

High

EDIÇÃO 17 | JULHO • AGOSTO 2009 | R\$12,00



EMBRAER PHENOM 100 + BMW + MODA

COMBINA com **TUDO**

PANORAMA TRÁFEGO AÉREO CAUSA DOR DE CABEÇA
RV-10 ELE DÁ UMA CANSEIRA EM MUITO HOMOLOGADO
TURISMO O QUE FAZER NO RECIFE E EM BELO HORIZONTE
DIA-A-DIA AS MULHERES FALANDO O QUE SEMPRE QUISERAM

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

EDRA
aeronáutica

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

CONJUNTO da OBRA

A boa leitura, sempre achei, deve ter uma mistura de suspense, graça e a sempre bem vinda informação para garantir a atenção do leitor. Nesta edição caprichamos para que você tivesse tudo isso da melhor forma. No ar, dois bons exemplos de como fazer um produto atento as oportunidades do mercado. Phenom 100 e RV-10, mesmo cada um em seu quadrado, oferecem performance, preço e conforto diferenciados e a cada dia tem conquistado mais e mais admiradores. Muito provavelmente a partir deles serão feitos e refeitos vários projetos e estamos aqui para lhes mostrar do que eles são capazes. Na moda, uma conjugação de bons fatores. A parceria entre a Embraer e a BMW para a elaboração do interior do Phe-

nom 100 não poderia passar em branco. Colocamos muita cor, textura e o melhor corte nessa moldura, agora usando um avião de verdade, nada de computação gráfica, e o belo 120i Cabrio, só para mostrar a todos quanto elegante está o trabalho de estilo dessas duas marcas.

E não me diga que não falamos delas e para elas. Numa conversa, mostramos quatro moças que tiveram o curso de suas vidas alterado por conta da aviação. E também uma outra moça, pequena notável que ao ouvir falar em navegação, pensa em outros mares. Agora é só seguir as páginas e ver se acertamos na receita.

Marcio Jumpei
Editor chefe



NOSSA CAPA

- Anel em ouro branco com diamantes, citrilo, turmalina rosa e berilo – R\$ 6.328,00 – Corsage
- Anel em ouro branco com diamantes, citrilo, turmalina rosa e berilo – R\$ 33.215,00 – Corsage
- Colar Encanto Cristal - Sandra.Pinhoiro – R\$ 1.060,00
- Vestido de tafeta – Saad – R\$ 1.412,00
- Sapato Rosalba - Salvatore Ferragamo – R\$ 1.790,00

ANO 3 | NÚMERO 17 | JUL • AGO | 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); Yara Lopes (make-up - Hair - Staff Esthetic & Hair); Clarisse Neves (modelo - Ten Model); André Danita; Edmundo Reis, Eduardo Baskertin (texto); equipe HiGH (styling).

Impressão:

Prol
EDITORA GRÁFICA

Venda em banca:
Estadão Solução Lojística
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
Av. Paulista, 2518 - 5º andar - Cj.51
Cerqueira César - São Paulo - SP
CEP 01310-300
Tel.: (11) 3031-1068 | 3037-7363

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



Apresentamos o sonho de consumo de todo grande executivo: tempo.

O Eurocopter EC155 transporta até nove executivos por até 686 km, com uma área de trabalho confortável na maior e mais silenciosa cabine da categoria. Sua tecnologia inovadora e eficiente é totalmente garantida por um vasto suporte em manutenção e treinamento. Mais do que um helicóptero, uma ferramenta de negócios que reescreve as leis de tempo e de espaço. Quando se pensa em eficiência, não há limites.



sumário

ENSAIO EM VÔO

Phenom 100

O jato da Embraer define novos parâmetros para a sua classe08

RV-10

O quadriplace da Van's surpreende muita gente32

TURISMO

Recife

Novo polo de comércio de alto padrão do país18

Belo Horizonte

A capital do espírito de Minas42

COMPRAS

A sua vida pode ficar muito melhor com essas dicas26

FEIRA

A EAB 2009 resiste às intempéries da crise50

MODA

Estilo de sobra para combinar com um Phenom 100 e um 120i Cabrio54

DESTINO

Ir até Angra dos Reis de Cirrus fica mais bacana64

PANORAMA

A rotina dos voos numa regional pequena no centro oeste do país68

O controle já avisou, a paciência é o item mais importante de levar a bordo88

GASTRONOMIA

O Aero clube de São Paulo acertou a mão no seu novo bar72

PRODUTO

BRP

Os jetski da BRP nas mãos de uma campeã78

SEGURO

Leia com atenção as dicas da seguradora84

DIA-A-DIA DA CACHAÇA

Elas estão no comando de uma conversa brilhante92

A SOFISTICAÇÃO DE UM JATO EXECUTIVO,
MAIS A REDUÇÃO DE CARGA DE TRABALHO PARA O PILOTO.



FAÇA AS
CONTAS

Você não precisa comprar um jato executivo de longo alcance para dispor de aviônicos mais avançados. O turboélice PC-12 NG, com a suíte de aviônicos Honeywell Primus Apex, oferece a última palavra em sistemas de navegação e alerta situacional em um sofisticado ambiente de cabine. Quatro grandes telas exibem o monitoramento de motor, navegação, controle e gerenciamento de voo e ambiente. Tudo ao alcance de suas mãos. Como o próprio PC-12 NG. Entre em contato para saber como comparar o PC-12 NG com jatos que custam muito mais e ainda tem metade do alcance, metade da capacidade de carga e metade do tamanho da cabine.

PC-12 NG

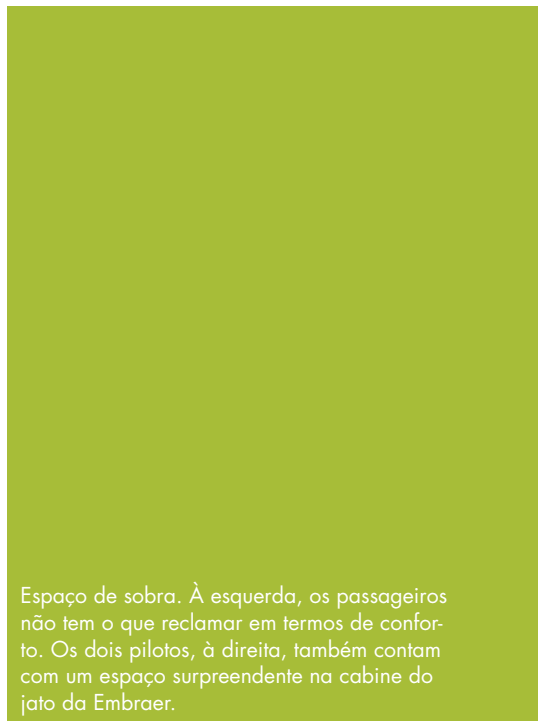
OceanAir
Táxi Aéreo

PILATUS



EMBRAER PHENOM 100

DE PEQUENO não tem nada



Espaço de sobra. À esquerda, os passageiros não tem o que reclamar em termos de conforto. Os dois pilotos, à direita, também contam com um espaço surpreendente na cabine do jato da Embraer.



O time de criação da Embraer está bem afiado. A engenharia da empresa já é notória em desenvolver produtos que acertam nas necessidades ou na adequação de nichos mercado. O Legacy 600 é um bom exemplo, jato executivo com corpão categoria de grande porte mas preço de concorrente menor. O Phenom 100 é um outro exemplo. Diz a lenda que quando foi elaborado, os engenheiros foram checar quais as vantagens dos seus principais concorrentes, armados literalmente de fita métrica, milímetro por milímetro, para fazer um produto melhor.

O Phenom 100 impressiona logo à primeira vista, pois muitos detalhes o difere de concorrentes de mesmo porte. As longas pernas do trem de pouso e a porta principal dotada de escada conferem imponência ao Very Light Jet da Embraer. Seu desenho esguio é uma dica do bom trabalho que os engenheiros fizeram na redução de arrasto, extraindo o melhor em desempenho

e economia da aeronave impulsionada por dois pequenos, mas eficientes, motores Pratt & Whitney 617F-E, de apenas 1.695 libras de empuxo cada. A bem verdade, o Phenom 100 poderia ser classificado numa categoria extra, um pouco acima do se pode chamar de jato muito leve. Para fazer uma comparação é preciso recorrer a duas correntes de pensamento. Ou você o analisa com o que existe de preço semelhante ou com o que há de equivalente em termos de performance e tamanho. De um lado o Cessna Citation Mustang, o primeiro VLJ a chegar ao mercado.

Com relação a esse, o Phenom 100 é um pouco mais caro, mas oferece maior espaço de cabine, bagageiro superior e voa muito mais. De outro, o Cessna Citation CJ1, já da categoria entry level, que tem alcance semelhante, perto das 1.170mn, um assento a mais, contudo voa cerca de 20 nós mais lento e custa cerca de US\$ 1 milhão a mais.

O interior do Phenom 100 é um show à parte. Desenvolvido sob encomenda à BMW DesignWorks possui



detalhes, como as soleiras no meio do corredor que fazem a diferença. As grandes janelas, bem posicionadas, oferecem uma sensação de espaço maior. Mesmo uma pessoa com 1,88m de altura não tem dificuldades em se acomodar nos quatro assentos colocados frente à frente. Ponto para o formato oval da fuselagem que confere mais espaço para as pernas. Na parte frontal há espaço para uma galley fria e um armário grande o suficiente para pendurar dois paletós e acomodar pequenas pastas. Na traseira, o grande diferencial. Um banheiro de verdade, fechado e com direito a armário e pia e que pode ser usado sem constrangimentos. O bagageiro externo é amplo, com 1,55 m³ e ainda há um conveniente compartimento no nariz, para malas de mão ou o tradicional estoque de bebidas para reposição em viagens longas.

No cockpit, é possível esquecer que se está em uma aeronave de apenas 4.750 kg de peso máximo de decolagem. O espaço é generoso, o design da BMW DesignWorks se estendeu também para o conforto do piloto ao permitir mais espaço para os ombros e braços, já que os painéis de circuit breakers foram alocados abaixo do painel de instrumentos. Por sinal, o sistema elétrico é do tipo split-bus, ou seja, composto de duas barras elétricas independentes. Do assento do piloto o campo de visão é amplo, e o nariz da aeronave em nada atrapalha a perspectiva. As três telas da suíte de aviônicos Garmin Prodigy, nome de batismo da aviônica G1000 na configuração adotada pela Embraer, trazem não só informações primárias de parâmetros de voo e motores, mas também páginas sinóticas, que mostram de maneira gráfica o funcionamento dos principais sistemas da aeronave, outro ineditismo da Embraer. Coisa de avião Midsized e que não é disponível nem no Cessna Citation Sovereign. Todas as mensagens de alarme aparecem em uma janela de CAS (Crew Alerting System), incluindo a configuração de decolagem, caso haja



alguma discrepância ao avançar as manetes na corrida. A filosofia de switches é bastante simplificada, a maioria trabalha na posição automática, não requerendo ação do piloto nas condições normais de operação. A Embraer pensou em diminuir a carga de trabalho do piloto ao máximo, deixando sua atenção voltada para as tarefas mais críticas de navegação e pilotagem, contribuindo para uma alta

96nós, VR, 98nós, V2, 101nós e VFS de 122 nós, um tanto quanto baixas considerando-se os 4.400 kg de peso bruto e os 25°C da tarde de São José dos Campos. Estamos prontos para taxiar e pouco esforço dos motores é necessário para nos colocar em movimento. O controle direcional nos pedais é bastante preciso e de fácil adaptação. A Embraer reservou apenas os itens de ingresso de cabeceira como Before Take-off Checklist, e no táxi, nenhuma ação é tomada, voltando a atenção do piloto para o planejamento da decolagem. Olhando para fora, a visão das asas é também muito boa. Essas possuem boots como dispositivo de degelo, mas que passam despercebidos aos menos atentos, já que são de cor metálica e harmonizam-se com o restante da estrutura. Os wing-fences melhoraram

O JATO DA EMBRAER COMEÇA A SER ENTREGUE AOS SEUS PRIMEIROS CLIENTES, QUE CERTAMENTE TERÃO UM PRODUTO QUE VAI ALÉM DAS SUAS EXPECTATIVAS

consciência situacional. Até os checklists foram simplificados, e o fabricante diz ter listado algo como 70% menos itens que aeronaves equivalentes. Afinal, um médico pode ser muito bem o potencial piloto-proprietário desse avião e muitas vezes, ele será o seu primeiro jato, ou quem sabe mesmo, seu primeiro avião. Portanto, quanto mais fácil de entender, melhor. Outro item atípico são os pára-brisas aquecidos eletricamente, e mais que um conforto para o piloto, são um item de segurança.

A partida é muito simples. Conferem-se as manetes em idle e basta passar o switch de controle do motor para a posição start por dois segundos. Então é só monitorar o trabalho do sistema FADEC, que cuida de tudo de maneira autônoma. Após a partida efetuam-se os cheques de sistemas e configurações de decolagem. Nossas velocidades eram V1,

as características de estol, e a asa é bem equilibrada para prover excelentes características tanto em baixas quanto em altas velocidades. Já alinhados na pista 15 iniciamos a rolagem com manetes até o último batente. Caso haja uma pane de motor após a velocidade de decisão, o ATR (Automatic Thrust Reserve) entra completando a potência do motor remanescente, e garantindo a performance de decolagem. Mas tudo corre como previsto, rodamos suavemente até a atitude de subida inicial e o Phenom 100 se





A arquitetura com influência da aviação comercial está presente até na escada de acesso. A BMW 120i Cabrio não aparece na foto de graça, a divisão de design da marca bávara ficou responsável pelo desenvolvimento do interior do Phenom 100.



mostra muito firme nos comandos de ar-fagem e rolamento. O trim trabalha suavemente, e a pilotagem é muito dócil. Ao contrário da maioria dos jatos leves com cauda em T, o Phenom não se abala com turbulências, e é uma plataforma estável em qualquer condição de voo. Na cabine de passageiros o nível de ruído é bem razoável, assim que sai do chão e acaba a interferência do barulho do contato dos pneus como asfalto, o nível de ruído se mantém estável entre 78 e 80dB.

