e espumantes produzidos por aqui, o consumidor brasileiro tende a dar mais valor ao produto importado. Mas se esse importado pode ser muito mais, vamos dizer, glorioso, com um nacional a garantia de consumir um charuto de qualidade chega a ser maior. Rodrigo alerta que aproximadamente 70% do





Caixas com 25 unidades  
Robusto – R\$ 380,00  
Corona – R\$ 315,00  
Belicoso – R\$ 400,00

mercado de charutos cubanos tem origem duvidosa, e isso inclui desde produtos desviados de linhas de produções em cursos de formação de tabaqueiras até extremos como o uso de folhas de bananeira na construção dos charutos ou de fumo que é anunciado como cubano e, na verdade, vem de outras localidades. E o índice de falsificações tende a aumentar caso o País do Tio Obama comece a consumir de vez os charutos cubanos. Nada bom para um mercado que apesar das severas restrições impostas pelo governo, tem se renovado. O costume de saborear um charuto que antes era basicamente restrito a pessoas de mais idade, tem conquistado uma faixa etária mais baixa, entre os 20 ou 30 anos e de forma mais descompromissada. O que antes era visto como símbolo de prestígio e

poder, hoje é prazer tão bem encarado como a gastronomia. Um pretexto para as pessoas se encontrarem e deixar para trás a cortina de fumaça que tanto restringiu o costume de saborear um bom charuto. ■

#### ONDE ACHAR

Lenat  
Loja Oscar Freire  
Aberta de Segunda aos Sábados das  
10h00 às 21h00  
Sendo que o happy hour começa às  
16h00 e vai até o último freguês.  
Rua Oscar Freire, 1174  
[www.lenat.com.br](http://www.lenat.com.br)

Blog Rodrigo Gorga  
[blog.rodrigogorga.com](http://blog.rodrigogorga.com)

# DIZEM QUE O BASCO MORRE DE PAIXÃO POR TUDO



## INCLUSIVE NA COZINHA



**Bilbao**



O Restaurante Basco  
de São Paulo

BILBAO, O PRIMEIRO E ÚNICO REPRESENTANTE LEGÍTIMO DO PAÍS BASCO NO BRASIL.

RUA JOSÉ MARIA LISBOA, 1065, JARDINS, SÃO PAULO | TEL.: (11) 2592-5366 | [WWW.RESTAURANTEBILBAO.COM.BR](http://WWW.RESTAURANTEBILBAO.COM.BR)



# LARGO SORRISO

RELACIONAMENTO É TUDO PARA GANHAR O CLIENTE,  
E A GOL QUER MELHORAR ISSO DANDO MAIS  
OPORTUNIDADES AOS SEUS PASSAGEIROS

**A Gol está de sorriso aberto. No final do primeiro trimestre ela deu uma revigorada no seu programa de relacionamento Smiles. Sim, aquele que já fora o maior da América Latina e basicamente implantou o conceito de ganhar milhas para usá-las em troca de passagens entre os passageiros de linhas aéreas no Brasil, ganhou novo logotipo.** Segundo Murilo Barbosa, diretor de marketing e cartões da Gol, o Smiles está se transformando em algo muito maior que apenas um programa de milhagem para os cerca de seis milhões de participantes. Não era sem tempo, durante o auge da crise da Varig, o Smiles sofreu. Muita gente preferiu queimar rapidamente os seus créditos para não restar a possibilidade de ficar com algo sem valor.

