

HiGH

EDIÇÃO 19 | NOVEMBRO • DEZEMBRO 2009 | R\$12,00



ROBINSON R-44 RAVEN II

ELE É TODO SEU



PRODUTO O CARRO PARA VOCÊ GUIAR EM GRANDE ESTILO

ENSAIO O CONQUEST 180 FALA MAIS ALTO

TURISMO CONSCIÊNCIA GERAL EM DOIS DESTINOS

MERCADO O SERVIÇO É DIFERENCIADO EM SOROCABA

Realize o seu sonho com estilo!

Edra Aeronáutica a mais completa linha de aeronaves.



Legacy FG



Super Petrel 100

Schweizer 333

Dynamic

Ikarus C42B

Schweizer 300 Cbi

Aviões - Helicópteros - Centro de Treinamento - Centro de Manutenção

NOSSA PAIXÃO VOA MAIS ALTO!

EDRA
aeronáutica

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

DE PASSAGEM

Os indicadores já começam a dizer. O setor aéreo está começando a entrar nos eixos. A IATA – associação internacional de transporte aéreo divulgou que no mês de julho, a queda de número de passageiros transportados foi de apenas 2,9% menor com relação ao mesmo período em 2008. O volume de cargas decresceu 11,3%. No mês de junho os índices era respectivamente de 7,2% e 16,5%, sempre comparando com o mesmo mês do ano passado. Mas esses dados foram colhidos em cima de um período tradicionalmente mais favorável por conta do período de férias na Europa. Mesmo assim, há quem diga que a linha do gráfico que mostrava as perdas de passageiros começou a se estabilizar. E está todo mundo de olho na Ásia, essa parte do Globo é quem vai mostrar os primeiros sinais de recuperação da saúde da economia.

E se a máxima a respeito da aviação, que é a primeira a sofrer quando a economia está mal das pernas e a última a se recuperar, estiver valendo mesmo, pode ser que a tormenta que assolou o bolso de todo mundo esteja mesmo passando, mesmo que a passos pequenos. Assim todos esperamos mesmo nessa reta final de um ano que todos querem esquecer, ou lembrar bem para não mais repetir. ■

Marcio Jumpei - Editor-chefe



ANO 4 | NÚMERO 19 | NOV • DEZ | 2009

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE
Tarsila Melilli
arte@revistahigh.com.br

COMERCIAL
• Ewerton Greco
ewerton.greco@revistahigh.com.br
• Regina Ruiz
regina.ruiz@revistahigh.com.br
• Simone Frizzarin
simone.frizzarin@revistahigh.com.br
• Vanessa Schwarzenbeck
vanessamsk@revistahigh.com.br

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

COLABORADORES
Barbara Ratz (Modelo - Ten Models);
Edith Tavares (Modelo); Rita Vieira
(Camareira); Sergio Melo (Make-up
e Hair - Staff Esthetic & Hair); Vania
Souza (Assistente Make-up e Hair)
Edmundo Reis, Eduardo Baskertin,
Sergio Fujuki (texto)

Impressão e Acabamento
RR Donnelley

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



BOSS
HUGO BOSS

ENSAIO EM VÔO

Robinson R-44

Um dos mais populares helicópteros do mundo quer ser mais popular ainda.... 08

Inpaer Conquest

Agora com motores Lycoming e diversos aprimoramento para ficar atualizado com as exigências de mercado 32

TURISMO

Picinguaba

Conforto com consciência é o que se encontra nesse destino praiano..... 18

São João da Boa Vista

Atrair novas empresas é o lema nesta cidade do interior..... 40

COMPRAS

Final de ano é sinônimo de compras.

Aqui as melhores dicas..... 26

MODA

Você pode até não gostar, mas a sua filha

gosta 50

PRODUTO

Mini Cooper

Releitura de um clássico resultou

num dos modelos mais estilosos do

mercado..... 60

PANORAMA

A maior feira da aviação executiva sofreu

com os reflexos da crise 68

Eles não tem limites para a criatividade ... 88

GASTRONOMIA

A história de uma nonna que só quer

saber de macarrão 72

MERCADO

Jet Aviation

A qualidade em serviços agora está de

casa nova..... 80

DECORAÇÃO

Tapetes mágicos feitos artesanalmente e

com muito primor 84

DIA-A-DIA DA CACHAÇA

No GP de Fórmula 1, a velocidade

também estava no ar 92



sumário

Cada um é projetado para estar um passo à frente.



E você, onde quer estar?

Vice-líder não é uma expressão que utilizamos na Embraer. É por isso que nossos engenheiros dedicaram anos ao aperfeiçoamento de uma linha de jatos executivos para atender às necessidades exatas do mercado corporativo.

Desde as famílias Phenom e Legacy até o Lineage 1000, cada jato de nossa linha supera expectativas, oferecendo ainda custos de operação bem mais eficientes.

A única questão é: qual deles você escolherá para dar seu passo à frente da concorrência?

América Latina +55 12 3927 3399

Estados Unidos, Canadá, México e Caribe +1 954 359 5387

Europa, Oriente Médio e África +33 1 4938 4444

China +86 10 6598 9988

Ásia-Pacífico +65 6734 4321

www.EmbraerExecutiveJets.com



EMBRAER
Executive Jets

ROBINSON R-44 RAVEN II

no OLHO LANÇE



O SISTEMA DE CONSÓRCIO VOLTA
AO MERCADO OFERECENDO UM
PRODUTO QUE É SUCESSO POR SI SÓ



O R-44 Raven II dispensa apresetações. Barato de operar é uma das mais interessantes opções para quem deseja começar a conviver com o segmento de asas rotativas.

Está no ar mais um sucesso de público. A frase serve como uma luva cada vez que um Robinson R-44 decola de algum ponto do país. O helicóptero vale pelo seu custo benefício e uma performance que chega a ser superior, em determinados aspectos, em relação a modelos de categoria acima, movidos a turbina. Pode ser acanhado

em termo de bagageiro, só existem pequenos compartimentos embaixo dos bancos. Não há detalhes luxuosos em seu interior e o desenho leva o conceito da simplicidade ao extremo. E é essa característica que o fez tornar um modelo ideal para quem deseja entrar no mundo dos helicópteros e ver o que pode ser feito com ele. A versão Raven II, que começou a ser entregue em 2004 trouxe alguns benefícios importantes. A maior foi o incremento de 20hp de potência com a adoção do motor Lycoming IO-540, um seis cilindros contraposto, injetado e que entrega 245hp por cinco minutos na decolagem. Você já deve ter visto esse motor instalado em diversos aviões fornecendo 350hp de potência. A diferença de cavalaria para baixo adotada pela Robinson contribuiu para minimizar a manutenção e ao mesmo tempo melhorar os limites de tempo entre revisões, o tal chamado TBO. Num Navajo, por exemplo, o tempo normal para as revisões gerais é de 1.800 horas, enquanto que no Raven II esse números cresce para 2.000 horas ou até 2.200 horas se você voar 40 horas por mês. Vale lembrar que a Robinson é uma das únicas fábricas que adotam o uso de motores a pistão em seus modelos. A Schweizer e a Enstron são dois outros exemplos. Tudo em



função da simplicidade. Mas nem tanto, o Raven II tem um belo ar condicionado disponível para ninguém passar calor. Na verdade, o aparelho que rouba 2 ou 3 hp da potência do Lycoming, gela até demais. Num voo de demonstração em pleno calor da Amazônia, era necessário deixar o aparelho ligado apenas no nível médio, mais do que isso, a cabine começava a ficar com temperaturas mais baixas do que seria o confortável. Há pilotos que normalmente deixam a janela de mau tempo aberta, para entrar um ar quente de fora e fazer assim uma mistura mais agradável. De qualquer forma o sistema é inteligente, quando é necessário um pico de potência, o ar condicionado é automaticamente desativado. Como nos carros mil.

O Raven II também possui um sistema hidráulico que acabou de vez com a tremedeira característica nos comandos dos primeiros R-44. Maciez é conforto. O sistema elétrico ficou mais encorpado, de 28V enquanto que o Raven I adota o de 14V. Nos tanques de combustível há sistema de proteção. Um apetrecho de



US\$ 6.500,00 que agora é de fábrica. As pás do rotor principal também receberam alguns aprimoramentos para aproveitar melhor a potência extra. A soma desses fatores deixou o Raven II bem esperto. Num dia bem quente, com temperaturas beirando os 37°C e em lugares como Ribeirão Preto (SP), o helicóptero não vai reclamar se tiver que decolar com quatro marmanjos corpulentos a bordo. Em São Paulo (cerca de 800m de altitude) o Raven II com tanque cheio vai poder levar 300kg de carga útil. Tem monoturbina que não aceita muito bem essa equação. Lotado, ele chega a manter velocidade de até 112 nós, com dois a bordo, a velocidade pode chegar até 120 nós. Números expressivos. Para aqueles que gostam de calcular, o custo direto operacional do Raven II é de R\$ 260,00 se considerar itens como combustível (consumo de 55 litros por hora de voo), lubrificante e inspeções programadas. Some a isso a reserva de US\$ 90,00 para ser gasta na revisão de 2.200 horas. Esses valores são o principais artifícios de venda do helicóptero, dos quase 400 Robinson voando no país, cerca de uma centena é do modelo Raven II. E surpresa, o mercado dele nesses últimos tempos tem sido muito mais nas áreas de Minas Gerais para cima do que São Paulo. Neste ano, 45 dessas máquinas foram vendidas no Brasil, e somente 10% deles ficaram no sudeste. O restante voou para estados como Goiás e outros do norte-nordeste. A boa safra também é reflexo dos planos de financiamento



Ligações entre centros urbanos ficam muito mais fáceis com o uso de um Raven II, que pode ser bem útil em deslocamentos de até 500km.

como o do Bradesco e da baixa cotação do Dólar. Com isso médios empresários viram a oportunidade de ter um equipamento como esse para melhorar seus negócios. Segundo a Audi Helicópteros, representante da marca no Brasil, boa parte dos proprietários de um Raven II é cliente novo, muito provavelmente o helicóptero está sendo a primeira aeronave dele. Outra parte é composta de pessoas que já possuem um helicóptero e está trocando por um modelo mais novo. Em geral seus clientes trocam de aeronave a cada ano e meio. Esse cliente voa em média 15 horas por mês e pelas contas da Audi, se voasse 20 horas/mês teria que ter cerca de R\$ 15.000,00 no bolso para pagar além dos custos operacionais, as despesas com piloto (com salário médio

de R\$ 6.000,00), seguro e hangaragem – levando em conta o valor médio de R\$ 2.000,00 praticado em São Paulo, esse montante é bem menor em outros estados. Só como curiosidade, uma revisão de 50 horas custa R\$ 1.000,00 e uma de 100 horas sai por R\$ 3.300,00. Uma troca de óleo e filtro de ar de uma BMW 325i noutro dia, nos custou R\$ 1.800,00.