Estabelecemos a subida a 200 nós indicados, e logo atingimos nosso nível de cruzeiro de 18 mil pés, que manteremos até próximos a Gavião Peixoto, nosso destino final. Meu instrutor, o Cmte. Gustavo Lazarin, aproveita para passar alguns detalhes sobre a robustez de sistemas, herdada das aeronaves de linha aérea do fabricante. Realmente, o Phenom 100 é um jato grande, num corpo de Very Light Jet. Liberados pelo Centro Brasília, subimos até o FL350 na área de provas de Gavião Peixoto, e o 100 entrega o que promete, anoto 381 nós de velocidade aerodinâmica e 170 kg por hora de consumo em cada motor. É uma performance notável, que certamente distancia o Phenom 100 de seus concorrentes. No Mustang, a velocidade no mesmo nível de voo é de 330-340 nós.



Iniciamos uma descida rápida para Gavião, empregando 275 nós de velocidade e manetes recuadas. Como o Phenom 100 não dispõe de speed-brakes, uma descida de emergência seria realizada com a ajuda do trem de pouso. Logo configuramos a aeronave para voar o procedimento RNAV GPS para a pista 20, e o automatismo trabalha muito bem, mantendo a carga de trabalho bastante baixa durante todas as fases. Para o pouso, o Lazarin me dá a dica. Basta quebrar o ângulo da rampa de descida e aguardar o toque para um

pouso suave. Mas a perspectiva da pista, com excelente visual que se tem, parece indicar uma atitude de nariz baixo, e a tendência natural é de arredondar prematuramente. Mesmo assim, o Phenom 100 se mostra extremamente dócil e perdoa meu erro, absorvendo o pouso suavemente com os grandes amortecedores do tipo trailing link. A Vref é de 94nós, um tanto acima da utilizada no Mustang que vem para o pouso com 76nós. A atitude do Embraer é mais parecida com o de um jato de asa enflechada do que um turboélice,

FICHA TÉCNICA

EMBRAER PHENOM 100

Fabricante: Embraer

Preço da aeronave ensaiada:

US\$ 3,7 milhões

Motor: dois Pratt&Whitney PW617F-E

de 1.695lbs cada

Capacidade: 1 ou 2 pilotos + 4 ou

cinco passageiros

Envergadura: 12,3m

Comprimento: 12,83m

Altura: 4,35m

Peso máximo de decolagem:

4.750kg

Velocidade de cruzeiro de alta

velocidade: 390nós

Teto de serviço: 41.000 pés

Alcance: 1.178mn

a base de comparação do Mustang ou outros modelos da família Citation de asa reta, que mais se comportam como grandes Skylane. Isso requer do piloto de Phenom 100 uma melhor proeficiência, o que é garantida pelo excelente programa de treinamento elaborado pela CAE (que faz os simuladores do modelo) como também pela padronização que a Embraer preconiza nos seus manuais de voo. Com tais conceitos na cabeça, chegamos ao final do voo com a certeza de que o pequeno-grande jato da Embraer atenderá com conforto, segurança, robustez e economia sem precedentes na sua categoria tanto a pilotos-proprietários voando single-pilot, quanto a clientes utilizando o Phenom em deslocamentos estratégicos ou em empresas de táxi-aéreo. ■

ONDE ACHAR

www.embraer.com.br



SENNHEISER

A Excelência do áudio

Há 60 anos elevando o padrão do som. A Sennheiser implementa seus headsets para aviação com a melhor tecnologia de áudio. Usando a sua experiência em aplicações hi-fi, todos os seus transducers são desenvolvidos e fabricados unicamente para cada fone. Os microfones apresentam o sistema compensador de ruídos que filtra as vozes dos barulhos externos, possibilitando uma comunicação clara e precisa. A função Talk-Through ainda facilita a comunicação com o piloto, copiloto e com os passageiros. Escolha a Sennheiser e voe com excelência.

www.sennheiser.com



DESCENTRALIZAÇÃO DE
ECONOMIA É ASSIM, NOVAS
FRONTEIRAS SÃO ABERTAS A
CADA DIA CRIANDO MERCADOS E
ATRAINDO MAIS CONSUMIDORES

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN | FOTOS: MARCIO JUMPEI

CONSUMO IMEDIATO

A pesquisa já dizia há algum tempo. Recife é a bola da vez em termos de mercado de artigos de luxo no Brasil. O eixo Rio - São Paulo ainda é soberano nesse quesito, só a capital paulista responde por cerca de 82% do consumo de produtos premium no país, mas a cidade mangue beat saiu do limbo em 2005, registrou um crescimento de 6% em 2007 e atingiu a marca de 16% em 2008. Reflexo de uma economia crescente, pelo menos até a chegada da crise no ano passado. A causa também foi resultado de uma certa mudança de hábitos. Comprar produtos de alto padrão só era um luxo se fosse nas ruas dos Jardins, em São Paulo, mesmo que a porta da loja ficasse distante cerca de 2.600km. O conceito, aos poucos, foi sendo substituído por um certo sentimento de, vamos dizer assim, valorização da vizinhança. Ficou chique também adquirir suas marcas preferidas na loja da amiga de muito tempo. O preço muitas vezes era o mesmo que os praticados no sudeste, e de quebra, o consumidor também não ficaria exposto a certas situações nebulosas como as que envolveram a Daslu. Recife também teve a sorte de ter um grupo de empresários que mantiveram os investimentos nesse tipo de negócio por anos. Criou-se uma estrutu-

Recife não é só a areia da praia. Suas atrações podem muito bem aparecer nas vitrines. Na Dona Santa o look para ele e ela. À direita acima, a calça Rockster (R\$ 248,00), camisa Sergio K (R\$ 318,00), jaqueta Armani (R\$ 450,00) e tênis D&G (R\$ 949,00). O look dela tem vestido Tufik Duek (R\$ 1.328,00), sandália Alexandre Birman (R\$ 525,00), brincos Gabriela Aydar (R\$ 298,00) e bolsa Fendi (R\$ 5.960,00).



ra básica para fomentar um comércio de alto padrão com a abertura de lojas de vários segmentos mas que atendiam ao mesmo público. O indomável impulso de consumo não estava mais restrito à um produto em si. Sendo assim, não eram só os Recifenses que tinham a possibilidade de fazer as boas compras. O cliente de Natal, João Pessoa, capitais vizinhas, e até de Salvador tinha uma opção mais à mão. Tudo sem o estresse de trânsito típico dos paulistanos. Ficou mais fácil para quem é de Palmas, seguir para o Recife ao invés de ter que descer para São Paulo para fazer as suas compras. E olhe só, uma viagem bem típica para um jato como o Phenom 100 que você conheceu páginas atrás.

Outra vantagem, a maior parte das lojas de alto padrão ficam próximas ao aeroporto Gilberto Freyre, que também é próximo do bairro – e da praia – de Boa Viagem. O acesso é extremamente fácil. Mas isso se você já for conhecedor das redondezas. De propósito, fizemos um teste rápido e simples para saber o mercado local estaria adaptado a receber um cliente diferenciado – e vamos dizer, meio avoadado. Sem ter o endereço das lojas que gostaríamos de visitar, procuramos por informações logo após passar pelo saguão de desembarque. O centro de informações turísticas foi a escolha mais lógica. Apesar de uma certa atenção prestada, a atendente pouco ajudou. Perguntada sobre a localização de uma das lojas, e escolhemos a Dona Santa, ela nem sabia do que se tratava e tão pouco uma suposta localização. Para ela, tudo deveria estar no shopping. E que fica num bairro totalmente afastado. A indicação de lugar para comer também, o melhor endereço deveria ser no shopping. A alternativa mais plausível fora a de indagar o motorista de táxi. Nada feito.

Está certo que mesmo ao desembarcar em Guarulhos, se você precisar obter o endereço da loja da Salvatore Ferragamo em São Paulo, poucos vão saber. Mas se perguntar sobre um bairro onde estão concentradas as lojas de grife, com produtos top de linha, certamente alguém vá indicar os Jardins, ou até a Rua Oscar Freire. Pelo menos com isso na cabeça é viável chegar até o local que deseja. No Recife essa consciência ainda não existe. Mercado novo é assim, mas um trabalho de marketing e orientação poderia ser feito para melhorar essa situação.

A questão foi resolvida pegando um táxi na base do é mais ou menos por ali. Algumas voltas desnecessárias

e eis que a fachada da Dona Santa aparece pela janela do veículo. Na internet, o texto dizia que a loja, naquela cidade, é a maior e mais importante em termos de concentração de vestuário e acessórios de alto padrão tanto feminino como masculino. Local de soberba arquitetura, a Dona Santa, e seu alter ego Santo Homem, não decepciona. Debaxo de um belo pé direito estão coleções primavera 2009 de bolsas Fendi. Dolce&Gabbana, Glória Coelho, Gabriela Aydar, Stella McCartney, Fause Hatem, Ermenegildo Zegna, Hugo Boss, Ricardo Almeida estão ao seu alcance. A coleção 2010 de Reinaldo Lourenço chega em agosto.

Num andar superior um bistrô comandado pelo chef Douglas Van Der



Bons vinhos no nordeste. Agradeça ao Club du Vin que é vizinha de parede da Antonio Bernardo, um canal de novas tendências de jóias (à esquerda colar Discos, R\$ 11.850,00, e pulseira Sentidos, R\$ 21.900,00).



Ley, que também é responsável pelo restaurante local É, serve para o bom intervalo entre uma coleção e outra. O bistrô tem estilo moderno com uma mesa de linhas tortuosas e o cardápio segue a linha contemporânea.

Seguindo o roteiro do comprador acidental no Recife, num mesmo endereço estão a joalheria Antonio Bernardo e o Club du Vin. Dois tipos de produtos alinhados com a nova clientela que surge naquela Região. Os trabalhos de Antonio Bernardo, inclusive, focam uma nova geração de consumidores que entendem melhor as suas propostas de design diferenciados. Se a geração mais antiga dava mais valor, ou somente valor, as peças com máximo brilho, os mais novos entendem melhor quando é apresentado, por exemplo, uma

jóia de acabamento fosco, característico da linha de seus produtos. Não que a loja não tenha produtos para todos os gostos, mas novas tendências são apresentadas ali. Já o Club du Vin surpreende. Sinal de que as pessoas do nordeste estão consumindo melhores safras do belo líquido a cada dia. A oferta de bons rótulos, a maior parte composta do leque da distribuidora Mistral, dos acessórios e o Bistrô du Vin são parte desse costume que só cresce tanto em participação como em qualidade. O espaço do bistrô por exemplo, funciona de segunda à sexta das 18h00 às 23h00 não só serve para degustar novos vinhos, mas também como uma opção de saída para um jantar a dois, ou mesmo com os amigos. O ambiente mistura, com elegância, a dinâmica da

MAPA DE ROTAS

DICA DO PILOTO: A região com a maior concentração de lojas de luxo no Recife fica bem perto dos dois aeroportos da cidade. O principal, aeroporto dos Guararapes – Gilberto Freyre (SBRF 08°07'35"S/034°55'22"W) está distante cerca de 10 minutos de táxi, uma corrida de R\$ 12,00, já o aeroclube de Pernambuco fica no aeroporto Encanta Moça (SNEM 08°05'45"S/034°53'30"W) e sua pista de 650m é uma opção mais adequada para quem tem uma aviação leve, ou helicóptero, e não deseja enfrentar as burocracias.

ENDEREÇOS:

Endereços
Dona Santa/Santo Homem
Rua Professor Eduardo Wanderley Filho, 187
Tel.: (81) 3465 3630 / 3327 0298
www.donasanta.com.br

Club Du Vin
Rua Solidônio Leite, 26
Horário de funcionamento
De segunda à sexta das 10h00 às 22h00
Sábado das 10h00 às 18h00
Tel.: (81) 3326-5719
www.clubduvin.com.br

Antonio Bernardo
Rua Solidônio Leite, 26 – 1º andar
Horário de funcionamento

De segunda à sexta das 10h00 às 19h00
Sábado das 10h00 às 16h00
Tel.: (81) 3326-9004
www.antoniobernardo.com.br

Bargaço
Rua Engº. Antônio de Góes, 62 – Pina
Tel.: (81) 3465-1847
Na falta de um Phenom 100 na frota da casa, a HiGH foi de Gol para o Recife. A empresa aérea que surgiu inaugurando novos conceitos de serviços, agora lança a mão de uma alternativa para quem deseja passar o voo de forma mais confortável. E o destino Recife foi um dos escolhidos, junto com Belém, Fortaleza, Porto Alegre e Salvador, para a introdução da novidade. Quem embarcar de Guarulhos para uma dessas cidades, ou vice e versa, em determinados horários pode comprar um lanche que complementa o que já é oferecido pela tripulação. São opções de sanduíches, snacks, bebidas alcoólicas ou não, e doces. Há combos que custam de R\$ 12,00 a R\$ 15,00, vinhos (187ml) por R\$ 15,00. A cerveja sai por R\$ 5,00 e os sanduíches avulsos por R\$ 10,00.