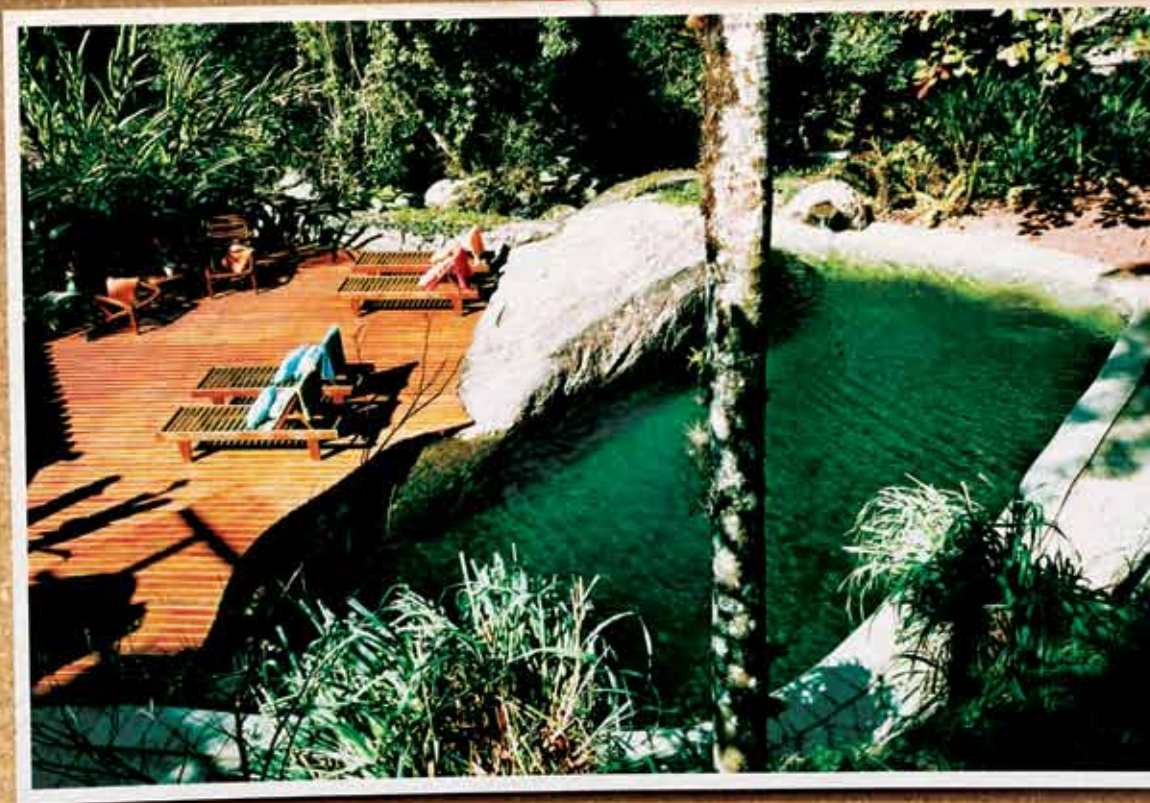
Faixas de ruas anunciavam pessoas que compravam as milhas num verdadeiro câmbio paralelo, e a cotação era bem aquém do praticado pela companhia aérea. Sob a tutela da Gol o Smiles quer crescer. Desde o dia 1º de maio está valendo o acordo assinado entre a Gol e a Air France que permite o intercâmbio nos sistemas de crédito dos programas de relacionamento de ambas as companhias. Quem voa em uma pode, se quiser, pontuar no programa da outra ou vice e versa. E vale também para a holandesa KLM que pertence à companhia aérea francesa. O direito da troca das milhas por bilhetes começa em 1º de julho. Para se ter uma idéia, o passageiro da Gol vai necessitar de 80 mil milhas para conseguir obter um bilhete ida e volta do Rio de Janeiro para Paris. O acordo também sig-





nifica a implementação de code-share nos vôos da Gol/Varig, Air France e KLM. A vantagem mais simplória é o fato de você poder fazer, por exemplo, um vôo de Foz do Iguaçu à Amsterdã com o mesmo código de vôo. O despacho da mala fica bem mais fácil também. O acordo também é um claro sinal da aproximação da Gol a aliança de empresas aéreas Skyteam, em contraponto com a TAM, que ingressou no Star Alliance em outubro de 2008. Essas parcerias permitem, por exemplo, o fortalecimento das companhias em mercados que não atuam diretamente, tudo por meio de suas co-irmãs. Queira ou não, uma bela saída para a Gol oferecer um serviço extra no mercado de rotas internacionais, já que deixou de operar as rotas como Paris, Frankfurt ou Londres, que eram feitas anteriormente pela Varig, e que pelas palavras de seu CEO, Constantino de Oliveira Júnior, não devem ser retomadas tão cedo. ■

Com o acordo, ganha o passageiro. Ele pode trocar suas milhagens por passagens num dos mais eficientes programas de relacionamento do mercado.



## 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 nós oferecemos um espaço pra lá de exclusivo. Ilha Splendor é uma pousada concebida com apenas sete suítes. Todas muito amplas, avirandadas, 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. Alhabela longe do lugar comum.



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



# GARIMPO LÚDICO

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN | FOTOS: MARCIO JUMPEI



Bombardeiro da 2ª Guerra Revell/Monogram  
Boeing B-17G, escala 1/48 - R\$ 140,00  
Kit Montado - Preço sugerido de R\$ 500,00  
Hobby Trade Center  
Al. Itu, 1073 – Jd. Paulista - São Paulo  
Tel.: (11) 3064 9110 / [www.htc.com.br](http://www.htc.com.br)



Porta clips Troika modelos avião  
antigo, helicóptero, Airline ou crom.  
R\$ 150,00  
Lenat  
Rua Oscar Freire, 1174  
Tel.: (11) 3082 5062  
[www.lenat.com.br](http://www.lenat.com.br)

## PURA MANIA. QUEM TEM A AVIAÇÃO NO SANGUE LEVA A ADMIRAÇÃO AO LIMITE

**Um tema. Coisa que voa sempre serve de inspiração para as pessoas. Algumas satisfazem-se com uma simples admiração, outras passam deste estágio para viver uma vida em função dessas coisas. Para ambos os casos, não há quem não goste de ter um objeto que remeta ao tema.** Desde um singelo porta clips à uma relíquia que vai no mínimo chamar a atenção, fomos atrás de peças que pudessem fazer bonito tanto para o colecionador profissional como para

aquele que somente busca uma decoração diferenciada. A peregrinação trouxe cultura e exercício. Gasta-se a sola dos sapatos na procura de exclusividade e criatividade, e em cada parada sempre surge uma história, seja do que está sendo vendido como o do vendedor. E essa é a graça dessa pauta. A conversa com os cotovelos no balcão e a personalidade das lojas são sub-capítulos dessa história que fecha seus parágrafos com a exposição na prateleira do mais recente ícone colocado para o amigo ver. ■