Se você acha plausível a posse de uma máquina dessas, o pessoal do Consórcio Nacional Realiza também achou. E é a novidade para o mercado de Robinson. Eles que atuam no mercado de automóveis há muito tempo, pertence ao mesmo grupo dona da DVM (revendedor Mitsubishi com cinco endereços no grande ABC paulista), viram que o perfil do cliente de Robinson é o mesmo que

eles convivem diariamente. O consórcio formou uma parceria com a Fly Triple A que ficou responsabilizada em vender os pacotes e a Audi Helicópteros em garantir os helicópteros junto à fábrica. A forma de trabalho é semelhante ao de um consórcio normal de carro. São formados grupos de 20 nomes em planos de 36, 48 e 60 meses. O pacote oferecido é de um Raven II por R\$ 1,3 milhão equipado com ar condicionado, bancos de couro, EGPS de fábrica. Estão incluídos o transporte, seguro de frete, montagem na Audi e as despesas de nacionalização. A taxa de adesão é de R\$ 13.000,00 e a primeira parcela varia entre R\$ 39.722,22 (plano de 36 meses) e R\$ 24.315,20 (60 meses) e a taxa de juros é de 13% para cinco anos. Existe também a taxa de administração que, no plano de 60 meses corresponde a 12% do valor do produto, e de 10% para os planos de 36 ou 48 meses. A cada três meses é feita uma assembleia onde pode sair um helicóptero por lance ou por sorteio. De forma semelhante que ocorre com carros, 20% do valor

da carta de crédito pode ser usada para pagar o próprio lance.

E o mote do consórcio pode ser o seguinte. Uma poupança programada dedicada a quem tem paciência. Isso porque se você não for contemplado logo no início pode ser que vá receber o seu Robinson somente depois de 5 anos. Tem gente que não se importa pelo prazo tão grande e prefira pagar uma taxa de juros menor que as encontradas num financiamento. Esse consorciado pode ser um já proprietário de uma aeronave e que não tem pressa por trocá-la pelo novo aparelho. Há quem não queria esperar e ponto final. E existem aqueles que de posse da carta de crédito, optem por comprar outro bem. E aí entra o trabalho da Audi manter fiel esse consorciado. Muito provavelmente ações promocionais devem ser planejadas para evitar que o cliente queira trocar seu helicóptero por uma, vamos dizer assim, geladeira. Abre assim mais uma oportunidade de promover o uso do helicóptero e fazer girar esse mercado.



Acima, o interior de fácil acesso e abaixo, o multi colorido mostra que as entregas vão bem, obrigado.





FICHA TÉCNICA

ROBINSON R-44 RAVEN II

Fabricante: Robinson Helicopter Company

Motor: Lycoming IO-540 de 245 hp

Capacidade: 1 piloto + 3 passageiros

Comprimento: 11,65m

Altura: 3,27m

Diâmetro do rotor principal: 10,05m

Velocidade de cruzeiro: 117 nós

Teto máximo: 14.000 pés

Alcance: 350mn (648km)

Peso vazio: 680kg

Peso máximo de decolagem: 1.134kg



A história do consórcio de aeronaves no Brasil teve exemplos de sucesso e outras nem tanto assim. A Embraer, por exemplo, vendeu muito modelo monomotor e bimotor à pistão por esse meio entre as décadas de 80 e 90. A Embraer, uma das empresas que atuava nesse segmento, chegou a entregar 250 aeronaves das cerca de 400 comercializadas por consórcio. Só não vendeu mais, porque na mesma época ocorreu a crise legal da aviação leve nos Estados Unidos e a Piper, que fornecia os modelos, praticamente parou a sua produção. Não

sucesso com os planos para o seu experimental Conquest há alguns anos. Para a Fly Triple A, as chances dos planos para o Robinson derem certo estão baseados no seu valor. Um nicho de mercado entre uma aeronave mais barata e que pode financiada com prestações bem acessíveis, e de um segmento que não se importa em pagar a mais para poder voar mais rapidamente. Talvez um perfil bem alinhado com o novo mercado que aumenta a cada dia em regiões distantes do eixo Rio-São Paulo e que precisa de uma ferramenta de trabalho

havia o que entregar. A Helibras tentou vender planos para o EC-120 Colibri mas não deu certo. Segundo a assessoria de imprensa da fabricante, a grande flutuação do Dólar no começo do século, o valor do investimento (cerca de US\$ 1,1 milhão na época) e o perfil do cliente, que não queria esperar pelos longos prazos de recebimento, não estimularam as vendas das cotas. As mesmas razões só que em valores mais baixos (em torno de R\$ 130 mil) também foram os motivos pelos quais a Inpaer não obteve

com o custo benefício como o de um Raven II. Lugares que não possuem boa infraestrutura rodoviária ou de aeroportos, mas de onde lojistas, fazendeiros ou transportadoras tiram o seu ganho e que podem perfeitamente serem atendidas mais prontamente com o Robinson Raven II. ■

ONDE ACHAR

Fly Triple A
www.flyaaa.com.br

FAZ TEMPO QUE ELE LEVA ISSO MUITO À SÉRIO



DO MESMO JEITO QUE A GENTE SEMPRE LEVOU.



O TRANSPORTE DE HELICÓPTEROS REQUER MAIS DO QUE MÃO DE OBRA QUALIFICADA. É PRECISO A EXPERIÊNCIA DE MERCADO QUE SÓ A NATIONAL FREIGHT POSSUI NA HORA

DE SABER COMO AGILIZAR TODAS AS ETAPAS DOS PROCESSOS PARA A IMPORTAÇÃO OU EXPORTAÇÃO DE SEU APARELHO. A SOLUÇÃO QUE PROPORCIONE A MAIOR SEGURANÇA PARA O CLIENTE É A TAREFA QUE FAZ PARTE DO NOSSO COTIDIANO HÁ MAIS DE QUINZE ANOS. E TANTO FAZ SE VOCÊ PRETENDE

USAR TRANSPORTE MARÍTIMO, TERRESTRE OU AÉREO. FALE CONOSCO E SAIBA COMO É BOM TRABALHAR EM PARCERIA COM UMA EMPRESA QUE, ANTES DE MAIS NADA, LEVA MUITO À SÉRIO TUDO O QUE FAZ.



15 ANOS
1994 • 2009

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





REVENDEDORES AUTORIZADOS

BRASILIA

LEILA BESSA TECIDOS ESPECIAIS
SHS CL. QI 13, Bloco A Loja 50 (61) 3248-2581

QUARTETO

SHS CL. QI 17, Bloco M Loja 29 e 30 (61) 3248-4858
TENDAGGIO ATELIER DE DECORAÇÃO
SHS CL. 409, Bloco D, Sobrelaje 19 (61) 3443-5440

GOIANIA

ROSITA DECORAÇÕES
Av. C. 122 (30) 506.1309 (62) 3259-7399

MATO GROSSO DO SUL

CAMPO GRANDE
A.M.Y. TECIDOS
Rua Goiás, 893 (67) 3029-7729

RECIFE

MATIZ TECIDOS E CONFECÇÕES EXCLUSIVAS
Av. Conselheiro Aguiar, 1472 Loja 40 (51) 3403-8889

RIO DE JANEIRO

ATELIER DO PANO
Rua Barão de Jaguaribe, 176 (21) 2540-0621

COVERING

Rua Saturnino de Brito, 158 - 2º andar (21) 2294-8834

REVESTIMENTOS DE PISOS ORLEANS

Rua Juana Angélica, 161 (21) 2287-8999

RIO GRANDE DO SUL

GABRIALDI

BENVENUTI MOVEIS E DECORAÇÕES
Rta 470, Rm 221, 6 - Castelo Bentivoglio (54) 3463-8566

PORTO ALEGRE

CAIA TECIDOS
Rua Coronel Bordini, 1641 (51) 3061-3236

TEXTURA

Rua Dr. Timóteo, 579 (51) 3395-1554

SANTA CATARINA

BALNEARIO CAMBORIÚ

EMBRACD HOME
Rua 2870, 110 (47) 3365-6532

FLORIANÓPOLIS

MARIA RACHEL INTERIORES
Rua Germano Wendhausen, 45 (48) 3225-1575

PAULA PAPEIS

Rua Almirante Luminari, 1455 - 11 (48) 3222-8392

SÃO PAULO

BAURÍ

ADAN
Rua Galvão Machado, 20 - 26 (14) 3234-1262

BEREDOURO

CASA DA PRAÇA
Rua Coronel Cândido Caldeira, 619 (17) 3345-3028

COMPINAS

HAUSEN TECIDOS

Rua José Elias Neto, 376 (19) 3254-6577

MONTI AZUL PAULISTA

ROBERTO CHAIM MÓVEIS

Rua Ceu de São Bartol, 245 (17) 3361-3782

RIBEIRÃO PRETO

ACB CORTINAS
Rua João Pontes, 500 (16) 3878-1378

CALÉ

Rua Conde Afonso Celso, 911 (16) 3636-6252

CASA VERÃO

Rua Maestro Joaquim Ramal, 135 (16) 3625-5530

SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

CRISTINA LEMOS

Rua Silva Jardim, 1727 (17) 3214-7100

Avenida Cidade Jardim, 187
Jardim Europa 01453-000 São Paulo
tlf [11] 2189-0000

www.entrepoto.com.br



ENTREPOSTO

tecidos exclusivos

coleção

Fresh

PARA BRASILEIRO VER

TEXTO E FOTOS: MARCIO JUMPEI

Um final de semana de sol. E olhe que foi em pleno feriado de finados, tradicionalmente lembrado como período de chuva. Depois de cerca de dois meses com tempo lastimável, o sudeste do Brasil recebeu uma folga de São Pedro.