Centro de atendimento Gol
0300 115 2121
Para deficientes auditivos
0800 281 0466
www.voegol.com.br



loja com as necessidades de um bom restaurante. Sair de lá levando algumas garrafas experimentadas previamente é quase regra.

O Club du Vin, como também o É, são alguns dos novos endereços gastronômicos com perfil mais diferenciado. O Recife nunca vai deixar de ser um destino para encontrar a tradicional cozinha de praia, servidos em grandes restaurantes, como o Bargaço, que trabalha na linha comida baiana (o restaurante é original daquele estado) e na oferta de frutos do mar, tudo muito honesto e de boa qualidade, mas também já é local para uma cozinha mais elaborada e exclusiva. Um atendimento que só acompanha a necessidade de frequentadores com novas perspectivas, que por tabela só melhora a situação do mercado local com a geração e especialização de empregos. No final das contas, Recife pode sim, se transformar numa opção de destino de consumo de alto padrão até para quem, no sul e sudeste do país, tem a porta da loja logo virando a esquina pois, na que já foi chamada de Veneza brasileira, além das compras, pode dar praia. ■



Escolha seu destino



Venha para a maior empresa de Gestão de Aeronaves.

Programe sua viagem, enquanto a HeliSolutions cuida de tudo para você.

A HeliSolutions possui estrutura completa, equipe treinada e o melhor programa de Gestão de Aeronaves. Isso quer dizer que você não precisa mais se preocupar com manutenção, contratação de pilotos, hangaragem e administração do seu helicóptero ou avião. Basta escolher seu

destino e ligar para a nossa Central de Atendimento agendando o dia e o horário do seu voo. E você ainda pode utilizar o Programa de Intercâmbio de Bases, que disponibiliza aeronaves em São Paulo e no Rio de Janeiro, além de poder agendar voos simultâneos, utilizando outras aeronaves de

nossa frota, de acordo com a disponibilidade. Com a HeliSolutions sua aeronave está sempre segura. É a empresa com o maior número de proprietários que nela confiam a gestão de suas aeronaves. Afinal, é a forma mais inteligente e segura de reduzir custos e multiplicar os bons momentos.

A vida de um outro ângulo.

Heli Solutions
Programa de Gestão de Aeronaves.

www.helisolutions.com.br . SAC (11) 2117 2120 . Solicite a visita de nossos consultores.

com



GRANDE

Depois de algumas idas e vindas eis que dois anos após seu lançamento na Europa, o novo Citroën C5 aportou no mercado brasileiro importado da França. E veio em duas versões, a sedã com preço de tabela a partir de R\$ 103.500,00 e a Tourer, que custa a partir de R\$ 112.500,00. De série, dentro de uma longa lista de itens, o C5 traz o conjunto de suspensão Hydractive III+, a segunda geração do volante com comandos no miolo fixo, freio de mão elétrico, faróis de xenônio auto direcionais, sistema de ajuda de partida em rampas e 9 airbags. Outro equipamento bastante útil para o carro que mede 4,78m é o sistema de ajuda à baliza. Por meio de sensores de ultra som instalados no pára-choque dianteiro, o sistema checa se o espaço da vaga é suficiente para estacionar e avisa o grau de dificuldade para a manobra. Com um entreeixos de 2,815m o novo C5 é 65mm mais comprido nesse quesito que a versão anterior, garantido mais comodidade principalmente no banco traseiro. Seu coração, um quatro cilindros de 1.997cm³, 16 válvulas e 143cv, torque de 20,4kgfm a 4.000rpm, é basicamente o mesmo que equipava o C4 Pallas na geração anterior a Flex. O câmbio automático de 4 velocidades também já é velho conhecido. Portanto, não espere dele um perfil esportivo, maior e mais pesado, seu comportamento do novo C5 estará mais alinhado para quem prioriza o conforto. Mas sem abrir mão de muito estilo.

Citroën
www.citroen.com.br

para

BRILHO ETERNO

Para a mulher que quer sempre estar bem acompanhada. A Corsage lançou a coleção Diamonds com anéis e brincos que aliam o clássico ao contemporâneo. São 15 jóias de desenho que valorizam as sobreposições das lapidações.

Preço: sob consulta
Corsage
www.corsage.com.br



PILOTAGEM PRECISA

O Zumo 660 é a mais avançada versão do GPS Garmin dedicado ao segmento motociclistico. Com desenho fino ao mesmo tempo robusto, o Zumo possui uma tela de 4,3" sensível ao toque e que pode ser usado mesmo com luvas. O dispositivo já vem com mapas detalhados do território brasileiro, incluindo vários pontos de interesse como restaurantes e hotéis. As indicações de navegação podem ser conferidas por sistema de áudio através de auto-falante interno ou de um capacete com fone de ouvido e sistema Bluetooth.

Preço: R\$ 3.250,00
SantaGPS

Tel.: São Paulo: (11) 2089-0759/7741-2867
Garopaba: (48) 3254-6354/9626-7936
www.santagps.com.br
www.garmin.com



GOLES PREMIADOS

A cervejaria Colorado ganhou pela terceira vez o título de Cerveja do Ano com o mais recente dos seus produtos a chegar no mercado, porter Demoiselle. Escura, a Demoiselle segue o estilo britânico porter mas tem inserido o café em sua formulação. A mistura do malte importado com os melhores grãos da Região da Alta Mogiana e mais o inusitado processo de maceração em água fria preserva o sabor e aroma do café no produto final. O nome é outra homenagem à cultura brasileira, mais exatamente ao avião construído por Santos-Dumont em 1907.

Cervejaria Colorado
www.cervejariacolorado.com.br



TRINTA ANOS E CONTANDO

Para comemorar o 30º aniversário da linha de relógios Polo, a Piaget lançou o modelo FortyFive em quatro versões. Feitos em titânio, a caixa é a prova d'água em profundidades de até 100 metros. A pulseira em borracha dá o toque de esportividade e possui 45mm de diâmetro, número que remete ao tempo de duração de uma partida de pólo.

Preços sugeridos:
Piaget Polo FortyFive Chronograph - US\$ 17.900,00
Piaget Polo FortyFive automático - US\$ 11.900,00
www.piaget.com



OUÇA BEM

A Sennheiser apresentou os novos fones HMEC 26 e HME 26 dedicados para uso em jatos e bimotora à hélice. Super leves e compactos, pesam somente 200gr, são o supra sumo do conforto para vôos longos. O HMEC 26 possui o sistema de redução NoiseGard. Além disso ambos os modelos vem equipados com o Peak Level Protection que elimina os picos de volumes acima de 110dB.

Preço sob consulta
Sennheiser - www.sennheiser.com



CHARME FRANCÊS

Os produtos da La Provence remetem ao estilo francês mas com alguns toques especiais. A delicadeza é agregada a leves toques coloridos diferenciados, mas sem perder o charme característicos daquela cultura. Nesta linha, a Poltrona Medalhão reúne um conceito clássico mas com muito estilo. É a melhor descrição para a poltrona Medalhão que possui o braço em acabamento em pintura Provençal branca. Outros acabamentos com a pátina, e revestimento do estofado estão disponíveis.

Preço: sob consulta
La Provence
www.laprovencebrasil.com.br



COZINHA ARTESANAL

Esse porta óleo de desenho curioso é uma das novas peças da Mevolution, marca especializada em gadgets de luxo. Ele é produzido por mestres artesãos em cristal soprado e a cabeça é feita em zamac cromada.

Preço: R\$ 199,00

Mevolution

Rua Oscar Freire, 583, loja 7, Jardins, São Paulo.

Tel.: (11) 3062-7332

www.mevolution.com.br



FAZENDO UMA VAQUINHA

A graça das peças da Divino Espaço é aliar a liberdade do bom gosto à contemporaneidade em trabalhos assinados e feitos em edições limitadas. Como esse simpático cofrinho em cerâmica assinado por Tânia Araújo.

Preço : R\$ 135,00

Divino Espaço - Alameda Jauaperi, 45

Tel.: (11) 5051-1268 - www.divinoespaco.com.br

A IMPRESSÃO QUE FICA

Se você é do tempo em que para fazer cópias de suas fotos preferidas tinha que se deslocar até um laboratório fotográfico e esperar dias para recebê-las vai ficar encantado com a impressora Canon Selphy CP760. De tamanho compacto ela produz cópias em formato 10x15cm em sistema Dye Sublimation e alta resolução. Aceita todos os tipos de cartões de memória e tem interface USB para conectá-la tanto com a câmera quanto com um computador. Cada kit de cartucho de tinta e papel permite fazer até 36 impressões.

Preço R\$.350,00 (sem papel)

Kit papel 10x15: R\$. 65,00

Angel Equipamentos fotográficos

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

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



SWISS Business Upgrade



Que tal voar em classe executiva, economizando muito? A SWISS oferece agora esta oportunidade, para que você possa ter férias com muito estilo. Adquirir sua passagem SWISS em classe econômica e por um valor especial, obtenha o upgrade promocional para a classe executiva, onde você terá a disposição todo o conforto de um atendimento exclusivo a bordo e em terra. Experimente todo o requinte, luxo e conforto em um assento que se transforma em cama, saboreie deliciosos pratos elaborados por premiados chefs suíços e usufrua da comodidade e exclusividade do Swiss Business Class Lounge em Zurich. E voando em classe executiva, você também ganha milhas em dobro. Visite SWISS.COM/BRASIL e aproveite esta oferta limitada.

SATISFAÇÃO, **SWISS MADE.**

SWISS.COM



ESCOLHA RACIONAL



O bom bagageiro, ao lado, leva até 50kg. O interior, abaixo, é uma grande surpresa com espaço de sobra para os quatro ocupantes. E a bequilha, pode até ser chamada de louca, mas trabalha direitinho.



Certa tarde, daquelas de final de semana no aeroclube, o amigo questiona o que acharia melhor em comprar, um Piper Cherokee 180 antigo, usado, mas barato, ou um desses experimentais de nova geração.

O sujeito queria um avião de quatro lugares mas achava modelos como Cirrus ou as novas versões de Cessna Skylane e Skyhawk muito caras. Sem precisar procurar muito, os olhares voltam para um quadriplace que está ficando cada vez mais comum de achar pelas pistas espalhadas pelo Brasil. O Van's RV-10, trazido e montado no Brasil pela Flyer, segue a receita de um avião de turismo bem família. Tanto com relação a seu comportamento geral como pela utilização. Nele você imagina um casal e mais um ou dois filhos pequenos saindo para visitar a avó na cidade do interior distante um pouco mais de 600km.

Aliás olhando bem, ele lembra bem o próprio Piper Cherokee ou o Grumman Tiger, só que repaginado para os dias de hoje. Mais moderno, mas todavia, com um conceito de projeto de construção simples e prático. O avião é feito de metal mesmo, nada de complexos usos de fibra de carbono. A aerodinâmica é bem a linha da Van's, simples. Somente alguns detalhes como spinner, pontas de asa e partes do leme vertical são feitas de fibra de vidro. Não há fuselagens que mais parecem um aerofólio de planador de alta performance. O avião é assim, quadrado, acadêmico.

O preço pedido pela Flyer num RV-10 parte de US\$ 187,800 mil chegando até US\$ 260 mil se você inventar de equipá-lo com uma suíte de aviônicos Garmin série 900. A tabela de preços de um Cirrus SR20-G3 parte de US\$ 269 mil, um Cessna 172NG novo na fábrica custa US\$ 265 mil. Mesmo assim, apesar de alto peso de importância, a questão preço de aquisição, não pode ser considerada como única a ser levada em conta na hora de decidir pela compra de um ou outro modelo. Por mais que esteja avança-

do o tipo de construção e projeto do RV-10, ele ainda é classificado como experimental. Tem gente que possui verdadeira ojeriza pela presença dessa palavra escrita na lateral da fuselagem, mas alguns detalhes já servem como quebra de paradigma. Se fizer uma requisição junto à ANAC por exemplo, já é possível conseguir uma autorização para voá-lo por instrumentos. A recomendação é que esta seja feita no estágio inicial da construção do avião. Uma certa novidade no Brasil, essa de voar IFR num experimental, mas que não é tão incomum nos Estados Unidos. Por lá já existem vários RV-10 capazes de tal proeza. O importante dessa história é que o painel de instrumentos deva ser instalado por uma oficina homologada em trabalhar com painéis IFR. A própria Flyer não é homologada para esse tipo de trabalho, ela até produz e monta o painel, mas todo o trabalho serviço de instalação dos instrumentos é feito por

terceiros. Também agradeça a confiabilidade do motor Lycoming IO-540 de seis cilindros e 260hp. Olhando o avião mais de perto não dá para dizer que a sua construção deva alguma coisa a muitos aviões homologados. Está certo que em certos detalhes, principalmente os de acabamento interno, o RV-10 seja mais espartano que um Piper Arrow III, mas essa impressão deva mudar em breve. O pessoal da Flyer promete para breve um interior com bancos mais bacanas, cintos de segurança com airbag, console central com porta trecos embutido e um bem vindo ar-condicionado. O painel digital com completos sistemas integrados Garmin não são raros a bordo dos RV-10. O avião que você vê nas fotos tem um painel até que bem convencional, com dois Garmin 296 e muitos relógios analógicos ainda. Mas as telinhas de cristal líquido vieram para ficar. Ao entrar no avião, a surpresa, o espaço da

As linhas aerodinâmicas do RV-10 são limpas e simples, característica marcante dos projetos da Van's aircraft.





cabine é bem generoso, os mais altos vão agradecer. O acesso pelas portas tipo gaivota é excelente. E quem vai sentado nos bancos de trás tem um espaço invejável para as pernas. Certo, os bancos não reclinam como no Cessna 182, mas dá para aguentar bem etapas de cerca de quatro horas de voo. O avião tem notórias faculdades para conquistar uma grande gama de aviadores. Não é por acaso que desde que foi lançado, a Flyer já colocou 25 RV-10 no Brasil e o modelo já é considerado o carro, ops, avião-chefe da linha de produtos da casa.