Relógio Aviação em forma de instrumento com carcaça de madeira - R\$ 50,00  
Hobby Trade Center  
Al. Itu, 1073 - Jd. Paulista - SP  
Tel.: (11) 3064 9110  
www.htc.com.br

Modelo avião de guerra - R\$ 55,00  
H Presentes  
Rua Fradique Coutinho, 1111  
Vila Madalena - São Paulo  
Tel.: (11) 3812 1910  
www.agapresentes.com.br



Torre com aviões de guerra - R\$ 69,00  
Torre avião simples - R\$ 45,00  
H Presentes  
Rua Fradique Coutinho, 1111  
Vila Madalena - São Paulo  
Tel.: (11) 3812 1910  
www.agapresentes.com.br





Relógio Parede de madeira - R\$ 49,00 | Pôsteres em placas de metal tema aviação - R\$ 89,00  
Baú decorativo Traveling (menor) - R\$ 390,00 | Baú decorativo Traveling (maior) - R\$ 490,00  
Galão de óleo original Shell para abastecimento de aviões, ano 1939.  
Faça a melhor oferta para convencer a Heloisa Amar, dona da loja, em vender para você.  
Vintage World Company - Al. Jauaperi, 196 - SP - Tel.: (11) 5051 1950 - www.vintageworld.com.br



Tinteiro avião com corpo feito com  
morteiro, duas granadas e um cartucho  
(época Revolução de 1932) - R\$ 1.200,00  
Antiquidades  
Rua 13 de Maio, 870 - loja 17  
Bela Vista - São Paulo  
Tel.: (11) 7630-2036/8912 2002  
karenaob@uol.com.br

Cliente HeliPremium



## Heli Premium

Você que precisa de uma aeronave para se deslocar e quer pagar o justo!

O plano de aquisição de horas de voo HeliPremium da Helimarte é perfeito.

Os pacotes começam com 20 horas, sem tarifas de adesão ou taxas mensais, e você pode utilizá-las na mesma tarifa em até um ano. Com o preço de 10% de uma aeronave compartilhada, por exemplo, pelo HeliPremium você terá mais de 100 horas de voo e toda a frota da Helimarte estará à sua disposição. São quatro modelos de helicópteros e três de aviões. No HeliPremium você terá toda a flexibilidade em usar as suas horas contratadas na aeronave que mais se adequa às suas necessidades.

Aeronave Compartilhada



www.helimarte.com.br  
11 - 2221-3200



# galeria



**Criaturas urbanas, no campo, surpreendem-se com qualquer coisa, por mais simples que seja. Um capim mais colorido ou ver o leite sendo tirado da vaca, imagens fáceis de guardar, comuns em qualquer fazenda. Mas livre das luzes da cidade, seus olhos vão ter que acostumar a enxergar um espetáculo que nunca sai de cartaz, mas sempre deixa todos de queixo caído. Noite de Lua Nova e céu claro no Casa do Lago. Depois do jantar, o programa é procurar um lugar mais tranquilo e olhar para cima. É impressionante a quantidade de estrelas que a gente esquece que existe lá por cima, e como um céu estrelado é onipotente. Mas a foto requer uma certa dose de experiência e um bom tripé, o tempo de exposição aqui passou dos 60 segundos. Mas fora isso, até que não é tão difícil registrar a cena. Uma câmera compacta como a Canon SX1 IS (R\$ 2.500,00 na Angel) a faz com louvor. Sua resolução é de 10 megapixels, o sensor é um belo CMOS e o processador DIGIC 4. Três elementos que já a credencia como uma das melhores do mercado. A lente é uma super zoom 20x5.0-100.0mm (equivalente a uma lente 28-560mm), ela pode fazer até 4 fotos por segundo e tem sistema de estabilização de imagem. A SX1 IS também é capaz de fazer vídeos full HD (1920x1080) com som estéreo. Tudo a ser acompanhado num monitor móvel de 2,8 pol. Mas seja rápido em buscar a sua na Angel, nessas horas o céu não pode esperar. ■**



**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



Foto maior: novo G250



## GULFSTREAM. SEMPRE À FRENTE.

A Gulfstream revolucionou os cockpits com os painéis PlaneView. Trouxe a segurança a níveis inéditos, ao ser a primeira a oferecer e certificar os sistemas EVS (Enhanced Vision System) e SVS (Synthetic Vision System). Tornou-se sinônimo de acabamento primoroso e conforto inigualável: suas cabines com ar 100% fresco e a mais efetiva pressurização são valorizadas por passageiros e pilotos, que chegam mais descansados aos seus destinos. E continuam descansados, por contarem com o mais premiado suporte da aviação executiva.

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.

**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 poderá arrendar 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.

Y&C



\*Crédito sujeito a aprovação.

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

Crédito Bradesco.  
Ao seu alcance.\*



**Bradescompleto**



**Bradesco**