Talvez fosse a pedido das preces de um par de turistas belgas que de olho nas praias de Picinguaba, pouco mais ao sul de Paraty (RJ), esperava encontrar um clima que não daquela condição, de teto baixíssimo, muita garoa e nada a ver com o que fora lhe vendido sobre o país pela agência de viagem européia. Brasil é sinônimo de terra ensolarada e não aquilo que segundo eles, parecia mais a Noruega. Está certo que o litoral entre os estados do Rio de Janeiro e São Paulo está sujeito a passar dias e dias com



De dia ou de noite, Picinguaba tem de tudo para você poder ficar bem aconchegado. Mas o máximo conforto não é só o que deve ser considerado quando estiver hospedado na pousada homônima. Consciência ecológica é item relevante e faz parte da vida desse estabelecimento.

céu encoberto. A proximidade da serra com o mar ajuda. Ubachuva está ao lado fazendo valer o seu apelido. Mas a torcida para que os turistas estrangeiros que estavam hospedados na Pousada Picinguaba saíssem com uma boa impressão daquele lugar era grande. Se as malas fossem arrumadas levando a lembrança de que naquelas bandas não dava praia, e pior, que outros lugares como a Tailândia poderiam ser melhores, isso feriria o nosso orgulho a ponto de dar inveja a muito argentino.

Belíssimo lugar, Picinguaba é uma área de preservação nacional, faz parte do Parque Estadual da Serra do Mar e basicamente conta com uma vila de pescadores. Não mais que quinhentas pessoas moram por lá. Existe a Casa da Farinha, reminiscência da época em que era produzido fubá, álcool e açúcar em abundância e que hoje vale a visita para conhecer o Seu Zé Pedro, descendente

direto dos escravos que viveram no quilombo que se formou por ali. As praias ao redor são desertas na maior parte do ano. E pelo jeito, há trabalho para isso continuar desse modo por muito tempo pois com tantos bons argumentos, é de se estranhar que a especulação imobiliária não tivesse invadido aquelas terras. Na verdade só não há construção de condomínios porque aquelas áreas ainda estão sob as condições legais de uma reserva florestal. Mas o perigo anda rondando e está à espreita. Já faz meses que tramita, na Secretaria Esta-

termos de preservação com a estrutura que já existe. Neste olho do furacão está a Pousada Picinguaba. A história dela começou em 2000 quando o Emmanuel Rengade, francês de nascença e funcionário de uma multinacional do setor energia teve que pernoitar, ao acaso, num velho casarão por aquelas bandas. A noite escondia as belezas das redondezas, mas ao amanhecer ele viu que ali era o seu lugar. Você já deve ter ouvido uma história semelhante dessas. O francês fez então uma proposta de compra da pousada, pediu demissão e



Simples ou luxuoso, ou até a mistura dos dois conceitos, tracam o perfil do final de semana nesse paraíso entre o Rio de Janeiro e São Paulo.

dual do Meio Ambiente, um processo de desafetação das áreas ocupadas do Núcleo Picinguaba. Isso pode significar que toda aquela região, separada do Parque Estadual da Serra do Mar, possa se transformar num mero bairro de Ubatuba e conseqüentemente sofrer uma provável degradação. Para contrabalançar, existe projetos da criação de uma unidade de conservação com uso sustentável gerida por órgãos de proteção ambiental e da prefeitura de Ubatuba. De um modo geral, as comissões querem que tudo se mantenha do jeito que está, pois na atual situação, o Parque pouco ou quase nada sofre em

sua vida tomou rumo à Picinguaba. A vista da pousada, bem no alto de um morro, realmente impressiona. Longe de muvuca ela possui apenas 10 quartos. E neles, de estilo rústico, nada de televisão, telefone, acesso à internet ou ar condicionado. A maior suíte, possui uma banheira de hidromassagem para deixar a lua de mel melhor ainda. Receita para desacelerar o seu ritmo, porque só mesmo assim para aproveitar melhor o entorno. Não combina querer ficar com o celular pendurado nas orelhas em plena praia deserta como a da Fazenda, três quilômetros de areia que podem ser acessados de caiaque ou



mesmo a pé, em 15 minutos de caminhada leve. Como ela há outras 19 num raio de 20 minutos de distância. Visitar cada uma pode ser o seu motivo de ir até o lugar. A boa fórmula do passeio inclui um kit de toalhas e um lanchinho preparado no hotel. Pode ser que um iPod funcione para agregar uma bela trilha quando estiver deitado sem querer fazer nada nas areias das praias, mas não exagere na dose.

Na vila, há um lugar para a boa cerveja, ou as infundáveis caipirinhas que os estrangeiros tanto gostam e tomam de litro. Esses estrangeiros são a maioria dos hóspedes da pousada, talvez por uma conexão natural do seu proprietário tenha com o velho mundo. Tanto é que a tabela de diárias é cotada em Euros. Ula-lá.

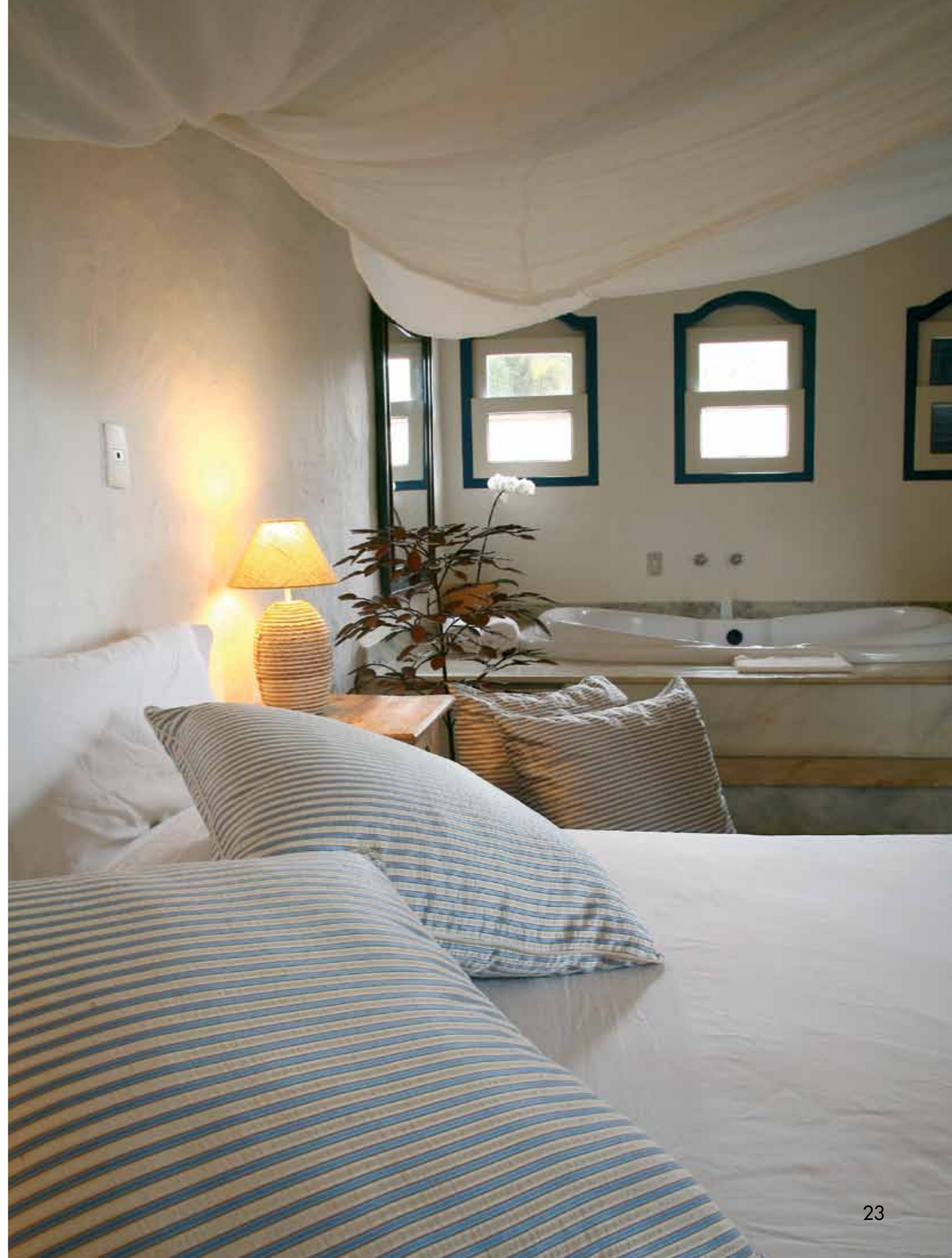
Clemence Mace é de Rennes, interior da França. Menina urbanóide fez comércio internacional, mas interessada em hotelaria, estava buscando estágio num estabelecimento na América do Sul para treinar o espanhol. Veio parar em Picinguaba porque conhecia a prima de Emmanuel. Não iria treinar muito o espanhol, mas iria aprender o português e ver o que o Brasil, país de economia emergente, poderia oferecer. Da chegada no aeroporto de Cumbica, as surpresas foram constantes, não imaginava que iria ficar num vilarejo e nem que teria que caminhar pela praia, subir um morro de 250m para chegar à porta do hotel. A idéia de vida local era bem diferente do seu



A culinária da Pousada Picinguaba é quase que totalmente feita de produtos locais. Os pescadores agradecem. Abaixo uma das grandes personagens da Região. Zé Pedro é descendente direto dos escravos que moravam por lá em tempos passados.



cotidiano. Muito provavelmente um perfil que é artifício de venda para o turista e que ela estava aprendendo pelo seu próprio convívio. Ela estava conhecendo um novo tipo de hotelaria muito diferente de um estabelecimento de grande rede. A organização e a simbiose com a população certamente não era o que ela esperava encontrar, isso no bom sentido. Uma pousada que se preocupa com o que vai acontecer com os dejetos que ela produz é uma pauta que pouco provavelmente Clemence encontraria num hotel nos Estados Unidos, destino mais comum para o europeu que deseja ter estágios nesse mercado. O Picinguaba está introduzindo um processo de filtragem orgânico do esgoto que basicamente vai possibilitar a devolução de água limpa ao meio ambiente. Até as garrafas



MAPA DE ROTAS

MELHOR ÉPOCA: De novembro até março é a época de chuvas oficial, mas no ano passado o tempo ficou mais para o molhado até final de abril. É recomendável ficar atento a meteorologia, passar a serra no período da tarde pode se tornar dificultoso. A proximidade da serra com o mar também pode acarretar em dias de mormaço, sem sol, mas com altas temperaturas.