O peso dele vazio é de 750kg, um Cherokee 180, no manual, declara 752kg sendo 1.155kg de máximo de decolagem, sessenta e nove a menos que o RV-10. Ou seja temos aqui para ensaiar um avião mais leve e com mais motor, e vejam só, são sessenta cavalos a mais do que o disponível num SR-20. Prenúncio de uma performance superlativa que veio em forma de certeza, levando à frente a manete de potência na cabeceira da pista. A aceleração é

brutal, com a decolagem acontecendo em um espaço muito curto, algo como 100m e o nariz elevando-se ao céu com 65 milhas. A razão de subida era facilmente mantida em 1.000 pés por minuto, mantendo uma velocidade de 100 -110 mph. No cruzamento da cabeceira oposta já estávamos à 500 pés. Estávamos somente em dois a bordo, sem bagagem, com tanques não tão cheios e o dia estava morno no aeroporto de Americana (com elevação de 2.085 pés). Mesmo assim, deu para perceber que o RV-10 é um cavalo de tração, nem vai ligar muito se os seus quatro ocupantes forem meio rechonchudos. Segundo a Flyer, dá para encher os tanques e sair com o bagageiro lotado (50kg) e mais quatro pessoas pesando cem quilos cada sem muito esforço.

Em qualquer fase do voo, os comandos se mostraram bem honestos, como seu próprio desenho, o avião se mostrou bem acadêmico dinamicamente. Nada demais, mais uma vez, parece um pouco um velho e conhecido Cherokee. Talvez o comando de



O painel mostrado na foto é até bem convencional com relação aos instalados em outros RV-10 entregues pela Flyer.

manche, tanto em arfagem como de aileron estivesse um pouco pesado pelo tamanho de aeronave. Mas a sua atuação é precisa, sem ser arisca.

A 3.500 pés, segundo o GPS, estávamos voando a uma velocidade de 150 nós, o fluxo de combustível em 22 polegadas, o que resulta em 65% de potência. Nesse regime, segundo a Flyer, o RV-10

Nesse quesito o RV-10 também pode uma boa opção. A demonstração inicia-se pelo estóis. Fizemos várias combinações, com e sem motor, de flapes recolhidos para totalmente estendidos. O avião estola sempre manso. Nada de quedas de asa assustadoras, com motor, ele exige um tantinho de correção de pedal direito mas ele sempre avisa o estol com antecedên-



consome 43 litros de gasolina por hora e pode fazer até etapas de 1.350km. Voando com 75% de potência, o consumo subirá para 45lts/h e o alcance decresceria cerca de 50km. Belo Horizonte está a 471km de Americana, um voozinho de 1h30m e que poderia ser feita com cerca de 600 reais no bolso. Se pensar que a oferta de voos comerciais ligando essas duas Regiões ainda é restrita, mais o tempo que é obrigatoriamente desperdiçado nos aeroportos e nos traslados, fazer essa viagem de RV-10, tanto para negócios como para o lazer pode deixar muita gente com os dedos coçando.

Mas imagine um aviador de primeira viagem na compra de uma aeronave, muito provavelmente ele procuraria uma opção que lhe transmitisse segurança.



cia por uma leve trepidação do manche. Nessa hora é só aliviar o comando para ele seguir em frente e ganhar sustentação. Se você gosta de números, sem motor e sem flapes, a perda de sustentação ocorre com cerca de 62 nós, com todo flape estendido esse número cai para 42 nós. A indicação com motor e sem flape é de 67 nós, com todo flape chega a 53 nós.

Na hora do pouso, outra constatação, o RV-10 é muito fácil de colocar no chão. Fazendo o circuito a 100nós e cruzando a cabeceira a 80nós, ele, com dois dentes de flape, arredonda como um Cessna Skylane. Vindo com todo o flape atuado, é possível mantê-lo numa atitude de nariz bem para baixo, mantendo os 80 nós indicados e a final será bem, mas bem curta. No nosso voo, fizemos algumas arremetidas, e nessa hora os 260hp no nariz fizeram a diferença. Mal era colocada potência e o RV-10 já saía do chão e com vigor. Comportamen-

FICHA TÉCNICA

VAN'S RV-10

Fabricante: Van's Aircraft

Preço: US\$ 210.000,00

Motor: um Lycoming IO-540 de 260hp a 2.700rpm

Hélice: Hartzell Bipá de passo variável

Capacidade: 1 piloto + 3 passageiros

Envergadura: 9,57m

Comprimento: 7,35m

Capacidade dos tanques: 227 litros

Velocidade de cruzeiro: 197mph (75% de potência)

Distância de decolagem: 150m

Razão de subida: 1.450 pés/minuto

to bem interessante se levarmos em conta que alguns dos potenciais proprietários do RV-10 vem de uma aviação mais rudimentar, como dizia o Fernando Almeida, acostumados a pilotar umas putzgrilas voadoras. Mais pesado que um ultraleve avançado, seu comportamento geral é similar a qualquer quadriplace que já existe no mercado. Quem tem um modelo dessa classe, homologado, contudo mais antigo, e se desprender de qualquer preconceito, vai se sentir em casa no comando de um RV-10. Um avião que uma linha muito tênue o separa da categoria experimental para a certificada e que suas qualidades estão refletidas nos bons números de venda. ■

ONDEACHAR

Flyer

Tel.: (19) 3303 3850
www.flyer.com.br



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

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

NATIONAL FREIGHT
TRANSPORTES INTERNACIONAIS

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 | www.nationalfreight.com.br

15 ANOS
1994 • 2009



2009
LABACE
LATIN AMERICAN
BUSINESS AVIATION
CONFERENCE & EXHIBITION



O próximo 13 de agosto às 12h00 começa o maior evento da aviação de negócios na América Latina.

Digite www.abag.org.br clique em [Labace](#) e faça a inscrição on-line para confirmar a sua participação. Se preferir ligue agora para ABAG +55 (11) 5032.2727 ou Sator Eventos +55 (11) 3032.5633

O MELHOR ACESSO À REGIÃO...

Veja no nosso site:

INFORMAÇÕES PARA A IMPRENSA:

CDI Comunicação Corporativa é a agência responsável pela assessoria de imprensa da Labace 2009. Caso precise de informações sobre o evento, solicitação de entrevistas e imagens, favor ligar para: +55 (11) 3817.7900 / cdi@cdicom.com.br

RESERVAS DE HOTÉIS, PASSAGENS E VIAGENS:

Gó Turismo é a agência de turismo oficial para a Labace 2009. As reservas podem ser feitas por telefone +55 (11) 3804.6660, por FAX +55 (11) 3804.6663 ou por e-mail: labace@goturismo.com.br

TRANSITÁRIO OFICIAL:

Fiorde Logística Internacional / Interlog Ltda. foi escolhida como a Transitária Oficial e Operadora Logística do evento. Faz parte de um grupo de empresas que há anos lida com uma grande variedade de cargas, e possui uma infraestrutura de terminais portuários, armazéns alfandegados, caminhões, empilhadeiras e todos os equipamentos para o devido manuseio de carga. Fone: +55 (11) 3218.7000 / scorredato@interlog.com.br

CREDENCIAMENTO ON-LINE: de maneira fácil para Você ganhar tempo e assegurar a sua participação.

Confira os horários de funcionamento da Labace 2009:

13 de Agosto – quinta-feira - das 12h00 às 21h00

14 de Agosto – sexta-feira - das 10h00 às 21h00

15 de Agosto – sábado - das 09h00 às 18h00

Valor do Ingresso, válido pela duração do evento: R\$ 80,00*

Forma de pagamento: VISA / MASTER / AMEX

(*) A sua credencial é válida para todos os dias da feira, mas não estão inclusos os eventos pagos dentro da LABACE 2009 (CRM, Palestras, etc).

ÁREA EXCLUSIVA PARA EXPOSITORES:

Acesse informações, credenciais, formulários de serviços, registros. Envie e receba mensagens, veja relatórios. Tudo com total segurança, login e senha para cada empresa participante da Labace 2009.



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

ESPÍRITO DE MINAS



PREPARAR, APRONTAR E COMER. EM BELO HORIZONTE, A CAPITAL RESUME O TÍPICO MODO DE VIDA MINEIRO, MUITAS VEZES, EM TORNO DA MESA

Americana, no interior de São Paulo, foi deixada para trás depois do ensaio do RV-10. A proa é Belo Horizonte para ver como impressionante é a relação com o tempo quando se convive com o meio da aviação. Uma hora em meia pode ser gasta parado no trânsito como também para mudar totalmente de ambiente. Além das possibilidades dos novos negócios feitos no sempre eficaz olho no olho, cores, cheiros, sotaques e hábitos, tudo muda. E faz bem à alma. Minas Gerais pode ser lembrada por diferentes ângulos, mas não há como negar que naquele estado, o que pega mais é o que vem da cozinha. As coisas podem não ser totalmente resolvidas ao redor da mesa, mas certamente, em algum momento, tudo vai passar pelo ritual na base do garfo e faca. Na capital mineira, o Mercado Central é mais que um dos principais locais de abastecimento para o chef e donas de casa. Virou atração turística. Peculiar bem dizendo. Não funciona no mesmo esquema que o de São Paulo ou o de Curitiba, muito mais voltados ao turista com seus restaurantes bem estruturados. Esse local é fonte de produtos que estarão nas panelas mais tarde. Se quiser comer ali vai ter que se adaptar ao costume local. No Mercado o que vale são os botecos, sempre cheios e daqueles de ficar com a barriga



no balcão. Nada de mesas. Rústicos, servem petiscos dignos da desconfiança das mulheres. Delícias como o Mercado da Lora ao Molho dos Boêmios, ganham prêmios. Nele vai fígado com jiló, linguiça com couve, pernil com batata baby, ovo de codorna, mini cebola e o molho é feito com cerveja Bohemia, alecrim e aceto balsâmico. Isso tudo é um prato só, custa R\$ 17,90 e serve quatro pessoas. Se quiser experimentar é só ir até o Bar da Lora, e pedir um desses para a Eliza Cristina, a tal da Lora. Um macarrão feito na chapa com bacon, cebola, pimentão, tomate e linguiça sai por R\$ 6,00 e é degustado no Bom Bar. Tudo coisa para profissionais e regado



os dias, o ano inteiro. A busca pelo queijo mineiro perfeito é quase infundável. Nessas, uma moça de belas madeixas chama a atenção. Mineiras ostentam um certo estilo marcante de se vestir. Gostam de uma produção mesmo atrás de um balcão. Flávia Franco, dona da Queijaria Flávia, sabe que o costume é marketing na hora de vender queijo. Sua banca vende 2.000kg de queijo Canastra por semana, sendo que cada peça de mais ou menos 1,3 kg sai por cerca de R\$ 13,00. O Canastra, ao lado do branco, mais conhecido, é considerado o legítimo queijo mineiro. Sua receita é tombada pelo patrimônio histórico e, mais curado e seco, é usado para fazer



Rico em personagens. O Mercado Central de Belo Horizonte é programa de diversão. De quebra, os melhores produtos que vão do tradicional e legítimo queijo mineiro aos valiosos petiscos. Salta uma cerveja para lavar a alma, se essa não preferir uma purinha.

com cerveja gelada. Mauricinhos e patricinhas saídos da balada, vizinhos que só querem conversar, maridos que fogem das esposas. Personagens que se aglomeram nos estreitos corredores em frente aos botecos. Nos outros, a busca pelo melhor ingrediente. Queijos, pimenta e cachaça são o que surgem como estereótipos de Minas. Mas a surpresa surge na quantidade de bancas oferecendo bacalhau. Mineiro, sem saber explicar, gosta de bacalhau. Um quilo do tipo Imperial sai por R\$ 52,00 na Império dos Cocos, um Cod normal é vendido por R\$ 29,90 o quilo. E sai todos

pão de queijo. Com goiabada vira um belo Romeu e Julieta. Aécio Neves, gosta. Tanto que a banca é oficial fornecedora de queijo tanto para o palácio do governo, como para o consumo particular do governador. Se mineiro não vive sem queijo, na mesa não pode faltar pimenta. No Papa Pimenta o que vale são as feitas artesanalmente pelo Waldir, dono da banca desde 1967. Ele vende as ardidas usando copo de cerveja como medidor. Um de Cumari do Pará sai por R\$ 4,00, pedreira da boa. A Biquinho, boa para aperitivo junto com a cerveja, pode ser comprada já curtida no azeite,



vinagre, sal e alho. Já Biquinha não é versão para as meninas do produto, essa vem engarrafada e, como se diz, passarinho não bebe. Cada garrafa do líquido precioso, produto genuíno da Região é encontrado por R\$ 48,00 no Ponto das Bebidas. Essa é umas das três cachaças recomendadas pelo Edson, co-proprietário da casa (diz que quem manda mesmo é a mulher dele). Áurea Custódio 5 anos (R\$ 70,00) e Fabulosa de Salinas (R\$ 50,00) completam o triunvirato que fazem companhia a tantos outros rótulos da marvada. Curioso é saber que 60% das vendas de cachaça é feito para mulheres. Do mercado para a mesa. Se as sacolas ficam cheias resta saber o que é feito com tanta coisa boa. Belo Horizonte oferece uma excelente gama de restaurantes, mas seria muita



Pimenta é com ele mesmo. O ingrediente é mais que necessário na cozinha daquele estado que encontra no restaurante Paladino, o bom endereço para quem deseja passar bem.

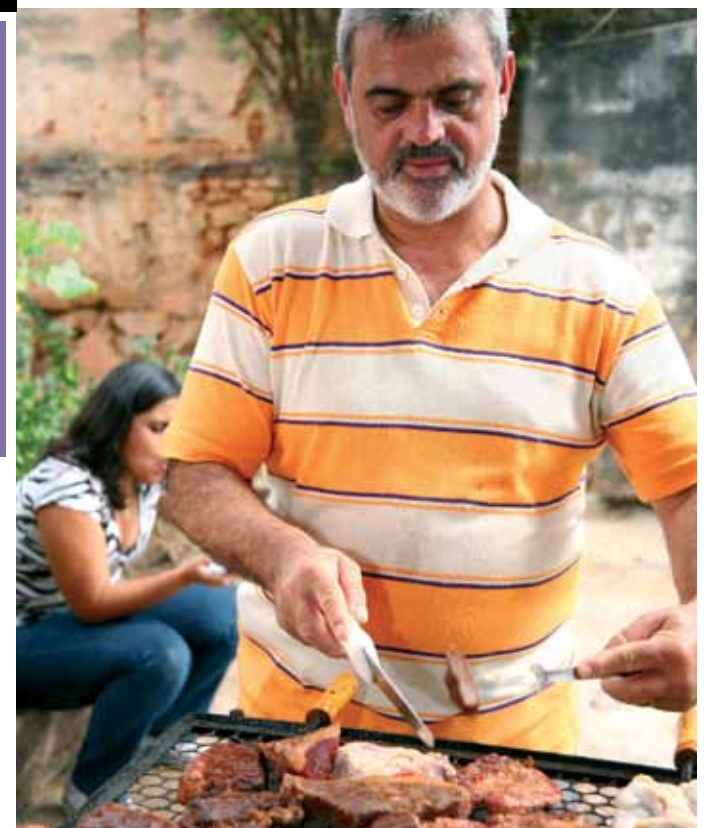


falta de graça procurar um menu japonês ou francês, até mesmo pizza, num lugar tão rico em sabores. Alta gastronomia mineira também não. Nem no texto o termo combina. Ficamos num equilíbrio. Cozinha local, mas cuidada com esmero. A cozinha mineira nasceu e se formou no campo e é para lá que vamos, mesmo dentro dos limites urbanos da cidade. Bem ao lado da Lagoa da



Todo domingo é desculpa para a confraternização da tradicional família mineira. Pode ser a mais simples ou a mais abonada. Em comum, o prazer pela fartura na mesa.

Pampulha existe um restaurante que resgata o bom ambiente da fazenda. O Paladino fica perto do aeroporto homônimo da lagoa, também é próximo do Carlos Prates, lugar de pouso voltado mais à aviação leve. São menos de vinte minutos da mesa à porta da sua aeronave. Projeto de um pai que gostava de cozinhar e construiu para os filhos comandarem, das panelas do Paladino resulta um cardápio meio que influenciado pelo regime dos tropeiros. Uma picanha suína argentina veio acompanhado de cuscutz de feijão de corda com linguiça calabresa, almeirão puxado no azeite e arroz. A escolha pelo prato executivo sai por R\$ 14,90, mas há opção para duas pessoas por R\$ 52,00. A segunda opção foi um Ossobuco marinado no vinho e cozido no fogão à lenha, acompanhado de angu frito e arroz com taioba (R\$ 58,00). Duas pessoas vão se sentir muito bem depois de acabar com esse prato. Enquanto isso, as crianças dando as suas voltas nos outros ambientes do Paladino, vão sabendo que vaca não é uma caixinha de tetrapack vendida no mercado. Passeio família. Afinal estamos em Minas Gerais. Terra onde os finais de semana são períodos para reunir a família em torno da mesa. Os domingos, em especial, é dia da fartura. Minas não quer saber de faltar comida à mesa. Da mesma maneira que o italiano, que exige etapas para a boa refeição, a regra mineira exige o petisco, o prato principal e a sobremesa. Um chourizo, um biscoito de polvinho feito em



MAPA DE ROTAS

DICA DO PILOTO: São três os aeroportos de Belo Horizonte. Confins (SBCF 19°37'28"S/043° 58'19"W) é internacional, e o mais distante do centro da cidade, todavia, pode ser muito bem utilizado para quem vai para a vizinha Lagoa Santa.

Curiosidade, em Confins não há Juizado de menores, portanto se precisar fazer uma autorização para a viagem de um menor de idade, a documentação deve ser feita no aeroporto da Pampulha. A Pampulha (SBBH 19°51'07"S/043°57'02"W) é o mais central e com pista suficiente para receber aeronaves executivas de grande porte. E o de Carlos Prates (SBPR 19°54'33"W/043°59'21"W) pode ser uma boa opção para quem chega com uma aeronave menor e precisa ir por exemplo para a região de Betim. Entretanto a altitude mais elevada que a da Pampulha e a pista curta de 928m pode restringir as operações por lá.

ENDEREÇOS:

Mercado Central
 Horário de funcionamento:
 De segunda à sábado das 07h00 às 18h00
 Domingos e feriados das 07h00 às 13h00
 Av. Augusto de Lima, 744 – Centro

Tel.: (31) 3274-9434
www.mercadocentral.com.br

Restaurante Paladino
 Horário de funcionamento:
 De terça à sábado das 12h00 às 01h00
 Domingos e feriados das 12h00 às 18h00
 Fecha às segundas feiras
 Rua Gildo Macedo Lacerda, 300
 Braúnas – Belo Horizonte
 Tel.: (31) 3447-6604
www.restaurantepaladino.com.br

Nós fomos de GOL. Mais que as inúmeras frequências ligando a capital mineira com o resto do país, Belo Horizonte é também onde fica o centro de manutenção da empresa. Num enorme hangar ao lado do terminal de passageiros cinco Boeing 737, a base da frota da companhia podem ser atendidos podem ser atendidos simultaneamente. Esse espaço está sendo ampliado para num futuro próximo essa quantidade possa ser aumentada para até dez aeronaves.

Centro de atendimento Gol
 0300 115 2121
 Para deficientes auditivos
 0800 281 0466
www.voegol.com.br



casa precedem um leitão ou um pernil. Na grelha do quintal, o churrasco tem comandante e muito olheiro. A carne bem cuidada é fundamental numa hora dessas. Salada, talvez sirva como decoração de mesa. O almoço na casa da avó Maria Joana foi assim. Chega a ter oito dezenas de pessoas circulando em dia de quórum cheio. Em dias menos agitados é possível contar pelo menos quarenta bocas ávidas pelo que sai do forno. A turma de 14 filhos, 20 netos e 22 bisnetos é complementada com esposas, namorados e cunhados. Uma infundável fila de tios tal ou primo fulano. E dá-lhe carteadado, cerveja e muita prosa para a alegria da senhora que veio dos rincões de Itamarandiba e chegou a ser professora do Cardeal Dom. Serafim. Num Estado onde os costumes são tão relevados, a gastronomia talvez seja um dos principais, muito em parte porque ainda não foi infectada por manias modernas, afrancesadas sem responsabilidade, e dessa forma, espelham o modo simples e ainda original das pessoas que por lá vivem. No cotidiano, a boa mesa é subterfúgio para a reunião familiar, o turismo e até mesmo para os encontros de negócios. Fechar o contrato pode ser, em muito, facilitado entre uma garfada e outra. Afinal de boca cheia é muito mais difícil retrucar a oferecida proposta. ■

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

REFLEXO DO MERCADO

No ano da crise, o salão aeroespacial de Le Bourget já deu os sinais. O corte nos custos das empresas do setor deixou a feira francesa, uma das mais importantes do planeta, vazia e fraca em apresentações. O mesmo efeito foi sentido na EAB 2009, que aconteceu em São José dos Campos (SP) entre os dias 2 e 5 de julho. Mais enxuta que nos outros anos e com 148 expositores, ante os 172 presentes no ano passado, o seu perfil foi levemente modificado. Se em 2008 não houve show aéreo e as apresentações de produtos no ar foram raríssimas, desta vez, o público pode ver em ação alguns modelos de aeronaves experimentais e as acrobacias do pessoal da ACRO voltaram. Boa medida executada pela equipe do Decio Corrêa. Ele que comanda o evento, percebeu que uma feira aérea sem algo que voa nos céus deixa muito a desejar e tratou de corrigir a falha do ano passado.

Outro ponto, quando mudou-se para São José dos Campos, a EAB desejava alinhar-se com o perfil das feiras aeronáuticas internacionais de negócios. O desejo era ver muita gente de terno e gravata fechando negócios. Tarefa difícil nesse momento econômico, o pessoal da aviação executiva simplesmente sumiu da feira. TAM, Líder, Cessna ou Gulfstream (essas duas últimas que também nem foram para Le Bourget) não compareceram. O que deixou a janela aberta para marcas como a Cirrus se destacar com o seu espaço Cirrus Plaza, que envolvia também tradicionais parceiros dos eventos particulares da marca, como a Land Rover, Kadú Marine, Cotia, AGS, Lockton, BRP, Air Training e Bradesco. A mesma área de pátio também concentrou a exposição de aeronaves maiores como o ATR-72 da TRIP e o E-190 da Azul, ao lado de outros irmãos da Embraer como o Legacy 600 e Phenom 100. Por ali estava um SH-61





SeaKing da Marinha (que podia ser visitado ao contrário do ano passado) e um EMB-111 Bandeirilha de patrulhamento marítimo. Em estandes laterais algumas boas novidades, como a Click Táxi Aéreo divulgando seus fretamentos, a Algar Aviation que expôs o TBM 850 apenas por um dia, e principalmente, a Novaer Craft Brasil que está lançando dois monomotores à pistão, o T-Xc Pilgrin biplace de uso militar e o quadriplace civil U-Xc ambos com desenho assinado pelo mago Joseph Kovács. Um pouco mais ao lado, a Enstron aproveitou o espaço do seu estande para mostrar não somente o modelo 480B como também os utilitários Mahindra comercializados pelo

mesmo grupo. O setor da aviação leve talvez seja o futuro dessa feira, ela carece de uma melhor divulgação. A Labace que ocorre em agosto não tem espaço, por exemplo, para o que gira entorno da aviação experimental. Esta por sua vez, consegue se destacar na EAB. A Inpaer saiu de lá com pelo menos duas vendas de seu Conquest. A Sonex pode mostrar que volta ao mercado brasileiro de forma definitiva, a Edra trouxe o seu novo Petrel LS, a Flyer montou um belo estande com a sua variada linha. A ACS, que é da casa, pois fica em São José dos Campos, apresentou um Sora mais refinado. E também estavam a AeroÁlcool com o Quasar e a Airfox e seu jipe voador CH801. A Ultrafly voltou com o seu TL2000 Sting. A gaúcha Hangar 3 chamou a atenção pelo projeto do seu Asus HS da mesma forma que o italiano Venice A1, duas belas propostas de ultraleves pusher de baixo custo. Um mercado bem interessante e surpreendente, isso nas palavras do pessoal da Avionics Services que mais acostumados a prestar serviços de instalação de aviônicos de aeronaves maiores, como o que está sendo feito no C-130 Hercules da FAB, viu pela feira como o segmento experimental é bem promissor.

Talvez seja essa mesma a grande janela de oportunidade de negócios da EAB, e nesses tempos bicudos, mostrar boas alternativas ao mercado pode fazer a grande diferença. ■



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!



Manary Praia Hotel



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

PERFEITO CONJUNTO

- Vestido borboleta – Iódice Denim – R\$ 330,00
- Óculos – World of Luxury – R\$ 1.650,00
- Colar Natasha – Sandra.Pinheiro – R\$ 2.856,00
- Embraer Phenom 100 - US\$ 3,7 milhões
- BMW 120i Cabrio - R\$ 162.750,00



• Vestido Plush – Garnús – R\$ 134,00
• Colar - Saad – R\$ 413,00



• Capa de chuva xadres – Saad – R\$ 1.808,00
• Brincos Sandra de rubelita com
brilhantes – Sandra.Pinheiro – R\$ 8.590,00
• Calça jeans lavagem escura – Tommy Hilfiger – R\$ 328,00
• Sapato Tiberia – Salvatore Ferragamo – R\$ 1.990,00
• Bata listrada bege com preguinhas
Tommy Hilfiger – R\$ 288,00
• Bolsa Edera – Salvatore Ferragamo – R\$ 6.490,00



- Camisa Nervuras – Garnús – R\$ 160,00
- Calça Pantalona Grafite – Saad – R\$ 449,00
- Sapato Rochea – Salvatore Ferragamo – R\$ 2.290,00
- Relógio – Storm para Orient – R\$ 478,00
- Pingente Coração Love Prata – Sandra.Pinheiro – R\$ 298,00
- Corrente Elo Oito – Sandra.Pinheiro – R\$ 285,00
- Óculos Chopard para Óticas Brasolin – R\$ 2.827,00



- Vestido longo jersey – Garnús – R\$ 142,00
- Sandália cetim com flor – Zeferino – R\$ 998,00
- Brincos em ouro rose com diamantes e pedra em quartzo incolor e ágata – Corsage – R\$ 14.960,00
- Anel em ouro rose com diamantes e pedra quartzo incolor – Corsage – R\$ 9.521,00
- Bracelete em ouro com diamantes – Corsage – R\$ 35.815,00