COMO IR: Dá muito bem para chegar de Robinson R-44 Raven II vindo de São Paulo ou Rio de Janeiro. O sonho de consumo seria a de poder pousar direto na praia ao lado, mas todo mundo agradece se você escolher em colocar os esquis da sua máquina nos aeroportos de Paraty ou de Ubatuba. A pousada providencia um transfer dessas duas cidades pelo custo de R\$ 80,00. Angra dos Reis também poderia ser uma opção, mas a distância não faz sentido, de carro até essa cidade demanda 1h30m. Há como pedir um transfer de ou para São Paulo ou Rio de Janeiro. O valor pedido nesses casos é de € 240,00 por trecho e é feito em carro particular.

O QUE LEVAR: Da mesma forma que em todo litoral na Região, um repelente é importante. Mas o mais importante é o que não levar, modos de acessibilidade de internet ou celular. Sinal até existe, mas não vai combinar em nada com o perfil da viagem.

TARIFAS:

Quatro standart duplo

Baixa temporada de 01 de Maio até 14 de Dezembro: € 245,00 para o casal por noite, incluindo com café e jantar e taxas

Alta Temporada de 16 de Janeiro ate 31 de Abril: € 295,00 para o casal por noite, incluindo com café e jantar e taxas

Altíssima temporada de 15 de Dezembro até 15 de Janeiro: €415,00

Suíte de lua de mel:

Baixa: €392,00

Alta: €470,00

Altíssima: €590,00

ENDEREÇO:

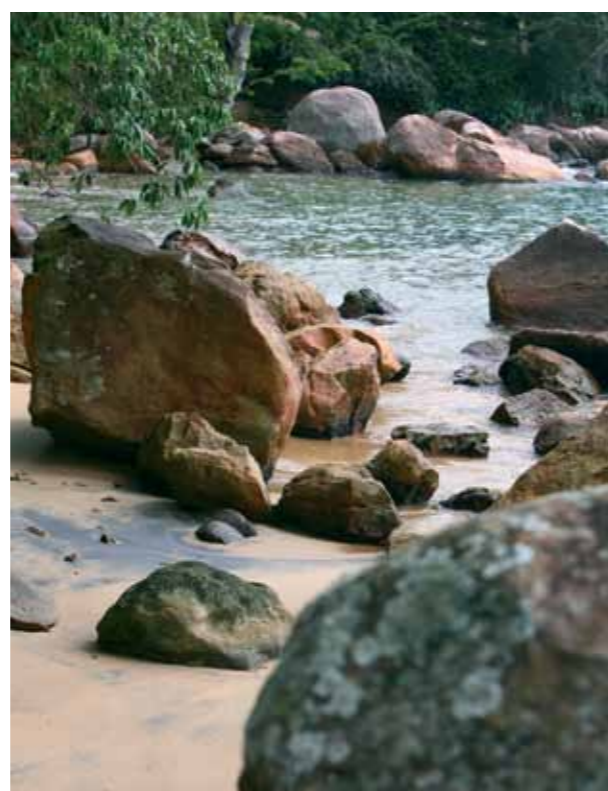
Rua G, 130

Vila Picinguaba – Ubatuba – SP

Tel.: (12) 3836 9105

www.picinguaba.com

vazias de vinhos tem destino correto, para a reciclagem, devido a um acordo feito com quem comercializa e lhe fornece esse preciso líquido. Emmanuel também apóia a APIS – Ação Picinguaba Sustentável, e por meio dessa associação, tem mantido diversos programas para a preservação do meio ambiente de incentivo de educação ambiental. A mais recente é o LATA que, por exemplo, introduziu um programa de gestão de resíduos orgânicos na escola local. Alunos, pais, quituteiras vão aprender a administrar baías de compostagem e um minhocário utilizando os resíduos orgânicos da cozinha, incluindo o aprendizado de usar restos de óleo para fazer sabão. São coisas que o turista talvez pouco se atente quando estiver caminhando na areia, ou durante o jantar de cozinha local, uma mistura de comida caipira e caiçara onde os peixes vem do mar ao lado, ovos, verduras e legumes de propriedades vizinhas. Matéria prima que o chef mineiro Humberto Guimarães, o Beto, usa para fazer prato bonito e gostoso. Mas sem dúvidas, são argumentos que fazem a diferença nesse mundo onde o mais poderoso governante do planeta ainda é reticente em aprovar medidas para reduzir os níveis de emissão de poluentes neste planeta doente. Programa para inglês, francês e principalmente brasileiro ver, as atitudes dos donos da Pousada Picinguaba, claro, também tem o seu lado comercial, mas antes de tudo, tem mais a ver com um estilo de vida. Medidas que até tem a ver com conscientização de como o turismo predatório possa mais prejudicar do que melhorar a vida das pessoas diretamente ligadas ao ritmo visto e observado pela Clemence. ■



Enquanto você cuida de suas reuniões, a gente cuida de tudo para você.



Importação, financiamento, hangaragem, fretamento e tudo mais que seu negócio precisar em aviação executiva. Tudo mesmo.

- Venda de jatos, monomotores e turboélices Cessna
- Venda de helicópteros Bell
- Fretamento de jatos e helicópteros
- Manutenção de aeronaves executivas
- Gerenciamento de aeronaves
- Serviços aéreos (FBO)
- Treinamento de pilotos FlightSafety

Pense em voar. Só em voar.

TAM
AVIAÇÃO EXECUTIVA

com



LOUIS VUITTON

A coleção de jóias Le Ardentes traz a visão de Marc Jacobs da mulher Louis Vuitton. Uma Parisienne frívola e despreocupada, porém muito sofisticada. O designer inspirou-se nas memoráveis musas da alta costura dos anos 80 que, segundo ele, resumem a alegria de ser mulher. A foto com espírito lúdico, ilustra bem como é esse estilo da coleção da marca. Pode esperar muita exuberância e exclusividade. No catálogo, o ouro branco é cravejado com diamantes, e a coleção, composta por brincos, anéis, pingente com alças em couro e braceletes.

Preço: sob consulta
Louis Vuitton
Rua Haddock Lobo, 1587
Tel.: (11) 3088-0833

pradas

SUAVIDADE E BRILHO

A linha Treats, da Mediterrani Professional, promete devolver maciez, resistência e brilho aos cabelos danificados por processos químicos como tinturas e alisamentos. Os shampoo, condicionador e leave in da nova linha podem ser utilizados diariamente e ajudam inclusive a manter os resultados dos tratamentos realizados em salões.

Preço sugerido: Shampoo R\$ 25,00, condicionador R\$ 26,70, Leave in R\$ 33,00
Mediterrani Professional
www.mediterraniprofessional.com.br
SAC: 0800 770 4546



JÓIA SOBRE JÓIA

Pode olhar de perto. O desenho do relógio Cartier Ballon Bleu é mais complexo do que aparenta. O mecanismo de ajuste é decorado com safira e seu azul dá o detalhe exclusivo ao modelo. Se você ficar pensando se ele é um relógio masculino ou feminino, saiba que a intenção da Cartier foi a de brincar com essa indagação, mesclando os estilos clássico com o futurista.

Preço: sob consulta
Cartier - Rua Haddock Lobo, 1567
Tel.: (11) 3081-0051 / www.cartier.com



NA TELINHA

Suas medidas o tornam perfeito para viagens. Com 18cm de largura, 11,7cm de comprimento e apenas 1,40cm de espessura, o o-Dea EL 1000 E10 possui uma tela de 7" sensível ao toque, tem acesso a conexão 3G e um bom pacote de aplicativos bem úteis sobre uma plataforma Windows CE. O pacote Office já está embutido. O E-book cabe perfeitamente na mesinha na poltrona do avião e é mais do que portátil cabendo facilmente numa bolsa.

Preço: Sob consulta
i-Dea - www.ideaserv.com.br

PURO MOCHILEIRO

Ela tem o tamanho ideal para ser carregada no bagageiro interno de aeronaves comerciais. O tamanho médio torna a Tamrac Expedition 5 versátil para qualquer tipo de viagem, tem proteção antichoque, chuva ou poeira e ainda por cima pesa somente 1,764kg. Num compartimento especial, é possível colocar um laptop de até 12".

Vem na cor cinza e preta.

Preço: R\$. 560,00

Angel Equipamentos Fotográficos

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

vendas@angelfoto.com.br

www.angelfoto.com.br



QUALIDADE SONORA

O novo fone Sennheiser HMEC 26 além das qualidades auditivas tradicionais da marca, surpreende pelo seu peso e conforto. E a variante HMEC 26-T vem equipada com o sistema Talk-Through que num simples apertar de um botão e pelo microfone embutido, é possível falar, por exemplo, com a tripulação. A clareza da comunicação é ampliada com o sistema NoiseGard de redução de ruídos. O fone também possui um modo de proteção auricular contra picos de sons acima de 110 dB e possui garantia de fábrica de cinco anos.

Preço: sob consulta
Sennheiser
www.sennheiser.com

CORTE PERFEITO

A Lumica apresentou a jaqueta JC 105 para quem prefere estar bem vestido e protegido ao pilotar uma motocicleta. Em Cordura 500 é resistente a água e possui proteções removíveis nos ombros, cotovelos e costa. Ela tem dois bolsos externos e outro par interno, ajuste na cintura com zíper. O forro em nylon com resina acrílica garante a maior durabilidade. Para a maior segurança, há os refletivos nas costas.