DIZEM QUE O BASCO MORRE DE PAIXÃO POR TUDO



INCLUSIVE NA COZINHA

Bilbao



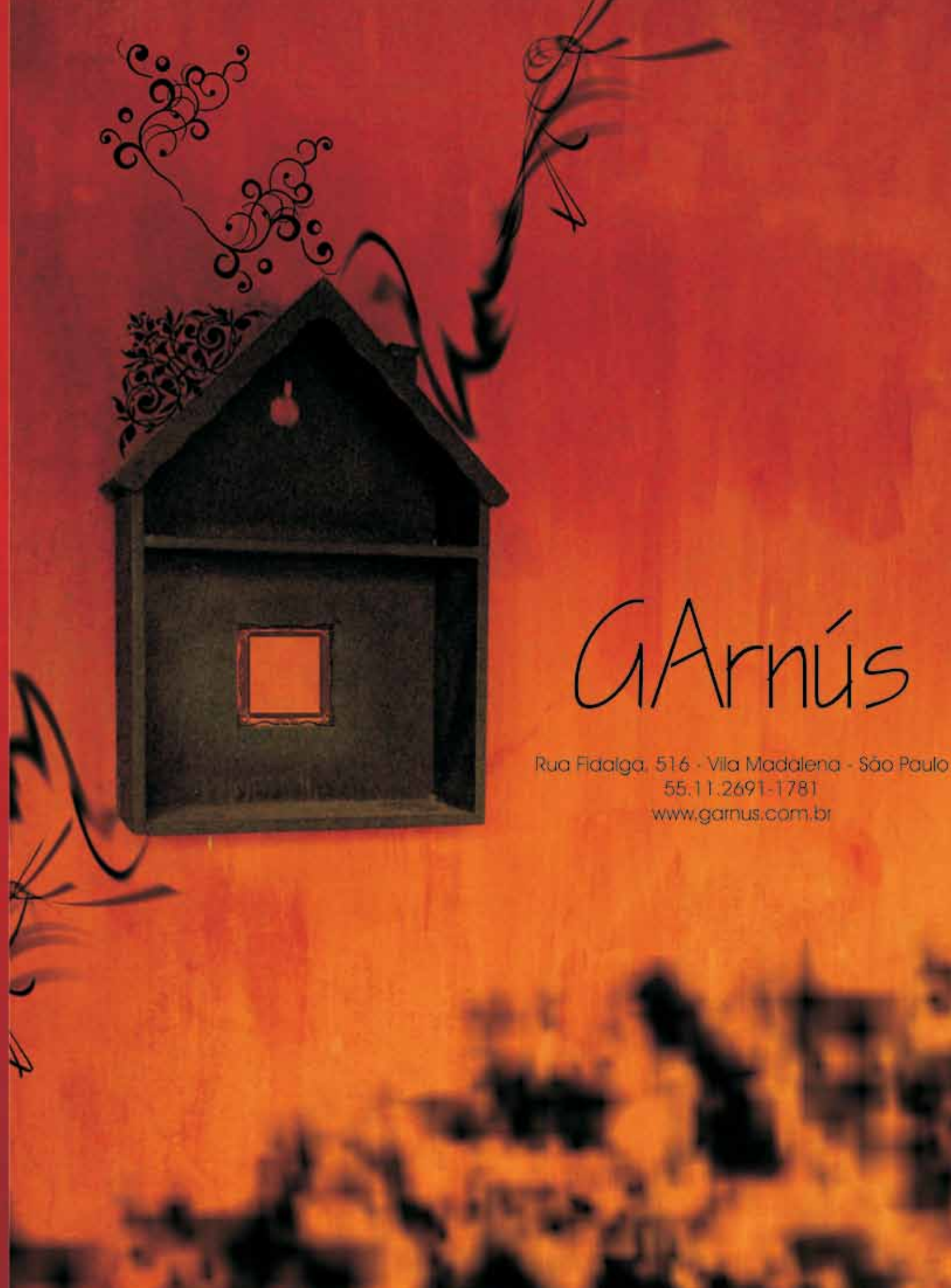
O Restaurante Basco
de São Paulo

ONDE ACHAR

- Sandra Pinheiro - Tel.: (11) 3086-3706 - www.sandrapinheiro.com.br | • BMW - www.bmw.com.br
- Salvatore Ferragamo - Tel.: (11) 3081-5324 - www.ferragamo.com.br | • Tommy Hilfiger - (11) 3596-7551
- Garnús - Tel.: (11) 2691-1781 - www.garnus.com.br | • Embraer - Tel.: (12) 3927-1000 - www.embraer.com.br
- Corsage - Tel.: (11) 3812-5900 - www.corsage.com.br | • Lódice Denim - Tel.: (11) 3085-9310 - www.iodice.com.br
- World of luxury - Tel.: (11) 3849-7696 - www.wlux.com.br | • Zeferino - (11) 3064-1753 - www.zeferino.com.br
- Orient - (11) 3049-7777 - www.orientnet.com.br | • SAAD - Tel.: (11) 3081-1299 - www.saad.ind.br
- Óticas Brasolin - Tel.: (11) 5058-3500 - www.brasolin.com.br

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



GArnús

Rua Fidalga, 516 - Vila Madalena - São Paulo
55.11.2691-1781
www.garnus.com.br

BOM PARA QUEM VOA



Angra dos Reis, refúgio de quem tem cara para sair em revista. A sorte é que se você não tiver uma casa bem montada para desfrutar daquele conjunto de mar com montanha, as opções de hotéis são suficientemente bacanas para passar uma temporada com conforto na medida. Um fim de semana com felicidade, marina e tudo é o que promete o resort da bandeira Meliá, que agrada tanto quem busca um cantinho para tempos românticos como quem precisa de um belo espaço para convenções. De quebra, o aeroporto é perto, em menos de dez minutos você sai da pista e está no lobby do hotel. Talvez por esse motivo, a Cirrus aqui do Brasil escolheu esse hotel para fazer o seu primeiro Cirrus Weekend de 2009. E mandou bem, talvez o melhor encontro feito pela marca e seus parceiros desde que esse tipo de evento tomou corpo há um ano. O lugar, com uma mini praia quase que particular, num braço de mar sem ondas, era ótimo para quem levou crianças.

Para quem é do Rio de Janeiro, tudo tranquilo, o acesso pela antiga Rio-Santos é boa e em menos de uma hora você chega ao lugar. Mas para quem vem de São Paulo ou Belo Horizonte por exemplo, a viagem deve levar em conta a estadia no Meliá maior que um final de semana. Isso de carro é claro, pois vindo dessas duas capitais, o percurso pode levar mais de sete horas. Agora se você estiver a bordo de um Cirrus, tudo muda. E nem precisa ser um proprietário. No Cirrus Weekend, foi apresentado oficialmente a Click Táxi Aéreo, que oferece fretamento com esse tipo de aeronave. Custos mais baixos e acessibilidade em aeroportos com pistas curtas e sem preparo são dois dos grandes trunfos dessa empresa baseada em Belo Horizonte. Melhor que vir a bordo de um SR20 só mesmo voando um Vision, o monojato que a Cirrus que estava expondo em forma de mock-up (e transportado com esmero pela AGS Cargo) bem na entrada do hotel. Não teve ninguém que não ficasse admirado com o espaço da cabine do jato. Ver a configuração em folheto é uma coisa, ter a noção em escala real é outra. E o avião tinha bastante espaço também de bagageiro, que poderia muito bem acomodar o monte de



malas da Rimowa expostas em seu redor. Boa combinação aliás. A frente e o saguão do hotel concentraram os parceiros envolvidos no Cirrus Weekend. Do lado de fora estavam os triciclos de alta performance Spyder, outros modelos quadriciclos da BRP e os sempre belos Land Rover, todos usados em test drives. Na parte interna, os lounges montados ofereciam desde os GPS Garmin trazidos pela SantaGPS, a boa conversa prestativa do pessoal da Cotia. Programas de treinamento para Cirrus estavam sendo mostrados pelo pessoal do Cmte. Faria da Air Training. Planos de seguro aeronáutico ficavam a cargo da Lockton. E para você ver que qualquer momento no Cirrus Weekend é bom para manter contatos, vimos em plena manhã de sábado, o pessoal do Bradesco esclarecendo dúvidas sobre leasing e financiamento com clientes que estavam hospede-

dados no Meliá. Na parte da marina, o bacana era ver do que eram capazes os jetski da BRP levados pela Kadu Marine, que também levou os veículos terrestres da marca. Alguns deles, equipados com freio hidrodinâmicos para lá de interessante. Novidade de deixar os dedos coçando para ter um, como tudo exposto no Cirrus Weekend. ■

ONDEACHAR

Meliá Angra
Rod. Mário Covas, km 488 – Estrada de acesso ao Saquinho de Itapirapuã S/N
Tel.: (24) 3421-1100
Central de reservas: 0800 703 3399

Cirrus
www.cirrusaircraft.com.br

Os melhores equipamentos para sua viagem estão na Angel.

O equipamento certo está aqui!



Vista aérea dos paredões da Chapada dos Guimarães (MT)

A Chapada dos Guimarães, no Mato Grosso, a cerca de 80 km de Cuiabá, é um dos grandes destinos de ecoturismo do Centro-Oeste brasileiro, com cachoeiras, grutas e trilhas fantásticas em meio a típica vegetação de cerrado. Desde abril de 2001 as trilhas do Parque Nacional estão fechadas para reformas de reestruturação. Mesmo assim, ainda há muito que curtir e fotografar nas redondezas da área do parque e todas com fácil acesso, como a Gruta do Lago Azul, a Gruta Aroe Jari, a Cachoeira da Martinha e o Mirante do Centro Geodésico.

Dica de equipamento

Câmera Canon EOS Rebel T1i (15.1 MP) com lente 18-55.



Bolsas e mochilas Lowepro, Tamrac e National Geographic



Canon EOS 5D Mark II | 21.1 Megapixels



Nikon D90 | 12.3 Megapixels



Canon G10 | 14.7 Megapixels



Canon SD 1100 IS | 8.0 Megapixels



Todos os tipos de cartões



Nikon Coolpix L18 | 8.0 Megapixels

Compre pelo site
www.angelfoto.com.br

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 • vendas@angelfoto.com.br



Que situação. Nem Viktor Narvorsky, o do filme Terminal, imaginaria uma cena dessas. Depois de passar a noite inteira vagando pelo saguão do aeroporto Marechal Rondon, em Cuiabá, esperando a hora da abertura do check-in da Cruiser, lá pelas quatro horas da manhã, para o embarque no voo que partiria para as cidades de Juara, Juína e Aripuanã, a novidade veio em forma de má notícia. O EMB-110C Bandeirante utilizado pela empresa regional estava em manutenção na cidade de Sorocaba (SP) e não chegaria a tempo

amigos e o barco fretado para a pescaria. Cento e cinquenta quilômetros extras em estrada de terra, e vejam só, montado em um moto-táxi. Coragem. A situação não ficou tão ridícula, porque depois de uma conversa aqui e outra acolá, fora conseguida uma carona em um avião particular que estava indo justamente para Colniza. Sorte. Mas não é para ser resolvido assim. Por mais que a Cruiser tenha dado assistência aos passageiros com acomodação em hotel e refeições, a situação reflete em qual condição está o mercado no centro-oeste brasileiro. Um mercado de grandes

TERRA DE NINGUÉM

TEXTO E FOTOS: MARCIO JUMPEI

de cumprir o voo. Viajar portanto, somente no dia seguinte, pois os aeroportos de destino não possuem balizamento noturno (Juara, apesar de promessas e projetos, sequer tem pista asfaltada), o que inviabilizaria toda a operação.

Um passageiro disse que perderia uma reunião às oito da manhã em Juína, viável somente por conta do voo. Para outro, que chegara de Curitiba, o atraso significaria perder todo o pacote de férias comprado antecipadamente. A situação desse passageiro geraria uma situação bizarra. Ele iria rachar uma corrida de táxi com outros dois passageiros (R\$ 1.500,00) até Aripuanã, distante a quase 900km de Cuiabá, e de lá enfrentaria um segundo percurso até a cidade de Colniza, para encontrar os

oportunidades, mas também de muitas dificuldades e precariedade.

A Cruiser é uma empresa regional pequena e tem somente uma aeronave à disposição para cumprir suas rotas. Segundo a Anac, ela é a única a operar desta forma. Também segundo o órgão regulador, não existe nenhuma legislação contrária a esta situação, descrita como atípica.

Cotidiano difícil para a companhia marcado também por um excesso de tributação. A Cruiser está contestando junto ao governo matogrossense o padrão da incidência de ICMS sobre o preço do litro da querosene de aviação aplicado naquele estado. A tabela normal sugere 25%, mas alguns estados como o de Minas Gerais, para incentivar o crescimento da malha aé-



rea comercial, cobra apenas 2%, no Paraná esse montante é de 17%. No Mato Grosso, é usado a tabela cheia, e ainda por cima, o cálculo está sendo feito sobre o valor médio de venda encontrado nas bombas ao redor do estado, mais caro por conta do frete e muito mais elevado do que a oferecida pelas petrolíferas diretamente às empresas aéreas. Nessa conta, o ICMS incide sobre R\$ 4,00 de mercado e não sobre a média de R\$ 2,30 das petrolíferas. Segundo a Cruiser, o governo já sinalizou que irá rever essa cobrança, caso isso não ocorra, a empresa simplesmente irá sair do estado. O mercado por aquela Região que já foi movimentado, agora mal sustenta a operação da Cruiser.

Se até dois anos atrás o fluxo de passageiros era razoável, muito era em consequência da exploração do garimpo e da madeira. Em Juína, havia até a sede da Bolsa de Diamantes, hoje ocupada por uma escola de informática.

O aperto na fiscalização da extração ilegal de madeira, o recente fechamento da unidade local do Frigorífico Independência, contribuíram para o emagrecimento desse mercado. Juara ainda tem áreas de plantio voltada à indústria de celulose e Aripuanã está às voltas da construção de uma usina elétrica, que por sinal, está matando



um de seus cartões postais, um conjunto de cachoeiras que poderiam, no futuro, serem usadas como pólo turístico. Turismo, segmento pouco conhecido pelo habitantes dessa parte do Brasil, poderia muito bem servir como alternativa econômica apesar da grande distância que a separa da capital. O acesso via terrestre já melhorou, mas é difícil mesmo assim. E poucos sabem se há realmente alguma atração digna de conquistar turistas. A economia de Juína está ruindo por conta de novos padrões ambientais que determinam que pelo menos xx% da área das propriedades rurais sejam preservadas como reserva florestal. Boa parte do próprio município está localizada em reserva indígena. Mas o redirecionamento do foco econômico do município provocado pelas restrições ambientais podem servir de mote para o fomento do conceito de turismo local ecológico ou de agropecuária, isso às portas da Copa do Mundo de 2014 e da Copa das Confederações um ano antes, e que terá Cuiabá como uma das cidades sede. Agora para isso, é preciso um trabalho em conjunto, tendo como alas a boa infraestrutura aeroportuária e um serviço de linha aérea digno, o que mostra mais uma vez que nesse Brasil que dá as costas ao Brasil, como é fundamental o transporte aéreo regional, tipo de aviação relegada a segundo plano pelo governo brasileiro. ■



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

Projeto 100% brasileiro

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

Hangar 3

www.majola.com.br



PRAIA DE

O paulista da gema que via o aeroporto como a sua praia vai ficar feliz em conhecer o novo restaurante do Aeroclube de São Paulo. Tem um mix de boa comida, pockets shows de primeira, a vista deslumbrante da parte norte da cidade e toda a movimentação do Campo de Marte pode ser observada das mesas no deque principal.

O mágico cotidiano do aeroporto da cidade dos helicópteros também serve de atração para quem é de fora e está, quem sabe, na cidade participando de uma feira de negócios no vizinho centro de exposições do Anhembi. A receita boa foi colocada em prática por essas coisas da vida. Dois sócios do aeroclube, por acaso, parceiros da filial no bairro do Ipiranga do famoso Bar Brahma, viram que um acordo proposto pela diretoria da entidade poderia render, no mínimo, um lugar interessante. Já era hora do Aeroclube de São Paulo ter um restaurante condizente com o que se espera de um estabelecimento deste tipo na

capital paulista. Para Fady Sami Yunes, presidente do aeroclube, ele serviria também como chamariz para atrair pessoas, que por ventura, pudessem se interessar pela aviação e consequentemente fazer um curso logo ali ao lado. Famílias dos pilotos tem agora um ambiente mais aconchegante na hora de compartilhar o convívio com o mundo aeronáutico. Também é uma forma de integrar melhor o aeroclube, que existe desde 1931, com o resto da cidade. E nada disso valeria sem a nova estrutura e conceito feito pelo Bar Brahma. Um Cherokee pendurado no salão principal, fotos do centro histórico do aeroclube dão o tom temático a bela decoração. Ao cliente, o cardápio elaborado pelo chef Olivier Anquier, oferece a essência da culinária brasileira. Aos sócios, funcionários e alunos do aeroclube, uma vantagem, uma tabela com descontos especiais. Na nossa mesa, Sérgio Franco e Ana Rita Ferracioli, ambos envolvidos com coisas que voam fizeram o esforço de checar se tudo estava de acordo. ■



PAULISTA





Acima, a Picanha Fatiada (R\$ 49,80) super macia e com uma porção suficientemente grande para duas pessoas, vem o pão, e o bar serve de um modo que não assusta quem não quer nem cebola ou alho. Para acompanhar o tradicional chopp com colarinho padrão de três dedos do Bar Brahma (R\$ 4,60).



No centro, a porção de Linguíça do Gijo (R\$ 21,80), é bacana pela textura mais fina da carne, não é tão gordurosa e nem apimentada em excesso. Um dos segredos para o sabor é que ela é flambada na cachaça. Os amigos Ana Rita e Sérgio Franco (abaixo) que serviram de degustadores também aprovaram o galetto da Casa di Paolo (R\$ 20,00) pela carne suculenta e devidamente acompanhada pela boa porção de polenta.





ONDE ACHAR

Bar Brahma
Restaurante do Aeroclub de São Paulo
Av. Olavo Fontoura, 650 – Campo de Marte
Horário: de Domingo a Domingo das 08h00 às 24hs
Tel.: (11) 2089-1131
www.barbrahmasp.com/aeroclub

O Tacacá (R\$ 14,00) acima surpreendeu até a Dona Maria da Nazaré, quem forneceu a receita do caldo de tucupí com jambu, camarão e farinha cuarini que ela faz em Belém. Sem perder as características desse prato nortista com influência indígena, portuguesa e negra, o Tacacá do Aeroclub cai melhor para o gosto dos sulistas.

Abaixo, um dos pedidos mais famosos do bar, a Carne Seca do Padre Cícero (R\$ 29,80) que segundo Franco, é espetacular, puxado na manteiga e servido com aipim frito. Uma das melhores combinações com o chopp Brahma.



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

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



TIRANDO ONDA

TAMANHO NÃO É DOCUMENTO, PERFEITO DITADO
PARA DESCREVER DO É CAPAZ ESSA CAMPEÃ DE JETSKI

No futuro, uma engenheira mecânica ou, quem sabe, uma administradora de empresas. Na atualidade, ela no alto dos seus 18 anos, desce o sarrafo em um bando de marmanjos acelerando um jetski da BRP a mais de 70mph. Brunna Machado Luz apesar de pouco tempo competindo, em dois anos já começa a colecionar títulos. Em 2008 foi campeã paulista de Runabout júnior e Runabout feminina, vice campeã das 3 horas de Endurance, vice na classe feminina do International Open Sea (quando participou com um jet de 130hp enquanto a campeã tinha à disposição um de 215hp), em 2009 já começou a sua lista como campeã brasileira na categoria 1800 Stock. Ela contra 13 homens com mais de 23 anos de idade. Mesmo para quem sempre conviveu e tem paixão pelo mundo motorizado,



para o desespero da mãe aos 4 anos de idade já acelerava uma moto, chegar já ganhando não é para qualquer um. O bólido que a Brunna normalmente usa é um SeaDoo RXP X, com motor de 1.500cc, supercharged, e nada modestos 255hp de potência. Haja trabalho de academia para formar um corpo que resista à tanta força. Tríceps, bíceps e muito exercício para os ombros são necessários diariamente para que essa

moça de cerca de 1,60m de altura chegasse aonde está. Alegria da Casarini, seu patrocinador e revendedor BRP, que já vai deixar na sua mão um novíssimo RXT iS para ela competir no International Open Sea do Brasil, que acontece no Guarujá entre os dias 25 e 26 de julho. Para enfrentar os 58 quilômetros do percurso a preferência recaiu sobre o novo modelo pois ele, de três lugares, é mais adequado para provas em mar aberto



enquanto o RXP X, biposto, é o favorito para provas em circuito fechado como o encontrado no campeonato mundial que acontecerá no Arizona (EUA) no segundo semestre, e que ela vai participar como integrante da equipe Casarini. De cavalaria do motor os dois modelos são iguais, contudo, o novo RXT iS (preços médio de R\$ 75.300,00) vem equipado com sistema de suspensão controlados eletronicamente e o de frenagem, o iControl, desenvolvido pela própria BRP. O RXT iS é cheio de recursos como o ITC – Intelligent Throttle Control, o indicador de velocidade via GPS, sistemas Otas que ajuda a pilotagem na desaceleração e modo de velocidade baixa. Tem até marcha à ré.

Segundo a Brunna, o pacote de recursos do RXT iS o torna um modelo que qualquer um pode usufruir a pleno, não importando a idade. O sistema de suspensão deixa o trabalho dos joelhos mais fácil e consequentemente menos cansativo. Com ele, nada de dores nas mãos, imagine o que é domar esse verdadeiro cavalo puro sangue navegando a mais de 110km/h em um mar nem sempre espelhado. Pedreira da boa, mas divertida, se você tiver nas mãos o melhor equipamento para enfrentá-la. ■

ONDE ACHAR

BRP - www.brp.com/pt-BR/

Casarini - www.casarini.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

Apólice de seguro é como manual de videocassete. Ninguém lê e na hora da necessidade não se sabe como as coisas funcionam. Se nos populares seguros de automóveis a quantidade de particularidades chega a ser motivo de conversa de botequim, imagine o que é um plano de seguro de uma aeronave.

Como não poderia deixar de ser, há regras para tudo e muitos parâmetros são curiosos. Fomos atrás de quem entende, a corretora Lockton, especializada no segmento aeronáutico. Mas de cara, o que se nota é que em boa parte dos casos a boa conversa antecipada vale muito. Por exemplo, ter um avião ou helicóptero à mão traduz numa ampliação

SEGURO

de horizontes, ter o acesso mais fácil e rápido a lugares que por outro meio seria complicado demais. Mas vamos com calma. Veja bem onde vá colocar seus trens de pouso. Pistas ou helipontos não homologados podem, em caso de imprevistos, serem motivos para o não pagamento do seguro. Quem disse isso foi Marcelo Almeida, a boa voz que fomos buscar na Lockton. Mas há possibilidades a serem estudadas. Nos casos de operações frequentes em uma determinada pista, mesmo não sendo homologada (a de uma fazenda do proprietário da aeronave, por exemplo), é possível que seja feito um acordo com a seguradora, que pode fazer uma inspeção no local e certificar que mesmo assim, as operações possam ser viáveis.

A boa assessoria da corretora é primordial para o sossego do cliente. A Lockton bate na tecla do LUC – Limite Único Combinado, seguro aeronáutico que aparenta similaridade com RETA (obrigatório) em cobrir perdas causadas a terceiros, só que os valores segurados contratados são bem mais amplos. Tudo para que um sinistro não tome posteriores proporções insuportáveis ao proprietário e até dos sucessores. Dica da Lockton. Um mercado cheio delas e que o Marcelo, as tem na ponta da língua. Outro assunto que vira e mexe se torna pauta entre que deseja voar por conta própria é

DE SI





o seguro para aeronaves experimentais. Essa categoria é a que mais cresce no mercado brasileiro, cerca de 5 mil estão registradas no país. Mas como o nome mesmo diz, experimentar requer cuidados. Uma apólice para esse tipo de aeronave vai sair mais cara que uma homologada, mas mesmo assim é válido procurar por uma que se adeque ao seu uso porque o que se economiza na menor cobrança de taxas burocráticas, de formação e operação deste tipo de aeronave, pode ser muito bem revertida num bom seguro. E

pode ter certeza, no fim das contas, vai valer a pena ao invés de confiar somente naquela plaquinha que diz que você vai voar por conta e risco. E como a leitura de um bom contrato, essa conversa não acaba aqui e vale a pena uma consulta com quem entende do escrito. ■

ONDEACHAR

Lockton Brasil
Tel.: (11) 3371 9137
www.br.lockton.com



R. Harmonia, 277 • SP
11 2691-7628
chebarbaro.com.br

"Família. Uma tradição Portenha."
Juan German



R. Dr. Sodré, 241a • SP
11 3845-7743
barbarorestaurante.com.br



GARGALO MEDÍOCRE

A espera para decolar, parado, de mais de quarenta minutos na pista de taxiamento do aeroporto de Jundiaí (SP) é teste de paciência para qualquer um. E não estamos aguardando nenhum cliente, amigo, parente ou nenhum patrão atrasado e que faz dos horários a sua melhor conveniência. Muito pelo contrário, estão todos a bordo, o motor está girando, o combustível está sendo gasto, mas nada acontece.

O atraso é emente e nos outros assentos, tem gente olhando com cara feia pelo fato de estar perdendo tempo. Essa tem sido a rotina em algum dos principais aeroportos do país. Jundiaí é um exemplo, congestionamento na taxiway por conta de novos procedimentos aplicados pelos controles de tráfego aéreo (APP) desse país. De uns tempos para cá, a separação imposta entre aeronaves está sendo de 5 minutos. Faça as contas, se numa tarde estiverem cinco aviões para decolar e outros três no circuito de pouso, pelas novas normas são pelo menos 40 minutos necessários para administrar essa aviação. E pode ficar pior, nesse aeroporto paulista há uma constante concentração de aviões de aeroclube fazendo procedimentos de pousos e decolagens. Quando um está decolando, já há outro no meio do circuito para pouso. Como o tempo para dar a volta em torno do aeroporto é curto, furar essa ciranda pode demandar um belo tempo. Enquanto isso litros de combustível vão sendo desperdiçados na maior inutilidade do planeta. Alunos de escolas de pilotagem perdem dinheiro, pois o custo cobrado da hora de voo

é considerado a partir do momento da partida do motor. Para ele fazer uma hora de voo de instrução, será desembolsar o equivalente a 01h30m. Num Paulistinha, significaria jogar fora cerca de R\$ 120,00 a cada voo, o que não é barato. Pessoas tiveram que abortar a viagem porque o aeroporto de destino não funcionava à noite, e a demora fora tão grande que inviabilizava a chegada antes do pôr do sol.

No Campo de Marte (SP) a falta de bom senso na aplicação dessas normas chega a ser irritante. A saída deste aeroporto é bifurcada em dois corredores visuais. Um chamado de Juliett segue em direção ao oeste do estado, rumo 345º e outra, a India que segue em direção à Mogi das Cruzes, proa 123º, é mais utilizada para quem vai ao litoral norte do estado. O problema é que mesmo sabendo que duas aeronaves seguirão por caminhos diferentes, o APP mantém a separação de cinco minutos entre elas. Nem a diferença extrema de performance poderia justificar tais procedimentos, pois poderia existir uma limitação de velocidade para que uma aeronave não se aproximasse em demasia da outra que segue à sua frente.