Preço sugerido: R\$ 290,00

Lumica
lumica@lumica.com.br



FERRAMENTA DE TRABALHO

A linha Trix Cobre é a linha top da Tramontina que além de ser bela e deixar a sua cozinha um esplendor, vai garantir uma cocção da melhor qualidade. Feitas em tripla camada de aço inox, cobre e alumínio, o que facilita o aquecimento e distribuição do calor, as peças tem tamanhos e versões diferenciadas para que você tenha a opção ideal para fazer o seu prato preferido.

Preços sob consulta
Espaço do Gourmet

Av. Washington Luis, 3567 – Aeroporto - São Paulo

Tel.: (11) 5681-9055

www.espacodogourmet.com.br



BANHO DE LUXO

A Ouro Fino criou a banheira de hidromassagem Zafira, da linha Relax, ideal para projetos residenciais. O modelo de acrílico na cor branca, comporta duas pessoas, possui seis jatos de hidromassagem, entrada de água em forma de cascata, encosto de cabeça almofadado, ducha manual retrátil e iluminação subaquática. E ainda, sistema estrutural de nivelamento com pés para fixação, porta shampoo, rádio AM/FM com entrada para CD.

Preço médio: R\$ 8.000,00

Ouro Fino

www.ourofino.com.br



TRÍPLICE COROA

A baiana Monte Pascoal apresentou três novas bitolas vendidas em caixas de 25 unidades. Os novos formatos são o Petit robusto, Minutos e Double Corona. Os dois primeiros são adequados para um consumo rápido, para aqueles momentos em que não há tanto tempo para degustar o seu melhor charuto. Também são indicadas para o público feminino, que tradicionalmente gosta do tamanho mais discreto. Já o Double Corona é um charuto mais suave e com incrível bouquet.

Preço: Double Corona R\$ 640,00, Minutos R\$ 315,00, Petit Robusto R\$ 380,00

Lenat

www.lenat.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





INPAER CONQUEST 180/EXCEL

EVOLUÇÃO, DA ESPÉCIE

O INPAER CONQUEST GANHA NOVA
MOTORIZAÇÃO E COMEÇA A FALAR GROSSO

Quando foi apresentado em 2002, o Inpaer Conquest era mais um modelo de ultraleve avançado com cara de avião maior. Cara de Cessna, bem dizendo. O motor era a versão aeronáutica do indefectível Volkswagen refrigerado a ar, com 90hp. O projeto era simples e as asas enteladas. A performance não era surpreendente, mas também em nada comprometia a maquininha feita em Campinas (SP). O avião voava corretamente e o nível de acabamento era mais do que o satisfatório para uma aeronave dessa categoria, talvez fosse um tanto pesado estruturalmente para aquela modesta motorização. Sua fuselagem, por exemplo, possui internamente, uma gaiola estrutural para lá de reforçada, feita de aço inox. Certo, ele também poderia usar um já conhecido Rotax 912S de 100hp, o que melhorava um pouco as coisas. Com o tempo e vendo que o seu projeto aceitava melhorias, a Inpaer começou uma quase que infinita gama de aprimoramentos. Do primeiro modelo, batizado de Conquest 160 – pois chegava a velocidade de cruzeiro de 160km/h – veio a

versão 180 com asa de perfil mais afilado e a 210, com trem de pouso retrátil. Os números, naquela época, eram usadas como referência a velocidade de cruzeiro atingida em cada modelo.

Em 2006 entrou em cena uma versão de exemplar único, com motor diesel WAN 120 e também opções usando motor Jabiru 3300A. Vantagens da aviação experimental. Mais um tanto de tempo, foi instalada uma asa com revestimento de metal, e o próprio perfil alar desenvolvido na casa, recebia constantes evoluções. Mais desenvolvimentos, o Conquest tem sua fuselagem remodelada



A alma do negócio é o motor Lycoming com e sem injeção que deram uma nova personalidade ao Conquest.



com a parte do teto levemente elevada podendo receber um terceiro passageiro, sentado virado para trás. O nome deste modelo era Excel e tinha também uma variante cargueira.

Esse roteiro de novidades mantém-se quase que semestralmente, criando uma rotina de visitas à fábrica no aeroporto dos Amarais. Na mais recente, o pedido para ver dois dos mais novos modelos. Agora a Inpaer passa a oferecer motores Lycoming O-320 de 150hp e IO-320 de 160hp nos modelos 180 e Excel. O conjunto de hélices também é novo, uma bipá Sensenich, feita de metal e com passo fixo ou uma quadripá Warpdrive de fibra de carbono e também de passo fixo. A primeira opção estava instalada no motor de 160hp, consequentemente o modelo de motor menor estava com a quadripá. Outros detalhes, o montante das asas agora é em peça única e o trem de pouso recebeu polainas novas e suas pernas estão envolvidas numa

careragem mais aerodinâmica. Sinal dos tempos, as telinhas de cristal líquido também chegaram com força na linha de produção da Inpaer. No painel de um dos aviões que mostramos nesta matéria, um mix de equipamento Garmin G600 e duas telinhas, uma Dynon D100 para navegação e uma D120 para o monitoramento do motor. Um transponder Garmin GTX 327 também estava disponível. Motor maior, painel cheio de recursos e uma estrutura de fabricação complexa. Ultraleve só no nome, porque essa máquina está é mais para um Cessna 150 moderno do que o arquétipo que vem a cabeça quando pensamos no tipo que essa aeronave seria. Nicho de mercado que hoje em dia não tem muitas opções economicamente viáveis e que o Inpaer, contando com a vantagem de ser financiado pelo BNDES, afinal de contas é produto nacional, o torna uma ferramenta de trabalho extremamente interessante. Um Excel cargueiro pode muito bem

ser usado para transportar insumos agrícolas de uma fazenda para outra, compensando o custo operacional maior, se relacionado com uma picape, pelo tempo economizado. Um trecho de 300km de separação entre propriedades, no Pantanal ou na Região Norte, onde muitas vezes só se chega de vagaroso barco, pode muito bem servir de justificativa para o uso de um Conquest.

Dando uma volta em torno do avião, o nariz parece ser maior, mais encorpado. A comprovação veio a bordo. O painel está mais alto. Tudo decorrente da instalação do Lycoming, que é mais volumoso. E mesmo sendo mais alto, a visão externa não foi prejudicada. O fabricante até disponibiliza ajustes da altura dos assentos para melhor acomodação. Nos exemplares que voamos, os assentos estavam colocados na posição mais baixa, indicado para aqueles de maior estatura, que recuam o assento até o último dente no trilho, mas que deixa tudo um



pouco desconfortável para os baixinhos que precisam colocá-lo todo à frente. As pernas, com os joelhos muito para cima, depois de um tempo, começavam a formigar. Se você já fez uma longa viagem no banco traseiro de uma Blazer sabe como é. A altura do banco também fazia que o encosto do braço embudado na porta ficasse numa posição que mais atrapalhava do que ajudava e a manipulação do comando de flape se tornasse meio complicada. Aliás, o piloto naquela situação ficava é meio prensado lateralmente por esses dois elementos. Voa-se como se estivesse num Mooney antigo. Tudo justinho, mas nada que uma regulagem na altura do banco não resolvesse. Fazendo assim, seus cotovelos não irão esbarrar em mais nada. Quem sabe daqui algum tempo não apareça um Conquest com uma fuselagem levemente mais larga. Os gordinhos agradecerão. A partida dos aviões não é nenhuma novidade, os mesmos procedimentos encontrados em qualquer outra aeronave motorizada pelos mesmos tipos de motores. Mistura rica, manete um dedo à frente, magnetos ligados e é só virar a chave do O-320 enquanto que no IO-320 a mistura é mantida pobre, a manete de potência 1/4 à frente e enquanto se dá a partida vamos levando a mistura progressivamente à frente e depois reduz-se a potência. Cheque de cabeceira nos 1.800rpm e vamos colocando o nariz do avião alinhado com a cabeceira. Lá na frente, as duas marcas de 500 e 1.000 pés podem dar a referência de como será a aceleração dos bichos. Apesar da diferença de hélice, os dois aviões começam a corrida de forma semelhante. Chegando aos 500 pés de pista a velocidade era

de 50 nós e na marca seguinte os aviões estavam a cerca de 65 nós, velocidade suficiente para sair voando sem pestanejar. O Excel que voamos, com o motor de 150hp e hélice quadripá se mostrou um tratorzinho. Na subida o avião mantém uma razão de 650 pés e velocidade de 80 nós, embalando um pouco esse números chegaram a 85 nós com 500 pés de razão de subida. E o contagiros indicando 2.100rpm. A manhã estava fria, e em três minutos tínhamos subido 2.000 pés. Na versão com o motor injetado, dez cavalos a mais e hélice bipá, a razão de subida já foi bem melhor, 1.000 pés por minuto mantendo numa velocidade de 80nós. Além da diferença de potência, a configuração das hélices davam características bem díspares aos dois Conquest. A quadripá, ao mesmo tempo que oferece muita tração e uma maior suavidade de funcionamento, também age como um importante freio aerodinâmico. Baixar os giros do motor significa em uma redução de velocidade mais vigorosa.

A bipá tem um comportamento mais ríspido, maiores vibrações são sentidas já em solo, mas a velocidade final pode compensar uma tremedeira um pouco mais acentuada. O Conquest com motor de 160 hp chegou a velocidades indicadas de 138 a 140 nós em 6.000 pés de altitude, a 10.000 pés, mantendo 20" de fluxo de combustível, 2.300rpm no motor, o que resultava em 65% de potência, ele cravou 120 nós de VI, gastando cerca de 28 litros de gasolina por hora. Nessa conta o alcance era de 700mn (1.120km) ou de 5h30m de autonomia.

O irmão com motor menor, mantendo as 2.350rpm, 23,5 polegadas de fluxo, a velocidade indicada chegou a 125 nós, isso à 5.500 pés de altitude. Fazendo circuitos de ida e volta e mantendo um regime de 75% de potência (com 2.400rpm), a média de velocidade indicada atingida foi de 126 nós. Com esse monte de números na cabeça, a imediata comparação recai sobre os Conquest dotados de motor Rotax. Sim, são menos potentes, com 100hp,

Os novos Conquest também estão recheados de detalhes que melhoraram seu comportamento geral. Entre os quais os montantes de peça única, o conjunto de hélice com duas ou quatro pás e as carenagens do trem de pouso.



e voam mais devagar. Um Conquest com motor Rotax 912S vai fazer no máximo 110 nós, mas em contrapartida vai consumir 21 a 22 litros de gasolina por hora contra 28l/h do irmão movido à Lycoming. O custo da hora de voo do Conquest movido a Rotax, segundo a própria Inpaer é de R\$ 105,00 a 110,00 por hora voada contra R\$ 130,00 do modelo mais potente. Num Conquest de motor Rotax você vai levar cerca de 22 minutos a mais que num de motor Lycoming para percorrer trechos de 500km. E o preço do avião básico com motor Lycoming, e tanto faz se for o O-320 como o IO-320, é de R\$ 185 mil. Um com Rotax 912S sai por a partir de R\$ 137 mil. E se o texto se mostrou um tanto enfadonho com o monte de números, damos uma guinada para dizer como é o comportamento geral do voo do Conquest. É a prova de burros e com boa pegada nos pés. Explico. Com os motores maiores, e muito provavelmente com a hélice soprando ar com mais vigor para a cauda, o leme ficou bem mais atuante. Pode ajudar aos mais duros de pilotagem, mas que fiquem atentos os mais afoba-

dos de pé e mão, para não ver o pobre passageiro ficar chacoalhando que nem João Bobo. Os estóis que acontecem em velocidades entre 60 nós, com avião limpo e sem motor, e 43 nós com motor e flape, pouco pedem correção de pedal. Brigar com o avião dando pedaladas inúteis só vai fazer o bicho reclamar e até cair de asa. Com mais calma é só aliviar um pouco o manche que ele volta a voar em frente, com mansidão. Um detalhe, nos Conquest antigos, o profundor mesmo em voo reto horizontal permanecia meio cabrado. Talvez culpa de uma incidência da asa que depois que foi alterada, resol-



FICHA TÉCNICA

INPAER CONQUEST 180/EXCEL

Fabricante: Inpaer Indústria Paulista de Aeronáutica
Preço das aeronaves ensaiadas: A partir de R\$ 185 mil
Motor: Um Lycoming O-320 de 150hp ou IO-320 de 160hp
Capacidade: 1 piloto mais 1 ou dois passageiros (Excel)
Envergadura: 9,60m
Comprimento: 6,55m
Capacidade dos tanques: 180 litros
Peso vazio: 458 kg e 493kg (Excel)
Peso máximo de decolagem: 750kg
Velocidade máxima de cruzeiro: 140 nós
Distância de decolagem: 150m
Distância de pouso: 150m
Alcance máximo: 1.560km
Razão de subida: 650 pés por minuto (O-320 com hélice quadripá), 1.000 pés por minuto (IO-320 com hélice bipá)



veu a questão do profundor. Agora ele é mantido neutro. Alguma milha de velocidade deve ter sido ganha com isso. Outro detalhe que deve ter sido melhorado no decorrer dos dias, foi uma certa tendência do avião em voar com o nariz voltado para a esquerda. Nos dois aviões ensaiados, essa característica não foi notada. Se antigamente era pedido um tanto de atuação no pedal direito para manter o avião alinhado com a rota, isso aparentemente não existe mais. Muito provavelmente

às custas de uma constante evolução da Inpaer, que como foi dito no começo dessa história, nos faz voltar a cada semestre para conhecer um novo produto. No próximo capítulo, quem sabe, um avião de quatro lugares para concorrer num mercado dominado pelo ótimo RV-10. ■

ONDEACHAR

www.inpaer.com.br



Mude seu destino.

Uma escolha inteligente muda o seu destino e você ainda ganha qualidade de vida.

Você pode escolher entre perder tempo com o trânsito ou aproveitá-lo nos negócios. Reunião de trabalho ou reunião em família. Uma noite em claro ou uma boa noite de sono. Escolha ter uma vida mais saudável.

Escolha a HeliSolutions. Com o Programa de Propriedade Compartilhada você adquire seu helicóptero por apenas uma fração do custo e tem todos os benefícios do tempo a seu favor, além da comodidade de não

precisar se preocupar com a manutenção e administração da sua aeronave. É a escolha mais inteligente para fugir do stress no trânsito, fazer bons negócios e ainda ganhar mais qualidade de vida.

Entre em contato com nossos consultores e mude seu destino. (11) 2117-2120
www.helisolutions.com.br

A vida de um outro ângulo.

Heli  Solutions

Propriedade compartilhada de helicópteros

grande plano

TEXTO E FOTOS: MARCIO JUMPEI



O INCENTIVO E PLANEJAMENTO A CHEGADA DE NOVAS EMPRESAS GARANTE UMA RENOVACÃO NO PADRÃO DE VIDA DA CIDADE DO INTERIOR



Nas esquinas, os carros param para dar a vez. Nas calçadas a conversa fiada anda atualizada desde o último encontro antes de ir à venda. Mas o que o pessoal gosta mesmo é de desfilarem na Avenida Dona Gertrudez. Nela carro vira Ferrari e moto é bólido, mesmo com um motorzinho de um quarto de litro. Os senhores sorriem ao redor da mesa da cerveja. Bass não é músico de jazz, mas é o que se deve manter ao máximo absoluto no som do poderoso para tudo ao redor ficar vibrante. Nada melhor como mais um dia tranquilo de uma cidade de interior paulista que no Wikipédia diz que é terra da escritora Pagú, da pianista Guiomar Novaes e do samba de Geraldo Filme. Município à beira da Serra da Mantiqueira, tem sotaque de mineiro por demais da conta pela proximidade com o estado vizinho.

Também, segundo o prefeito Nelson Mancini Nicolau, em terceiro mandato, em São João da Boa Vista não há moradores de rua e tão poucas favelas. Mesmo assim por uma ideologia política, estabeleceu a necessidade de se fazer um programa de incentivo à chegada de novas indústrias para gerar emprego e divisas. Lugar bom de viver não basta

ter apenas uma bela vista ou um requinte ambiental, e foi ele quem disse.

Dentro dessa filosofia, o aeroporto sempre foi considerado um equipamento interessante para atrair novos empreendimentos. Por essas, já na década de 70, durante seu primeiro mandato, o prefeito Nelson decidiu bancar a desapropriação de terrenos, os primeiros trabalhos de terraplanagem e estabelecer um plano diretor para a ocupação e uso dessa nova ferramenta de trabalho. A conclusão do aeroporto ainda sofreria um atraso de mais de uma década até que nos anos 90 ele foi inaugurado, ainda com pista de terra. A pavimentação veio somente há pouco tempo, durante o Governo Mario Covas, e a iluminação por meio de ajuda da iniciativa privada local, que a cada dia e noite precisava usar mais intensamente, os 1.500 metros do asfalto daquela pista.

O avanço nas condições operacionais da pista era urgente para que o plano desse certo. A cidade estava passando por momento financeiro difícil, a renda municipal estava em decadência, em parte pelas mudanças de paradigmas de produção. Nos últimos anos, o agronegócio de grãos estava indo para o centro oeste do país, a pecuária de



Na página anterior o prefeito Nelson, que à frente do planejamento do futuro da cidade, trouxe novas empresas. Consequência direta foi na melhoria do padrão social da cidade, como a abertura de restaurantes como o Espaço (à direita) oferecendo culinária diferenciada.

leite, uma força local, deixou de existir. E os empresários contatados para mudar o cep de sua indústria sempre indagavam se havia um aeródromo decente na cidade. Fundamental ou não, o certo é que a pista, mais o fato da prefeitura doar terrenos e a isenção de impostos municipais por vinte anos, fez que 25 empresas arrumassem as malas para São João da Boa Vista. Cerca de 4.000 novos postos de trabalho foram criados e a cidade de 80 mil habitantes, que possuía cerca de 12 mil desempregados em 2004 reduziu esse índice para 5.500 em 2009. Há quatro anos atrás, o orçamento municipal era de R\$ 56 milhões, para 2010 esse número será de R\$ 122 milhões. A receita da prefeitura era de 700 reais por habitante e em 2010 deve passar para quase 1.500 reais. Um pouco abaixo do ideal, por volta de R\$ 2.200,00 a R\$ 2.500,00 por habitante. Na visão do prefeito Nelson, sorte também foi a de ter a percepção do bom momento econômico do país, não perder o passo e o bonde dessa ocasião, fazendo um trabalho para reestruturar e dar uma resposta rápida aos empresários que estavam procurando novos endereços para definir novas plantas. No bolo destas contas, a Inpaer, empresa que faz os aviões ensaiados na matéria anterior, também aderiu ao programa da prefeitura e começa a planejar a sua ida para São João da Boa Vista no ano que vem. A fábrica irá ficar ao lado do hangar do aeroclube, que também é o gestor do aeroporto municipal. Amarais, o atual lugar da linha de montagem dos experimentais da Inpaer está crescendo, tanto em termos de volume de tráfego aéreo como no perfil das aeronaves que voam por lá. Neste contexto, fica mais restrita a possibilidade, por exemplo, de decolar com um Conquest para fazer um breve voo de teste. A prefeitura agradece, pois uma empresa desse setor, sempre acaba gerando uma mão de obra especializada de alto nível. No entorno da cidade, condomínios residenciais de alto padrão estão sendo abertos nas vizinhanças. Sinal de que há um fluxo de pessoas com renda de nível superior procurando novas moradias. Outra consequência, o padrão dos restaurantes tem mudado para melhor. O Espaço, foi justamente escolhido



para uma visita por fazer parte dessa tendência. O lugar, apesar de funcionar por sistema de quilo durante o almoço, oferece um cardápio com maior esmero. Isso inclui a decoração, que se em grandes centros não seria nenhuma novidade, naquela cidade tende a se tornar referência. As chefs Maria Cecília e Luana, mãe e filha, nos apresentaram duas opções do cardápio da noite, um carré de cordeiro com fettuccine bicolor (R\$ 39,00) e um risoto de frutos do mar (R\$ 35,00). Tranquilidade na hora do garfo e faca, com a massa entregue no ponto certo e com um intrigante molho de limão que contrapôs com a carne envolta no molho de vinho do Porto. O risoto também, com boa quantidade de frutos do mar, e feita com arroz Paganinni. A escolha pela boa matéria prima também é reflexo dessa nova clientela que bate à porta.