A confusão se dá ainda no chão. Não é raro, neste que é um dos mais movimentados do país, ocorrer acúmulo de operações. O piloto solicita um plano de voo para sair às 09h00, o passageiro chega para embarcar dez minutos antes, e quando acha que vai sair rápido, recebe a notícia que o piloto não pode acionar os motores da aeronave porque a torre pediu para esperar 50 minutos. E nessa hora você descobre que há mais nove aeronaves

na sua frente nessa fila mau administrada. Todo mundo desembarca para esperar menos desconfortavelmente, e às 09h50 como combinado, é feita uma nova tentativa de partida. Contudo, nessa hora, a comunicação está congestionada, pois provavelmente haverá quinze, e não mais dez pessoas, querendo falar ao mesmo tempo com a torre. Esse processo pode custar outros 15 minutos e no fim, o resultado pode ser ouvida com o pedido da torre para voltar a chamar depois de vinte minutos. Quando finalmente você coloca os motores para funcionar, pode esperar outros 20 minutos ao lado da cabeceira da pista pela sua vez para de-

colar. Se o seu destino estiver num raio de 250km, pode ser que de carro você chegasse antes. Perde não só o usuário com tantos atrasos, como a indústria aeronáutica que vende menos. Para que ter avião se existe tanta dificuldade para voar. Ninguém quer. O mecânico vai perder emprego. A moça da limpeza do hangar também. Num outro lado dessa história, a cada dia mais gente sabendo desses problemas, tem saído de aeroportos não controlados sem comunicar ninguém. Talvez não seja a mais segura das opções, mas o estresse causado com as situações descritas acima, também nada colaboram para um voo tranquilo e seguro. ■



Free Time deseja a todos uma boa viagem rumo ao lazer!



Free Time nasceu assim: voltada para o público executivo, abrindo novos horizontes, propondo alternativas que sejam desestressantes e facilmente alcançáveis no seu dia a dia. Hobbies, fins-de-semana, coleções, vinhos, viagens, charutos e muito mais, esperam por você a cada edição. Faça sua assinatura pelo site www.freetimemagazine.com.br e decole em direção ao seu Tempo Livre!



Não tem jeito, em qualquer canto da Terra são elas quem mandam. Essas mulheres nos contam como é seu cotidiano atrelado à aviação, suas preocupações e orgulhos por conviver, fazendo companhia aos maridos ou por opção própria, com esse mundo que a princípio pode parecer território deles, mas só é depois do crivo delas. Fraya Sauer, foi a primeira piloto IFR do Brasil. Tirou seu brevê em 1988. Para Maria Lucia, a convivência com a aviação é diretamente ligada ao marido, que nutre a paixão pela aviação com vôos de ultraleves e a restauração de aeronaves antigas, como um Luscombe 8F. Simone até chegou a prestar exames para se tornar

lher dele, ela não gosta e nem quer saber do meio. **Fraya** - Na minha época era diferente, quando o meu marido se tornou diretor do Aeroclube de São Paulo, eu trabalhei bastante, não era aquela coisa da mulher que passava o dia fazendo cabelo enquanto o marido ficava no aeroclube. Organizei muitas festas lá e eu acabava conhecendo as outras esposas nessas festas. **Maria Lucia** - Eu não vejo essa diferença entre ultraleve e avião maior, eu acompanhava, de carro mesmo, alguns vôos do meu marido que ia de ultraleve de dois lugares, ele com um dos filhos. Eu acho que a relação homem-mulher evoluiu bastante, hoje com a maior divisão das funções, o casal

CONVERSA DE MENININAS

piloto desportiva. Vanessa já voou de Bonanza com o pai e não esconde que nunca se sentia confortável. Os apuros a bordo foram ficando para trás, pela insistência do marido que sempre a estimulava a continuar voando.

HiGH - Na visão de vocês, como é a participação das mulheres nesse mundo da aviação?

Vanessa - O meio dos ultraleves não é tão familiar assim, mas entre grupos como os que tem Cirrus, onde muitas vezes o piloto é o proprietário, as mulheres podem acompanhar mais, levar as crianças, é mais legal, mais família.

HiGH - Mas a aviação não é muito Clube do Bolinha?

Simone - Então, na época que a gente tinha o ultraleve, tentavam fazer esse Clube do Bolinha, mas isso existe porque as mulheres não acompanham, a gente tem um amigo no COPA (associação dos proprietários de Cirrus), que a gente nunca vê a mu-

compartilha mais os hábitos de ambos. No começo, essa história de restaurar avião antigo me assustava porque é um hobby caro. Mas você não imagina o resultado disso, deu para ver na festa de apresentação do Luscombe. Teve um amigo empresário, que também tem aeronave, que chegou falando que era preciso fazer mais festas como a que eu organizei. Eu acho que independe, mas eu vejo que há alguma resistência de algumas esposas.

HiGH - Por que há essa resistência?

Fraya - Porque não gostam.

Vanessa - Algumas tem medo, várias enjoam durante o vôo como eu enjoava, mas eu sempre digo a elas para não desistirem.

Fraya - Eu enjoava por qualquer coisa, muitas vezes voando para a Europa eu enjoava a viagem inteira. Depois que eu comecei a pilotar, parou tudo. Tinha o controle na mão, nessa hora eu sabia o que estava acontecendo.

Simone - Mas eu acho o que afasta é o medo de



avião pequeno. Eu vejo os comentários das minhas amigas que me perguntam como eu tenho coragem de voar nesse teco teco. Mas qual é a diferença? É só o tamanho.

Fraya - Se você está num avião grande não vê nada. Na primeira vez que entrei num avião pequeno com o meu marido, eu não sabia se punha a bolsa no chão, se ia desequilibrar. Fiquei a viagem inteira com a bolsa no colo, bem centralizado e nem me mexia.

Maria Lucia - Eu levanto um outro lado, querendo ou não, a mulher tem uma função maior com relação à família. Durante um tempo, eu tive problemas para ter fi-

lhos, de sete tentativas tive dois filhos. Hoje eu tenho um filho já formado e uma filha de 17 anos. Então eu sempre ia nas reuniões, mas se pudesse, eu ia de carro, o meu marido ia de avião, até mesmo porque nem sempre cabia todo mundo. Isso era uma coisa minha, que mudou um pouco agora que os filhos estão encaminhados, mas eu achava que era a garantia de ter alguém ali caso acontecesse alguma coisa.

HiGH - Mas qual foi a reação de vocês quando seus maridos disseram que iam comprar um avião?

Simone - Eu adorei!

Vanessa - Eu também!

Maria Lucia - Eu também achei que foi bem tranquilo.

Simone - Até mesmo porque ele soube como contar. Ele disse que com o avião a gente poderia viajar muito e eu, que tenho rodinha no pé, já gostei.

HiGH - O que vocês pensaram, qual seria benefício?

Vanessa - Viajar. Sair de última hora, ficar mais livre.

Simone - A gente já foi para o Uruguai no ano passado, aí resolvemos ir para Buenos Aires, do Uruguai mesmo, passamos dois dias lá, voltamos, passamos em Porto Alegre.

Maria Lucia - Eu vejo que para elas a aviação é meio de lazer mesmo. Já para o meu marido, que tem uma vida muita intensa profissionalmente, a aviação serve como um meio de descarrego.

High - Você fica mais tranquila quando ele vai mexer um pouco no avião?

Maria Lucia - Ele volta outro. Muito mais tranquilo.

Simone - Meu marido também, já teve dia que eu não achava ele na empresa, porque ele tinha saído para um voo para relaxar num dia difícil.

HiGH - Vocês opinaram na decisão da compra do avião?

Vanessa - Eu sempre opinei pelo conforto. Como eu passava mal, eu sempre queria um avião com boa visão panorâmica. Eu dou muito palpite.

Simone - Isso depende da psicologia dos maridos. Eu não havia atentado muito nisso, mas eles meio que dirigem as opiniões para o que gostam. Chegam dizendo que tal avião tem isso e mais aquilo. E se a gente pergunta de outras opções eles dizem que até existem, mas elas não tem isso e mais aquilo outro.

Vanessa - Meu marido está acabando de montar uma réplica de Mustang, e eu nunca me interessei, achava que não tinha nada a ver, mas respeitava. Para me convencer ele um dia me disse que iria batizar o avião como Miss Vanessa, aí ficou tudo ótimo.

Maria Lucia - Meu marido batizou o avião com o nome da minha filha.

HiGH - Simone, você que já começou um curso de piloto, não pensou em tirar de vez a carteira e um dia sair sozinha num voo?

Simone - Hoje não mais, outro dia tivemos que fazer um pouso por instrumentos e enquanto meu marido pilotava eu auxiliava na navegação, então eu me sinto já parte deste voo.





HiGH - Evocê Fraya, imaginava em tirar a carteira aos 44 anos?

Fraya - Nunca. Mas foi uma coisa das mais gostosas, aos 44 era uma senhora, e no curso só tinha uma garotada. E o amor próprio falou mais alto. Eu nem sabia mais como estudar nessa idade. O de piloto privado foi ótimo, depois no embalo, fiz o de instrumentos.

Maria Lucia - E como o seu marido reagia?

Fraya - Ele babava. E passei em primeiro lugar entre 160 candidatos.

HiGH - Mas com esse cenário de crise, vocês nunca sugeriram em não gastar com avião?

Maria Lucia - Na minha casa sim. Até mesmo porque todo esse sonho de restauração foi feito em cima de um orçamento familiar.

Simone - Sim, houve um questionamento em casa também, porque foi usado um crédito para fazer o financiamento, mas será que esse não seria necessário para um aperto no futuro, a gente não sabe como isso vai terminar.

Vanessa - A gente mesmo, quando fomos comprar o avião novo, já tínhamos vendido o antigo e dado a entrada. Mas veio a crise e as linhas de crédito fecharam, então tivemos que manter os pés no chão, esperar um melhor momento e adequar uma nova compra dentro de um novo planejamento.

HiGH - O que é a aviação hoje em dia para vocês?

Simone - Para mim é puro prazer, hobby, segurança.

Fraya - E tem a praticidade, você ganha muito com isso.

Vanessa - Para nós é uma forma de fazer amigos, fazemos parte do grupo Copa e isso é bacana. Conhecemos muitas pessoas com afinidades comuns. ■

AGRADECIMENTOS

Saad
www.saad.ind.br

Restaurante Bilbao
www.restaurantebilbao.com.br



FEIRA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

A AVIAÇÃO DE BRAÇOS
ABERTOS PARA VOCÊ!



25 E 26 DE JULHO

Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro - RJ

“De Santos Dumont aos novos jatos
um fim de semana cheio de emoções”

Conheça de perto a aviação civil brasileira.

Venha e traga sua família!

- Exposições de aviões, planadores e helicópteros,
- Simuladores de voo,
- Sorteio de brindes e atividades para crianças,
- Escolas e universidades de aviação,
- Aeroclubes e aeromodelismo.

ENTRADA GRATUITA

COLABORE DOANDO 1K DE ALIMENTO NÃO PERECÍVEL

www.feiradeaviacaocivil.com.br

SOON



galeria



Vira e mexe nessas andanças pelo país, sempre aparece alguém pedindo a sugestão por uma máquina fotográfica que seja um pouco mais que uma compacta, mas sem ser muito cara e nem complexa demais. Uma câmera que já possibilite brincar mais, trocar uma lente aqui e outra acolá dando mais liberdade à imaginação do fotógrafo. Aquele que deseja algo mais na hora de fazer as imagens das férias das crianças. A Canon Rebel T1i é a quinta e mais recente versão do modelo que serve como uma luva para dar como a boa sugestão. Super leve, tem sensor CMOS com resolução de 15,5 MP, faz vídeos em Full HD, usa cartão de memória SD e trabalha com velocidades de 30s a 1/4000s em sensibilidades ISO de 100 a 3200. Capaz de bater 3,4 quadros por segundo, não vai deixar na mão nem o fotógrafo amador ou aquele já mais com um perfil mais avançado ou profissional. O custo benefício favorável da nova Rebel T1i pode ser muito bem considerado para torná-la uma câmera reserva para quem vive da fotografia, e que pode precisar de um segundo equipamento nas horas mais improváveis. Para começar, o pessoal da Angel sugere a Rebel equipada com uma lente Canon 18-55mm 3.5-5.6 IS. O pacote vale R\$ 3.500,00. Dinheiro muito bem gasto para você começar com o pé direito nesse viciante mundo da fotografia. ■



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



FAMILY OF EXCELLENCE
Gulfstream



G650[®] G550[®] G500[®] G450[®] G350[®] G250[®] G200[®] G150[®]

A excelência é um processo contínuo. Primeiro ela deve ser conquistada. Depois, ela deve ser mantida. Na Gulfstream, nós temos mantido o Padrão Mundial[®] de excelência em toda nossa frota por quase 50 anos, oferecendo, a cada aeronave, a melhor garantia, além de assistência técnica mundialmente premiada. Nossa inovação e pesquisa criaram uma família de jatos executivos que é reconhecida e respeitada em todo o mundo - tal como os proprietários de um Gulfstream. Seja você também um deles.

Informações: EUA - (00XX1) 912 484-6118 - Bill Arrazolla
Brasil - (11) 3704-7070 - Representante exclusivo Gulfstream

Gulfstream[®]
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

www.gulfstream.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 84 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.*



Bradesco