Em termos de hospedagem a cidade consequentemente acaba mudando os seus padrões. Mas se você depender somente da indicação da população, provavelmente vá cair em opções mais voltadas para convenções ou em hotéis de padrão médio, sem charme. A internet e paciência ajudam nestas horas.



O casarão dentro de um dos novos condomínios de luxo não é exemplo único. É um novo padrão de moradia que se alastra pela cidade que também oferece hospedagem mais refinada como a da Pousada do Bosque (à esquerda e na página ao lado).



A Pousada do Bosque fica onde era a Fazenda Desterro, por sinal, se mencionar o primeiro nome, pouca gente vai saber onde ela fica ou o que é, mas com relação ao segundo todo mundo vai saber onde fica, quem mora lá, o que ela fazia antes e toda a fofoca digna de comadres e compadres. Mesmo sendo uma fazenda, não fica longe do centro da cidade, são menos de 3km e o acesso é fácil. São dez quartos no puro estilo fazenda onde não há telefone nos quartos. Internet também não tem. Mas há o charme impagável de um bosque de esguias mangueiras na entrada do hotel e de cima de um dos morrotes da propriedade é possível ter a visão ampla da Serra da Mantiqueira. O nascer do sol nas grandes sacadas dos quartos merece disposição para ser visto pelo horário, mas vale a pena. Senão, o final do dia na piscina também é válido. Lugar de relaxamento, melhora se agendar uma sessão de spa. A cozinha também é típica do interior. Na maior parte das vezes combina o caseiro, com mineiro e caipira, mas essa culinária só sai das panelas se tiver quórum suficiente ou se você optar por pagar a diária com pensão completa.

Pode ser muito bem uma sugestão aos futuros visitantes da Inpaer, quando precisarem ir até São João da Boa Vista



MAPA DE ROTAS

MELHOR ÉPOCA: A região é de clima tropical bem quente. Mas fora questões climáticas, segundo os moradores, o carnaval e o Natal são boas épocas para ir até São João da Boa Vista. Há a Virada Cultural, em maio e roteiros de boas apresentações de teatro e música erudita também fazem parte do calendário anual da cidade.

COMO CHEGAR: O aeroporto é o destaque. O SDJV (22°01'02"S/046°50'27"W) tem a bela pista de 1.500m com balizamento noturno e um bom pátio de manobras. Mas para quem chega de carro, a estrada SP 340 que liga a cidade à Campinas, está em estado perfeito, é duplicada e também é o canal para a ligação com São Paulo (a cerca de 230km) e outras principais vias para o interior do estado como a Rodovia Dom Pedro.

O QUE LEVAR: Moedas. A cidade possui um sistema de parquímetro para as vagas de estacionamento. Isto nas principais ruas. E fique sabendo que a fiscalização é rigorosa. Você vai precisar delas para abastecer as maquininhas.

TARIFAS:

Pousada Do Bosque
Diária solteiro com café da manhã: R\$ 85,00.
Com pensão completa: R\$ 145,00
Diária casal com café da manhã: R\$ 165,00.
Com pensão completa: R\$ 285,00

Bioadventure
Trekking – R\$ 35,00 por pessoa
Escalada em rocha: R\$ 65,00 por pessoa
Rappel em cachoeira: R\$ 80,00
Jipe off road: R\$ 150,00 a diária
Canyoning com retorno de jipe: R\$ 150,00

ENDEREÇO

Pousada do Bosque
Rod. José Luiz de Lima Azevedo, KM 2
Estrada São João da Boa Vista – Santo Antônio do Jardim
Tel.: (19) 3623 4963 / 9647 5668
www.pousadadobosque.net

Spaço Restaurante e Buffet
Av. Tereziano Valim, 75 – Centro
Tel.: (19) 3633 1196
www.spaco.com.br

Bioadventure
Tel.: (19) 342 2033 / 9168 0672 / 9642 0676
www.bioadventure.com.br

para pegar sua aeronave nova, ou acompanhar uma manutenção periódica. Da Pousada do Bosque até o aeroporto é um pulo. Só poderia ter mais opções de lazer, existe a possibilidade de alugar cavalos para um passeio, mas o hóspede de um lugar como aquele muito provavelmente buscaria mais alternativas.

A Região, lembrada por ser terra da água, entrega um menu pronto de roteiros, mas curiosamente esse elemento natural, tão em voga, é pouco explorado. Pelo menos, por lá, ainda é bem preservada.

O exemplo típico é a vizinha Águas da Prata. A cidade é uma velha senhora. Uma moça que já foi a mais cobiçada do bairro, envelheceu e não soube conviver como peso da idade. Parou no tempo e deixou que ele a consumisse paulatinamente até chegar ao estado quase vegetativo. Imberbe com seus problemas, não atrai mais os muitos olhares que antes lhe eram comuns. Essa é a impressão e contraponto a São João da Boa Vista, a menos de um quilômetro distante. Águas da Prata se antes já foi um dos grandes destinos turísticos do interior paulista, atualmente convive com hotéis abandonados e um turismo que se resume em uma pequena feirinha de rua com quiosques vendendo alguns pequenos artesanatos, doces e salgados. Um dos hotéis, com 52 quartos e sem fun-





Na página anterior, a imagem do turismo de Águas da Prata, quiosques simples e o pior, ao lado, a visão de abandono do balneário da cidade. Tremendo contraponto com o potencial que toda a Região possui.



cionar, foi oferecido por R\$ 2 milhões. Pela metade disso, um outro, podia ser comprado com pouca conversa.

Segundo moradores locais, administrações públicas erráticas, pouco produtivas e a falta de reciclagem na cultura local fizeram que a cidade perdesse a vez e encolhesse economicamente. Um tremendo de um balneário, de arquitetura moderna e imponente morre aos poucos no centro da cidade, sem uso e produtividade. Mas há sementes que não podem ser desperdiçadas. Logo na entrada do município há o Canto dos Xamãs que está trabalhando em parceria com a agência Bioadventure. O negócio deles é esporte de aventura. canyoning, trekking e escaladas em rocha e cachoeiras feitos ao redor da cidade. E esse termo é bem descritivo dos produtos que eles oferecem. Um dos circuitos fica a apenas 1,5km do centro da cidade. Ouro para ser colhido com as mãos que ninguém nunca aproveitou, com belas cachoeiras e um paredão de 60 metros para ser explorado. Consciência ecológica e espiritual complementam o roteiro.

Esse pessoal da Bioadventure pode se tornar uma bela parceira da Pousada do Bosque na oferta do que fazer para seus hóspedes. Pedir um roteiro na recepção do hotel é fácil, todo mundo se conhece naquelas vizinhanças. Essa simbiose entre as duas localidades, com uma oferecendo a estrutura para os negócios e a outra com as opções de lazer, também pode servir para que uma complemente a outra fazendo que forasteiros e locais ganhem com isso. Como diria o Prefeito Nelson, é só não perder o bonde. ■



ANGEL
EQUIPAMENTOS
FOTOGRAFICOS

Quando a fotografia faz toda a diferença.

O equipamento certo está aqui. Feliz 2010!



Tamrac 5606 System 6



CompuTrekker AW



National Geographic NGW2025



Vertex 200AW



Dryzone 200



Slingshot 200



Tamrac 5584 expedition 4x



Tamrac 5767 velocity 7X

Compre também pelo nosso site:
www.angelfoto.com.br

Rua 7 de Abril, 125; Lojas 29/31 - Centro - São Paulo - SP
Tel: 11 3257-3498 | 3259-5450 • vendas@angelfoto.com.br
seg. a sex., das 8h30 às 18h30; sáb., das 9h às 13h

FOTOS: MARCIO JUMPEI | STYLING: EQUIPE HIGH
MAKE UP E HAIR: SÉRGIO MELO, VANIA SOUZA (STAFF ESTHETIC & HAIR)
MODELOS: BARBARA RATZ (TEN MODELS), EDITH TAVARES
CAMAREIRA: RITA VIEIRA

- Chapéu em palha com lenço MagaMee para Endossa – R\$ 62,00
- Bata Nipo - Super Wish para Endossa R\$ 50,00
- Brinco pingente - Francesca – R\$ 130,00

- Boné vermelho - MagaMee para Endossa – R\$ 29,00
- Colar Guarani - Francesca R\$ 243,00
- Chamise florido - Karina Caldeira para Endossa – R\$ 85,00

MISTURA

FINA



- Blaser Dupla Face - Muhle - R\$ 195,00
- Vestido Mônica - Muhle - R\$ 99,00
- Calça xadrez - MCD - R\$ 289,00
- Anel dourado com pedra Francesca - R\$ 165,00
- Colar bolas coloridas e detalhes em palha - Francesca - R\$ 243,00
- Sandália bege com pedras Ferry - R\$ 395,00
- Carteira quadrada em elanca quadriculada - The sacoches de nosotros para Endossa - R\$ 55,00



- Vestido Godê - Santa Expedita para Endossa - R\$ 95,00
- Calça Ibiza linho A. Niemeyer - R\$ 494,00
- Blusa decote quadrado Muhle - R\$ 120,00
- Vestido Marta - Flor - R\$ 498,00



- Vestido Ilha Grande A. Niemeyer – R\$ 494,00
- Faixa Karina Caldeira
- Colar 3 fios - Francesca – R\$ 319,00
- Pulseira - Francesca – R\$ 320,00
- Tênis - Camper – R\$ 785,00
- Regata - Minha mãe que fez – R\$ 30,00
- Saia Joana franjas - Melina Nunes R\$ 320,00
- Sandália vermelha - Sarah Chofakian R\$ 786,00



- Corpete Dupla face - Super Wish para Endossa – R\$ 60,00
- Calça jeans saruel - MOB – R\$ 239,00
- Sandália Python com verniz - Alexandre Birman – R\$ 800,00
- Bolsa com estampas de medalhas Longchamp – R\$ 620,00
- Relógio caixa retangular Orient – R\$ 375,00
- Anel de prata pedra lilás Francesca – R\$ 256,00



- Tomara que caia - Santa Expedita para Endossa – R\$ 100,00
- Jaqueta - Tricky Hips para Endossa – R\$ 95,00
- Calça jeans - Forum – R\$ 385,00
- Bolsa em couro ecológico com alça de vinil - The sacoche de nosotros – R\$ 80,00



- Camiseta gato com detalhe em corrente - MCD – R\$ 178,99
- Calça turca Muhle – R\$ 160,00
- Mini bolsa xadrez e alça em veludo metalizado salmão - The sacoche de nosotros – R\$ 55,00
- Pulseira madeira cobra Francesca – R\$ 350,00
- Sapatilha verde listras pyton Zeferino – R\$ 625,00

AGRADECIMENTOS

Restaurante Villa Távola
Rua Treze de maio, 848
Bixiga – São Paulo
Tel.: (11) 2842 9620
www.villatavola.com.br



- Camiseta estampa floral Triton – R\$ 129,00
- Calça faixa - Muhle – R\$ 160,00
- Óculos de sol branco - Calvin Klein para Óticas Brasolin – R\$ 467,00
- Relógio Prata Pulseira de pontas Storm – R\$ 758,00
- Bolsa estampada pano MCD – R\$ 279,00
- Sandália meia pata Schutz – R\$ 300,00

ONDEACHAR

- Endossa / Loja colaborativa
www.endossa.com
- Staff Esthetic & Hair
Tel.: (11) 3062 2434
 - Muhle
Tel.: (11) 8644 4112
www.muhle.com.br
- The sacoche de nosotros
Tel.: (11) 9182 8485 / 9355 9255
 - Super Wish
Tel.: (11) 8560 9257
www.flickr.com/super.wish
 - Tricky Hips
Tel.: (11) 8245 7575
www.trickyhips.com.br
 - MagaMee
Tel.: (11) 7415 3470
magamee@ymail.com
 - Minha mãe que fez
Tel.: (11) 5539 0481
www.flickr.com/minhamaequefez
 - Karina Caldeira
Tel.: (11) 3368 8490 / 7381 4049
www.karinacaldeira.multiply.com
- MOB
Tel.: (11) 3081 0323
- MCD
Tel.: (11) 3525 0544
- Forum
Tel.: (11) 3062 8007
- Longchamp
Tel.: (11) 3552 1555
- Triton
Tel.: (11) 3085 9089
- Melina Nunes
Tel.: (11) 3081 0631
- Flor
- Shopping Cidade Jardim - SP
Tel.: (11) 3552 6000
 - A. Niemeyer
Tel.: (11) 3285 4377
 - Camper
- Shopping Iguatemi - SP
Tel.: (11) 3813 0383
 - Ferry
- Shopping Morumbi - SP
Tel.: (11) 5181 1156
 - Schutz
Tel.: (11) 4508 1492
 - Sarah Chofakian
TEL.: (11) 3081 3164
 - Alexandre Birman
Tel.: (11) 3045 9077
 - Zeferino
Tel.: (11) 3064 1006
- Francesca Romana Diana
Tel.: (11) 3552 3010
 - Óticas Brasolin
Sac (11) 5058 3500
 - Storm
Tel.: (11) 3049 7777

A BOA CONVERSA RENDEU.

Sveja São Paulo

Comer & Beber 2009

BAR

São Pedro São Paulo

ELEITO NA ESPECIALIDADE

Happy Hour

EDITORA Abril



SÃO PEDRO SÃO PAULO, ELEITO
O MELHOR HAPPY HOUR DE
SÃO PAULO PELA REVISTA VEJA.



SÃO PEDRO SÃO PAULO.

Rua Renato Paes de Barros, 137 - Itaim Bibi
São Paulo - 04530-000 - Reservas: (11) 3079 4028
www.saopedrosoapaulo.com.br

MINI COOPER S CLUBMAN

JATO PURO

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN | FOTOS: MARCIO JUMPEI

MUITA CHINFRA NESSE PEQUENO ESPORTIVO, QUE DE QUEBRA, ENTREGA UM MELHOR ESPAÇO INTERNO PARA PASSAGEIROS E BAGAGENS



Não é um clube privê. Apesar da tradução do nome indicar que é um clube para homens, as mulheres, estas são as que mais se interessam pelo carro. Ele é mais do que aquele veículo que elas vão torcer o pescoço para ver se o status, charme e motorista, bem nesta ordem, valem à pena. Ele é o Mini Cooper S Clubman, versão, digamos, mais alongada do modelo que virou coqueluche entre os mais antenados e descolados. Para uma amiga com jeito de modelo, o Mini é perfeito para ela. Carrinho tão de menina. Pode ser. A mistura de linhas redondas do capô à traseira (você vai perder um bom tempo contando os mais de 40 círculos no seu interior) com a capota e a sua linha da cintura reta foi muito bem elaborada. Talvez, uma das melhores releituras de um modelo clássico que já chegou ao mercado. Ela, que deu uma volta, ops, desfilou, na bombada e congestionada avenida principal da cidade, nem quis saber se o motor 1.6 turbo, de quatro cilindros, alma BMW, com 175cv trataria emoções fortes ao condutor. Se quiser uma condutora que combine mais com a letra S desse Mini, fale com a Charlize Theron e peça a ela dirigir como estivesse no filme Saída de Mestre. Talvez você se

apaixone por ela, ou pelo Mini. Ele é mais acessível. Por R\$ 129.500,00 entrega uma aceleração de 0-100km/h em pouco mais de 7,3 segundos. Uma pista de aeroporto com 1.500m foi curta para que as seis marchas do Clubman, fossem usadas a pleno. Partindo da imobilidade, com o pé direito cravado e usando o modo automático, o ponteiro chegava até os 6 mil giros para seguir para a marcha seguinte. O câmbio no modo sequencial, seu comando pode até chegar a giros um tanto mais altos, mas seria desperdício. Nessa tocada, o enorme velocímetro no centro da cabine indicava cerca de 185km/h. Se a pista fosse 300m mais longa a marca dos 200km/h seria facilmente ultrapassada. Segundo o site da Euro Import, um dos endereços que você pode comprar esse foguetinho no Brasil, 225km/h é a marca a ser conseguida como máxima neste Mini. A pista parecia combinar perfeitamente com o modelo, sentado em seu interior, é nítido a semelhança com um cockpit de avião.

Os comandos de acionamento de janelas, luzes internas e teto solar, tudo remete aos switches encontrados em diversas aeronaves. Nas espaçonaves Apollo, existem dispositivos semelhantes. Para dar a partida, mais uma dica de que o modelo

Interior bem acabado e com estilo aeronáutico. O departamento de design trabalhou bem. E ninguém vai esquecer do enorme velocímetro no centro do painel, e nem dizer para o guarda que nem viu a quanto estava.



tem um quê de BMW, marca que também é dona da Mini. O procedimento é colocar a chave, que lembra um pirulito, num compartimento no painel e logo em seguida, com o pé no freio, apertar o botão de partida. Para desligar só é preciso apertar o mesmo botão e retirar a chave pressionando-a levemente à frente. Da mesma forma que nos BMW.

O estiloso jeitão do Clubman reflete toda a sua tecnologia embarcada. Há o sistema DSC de controle de estabilidade e modo S (opcional e que custa R\$ 570,00) que vai deixá-lo ainda mais esperto, trocando as marchas a giros mais altos e mais rapidamente. O controle de tração também está disponível como opcional.

No capítulo entretenimento, há entrada USB para o seu iPod ou iPhone, e o sistema de som é mais que o suficientemente baca-

na para ouvir a sua música com o prazer e a qualidade que você merece.

Sobre o capítulo acessibilidade, o Clubman possui um detalhe diferenciado. Uma terceira porta do lado direito. Na verdade uma meia porta, sua largura é menor que as duas principais. Mas garante uma melhor condição para os passageiros do banco traseiro entrarem e saírem com mais conforto. E claro, há o porta malas. O Mini nunca foi projetado para ser o primeiro ou único carro da família, principalmente se esta tiver filhos. Não é a dele.

O Clubman oferece 260l de capacidade, o que não é muito mas dá para levar a bagagem de um final de semana de um casal. Você coloca a bagagem através de duas portas traseiras e esse desenho, estilo camioneta antiga, contribui para o charme



produto

da traseira do carro, mas vai limitar a visão pelo retrovisor central. Vá se acostumando a usar mais os espelhos laterais.

Fora do asfalto reto e impecável da pista de decolagem, a vida ao volante do Clubman continua tão boa quanto seu irmão 26cm mais curto. O carro ainda conserva uma agilidade elevada, semelhante a que foi imortalizada pelos Mini Morris, originais de 1959. Esteçar é com ele. Como também é fazer curvas bem fechadas ou alterar trajetórias quanto for necessário. Ajudam o conjunto de suspensão e das grandes rodas aro 17 calçadas em pneus flat run. Como todo carro que utiliza pneus de perfil baixo, todos vão saber das mais diversas imperfeições do asfalto geralmente encontrado nas ruas e estradas brasileiras. E cuidado redobrado com os buracos. Caso um dos pneus furar, o Mini vai te avisar por meio de um sinal luminoso no painel. Nesses casos, o recomendável é manter uma velocidade de até 80km/h e procurar o borracheiro mais próximo. O carro só não gosta muito do nosso combustível. O ideal é abastecê-lo com gasolina Podium ou aditivadas, mas fique sabendo que se não tiver escolha além daquelas de marca cachorro, o Mini pode reclamar e achar que você está abusando da paciência dele. Mas depois de alguns momentos de angústia e tal-



vez se acostumar com a gororoba líquida oferecida, ele não vai lhe deixar na mão. Vai funcionar a pleno, mas se puder, assim que possível, tente achar um posto oferecendo um combustível de melhor qualidade. Falando em combustível, usando um pé de anjo, mantendo os limites da lei nas estradas, a média alcançada foi de 11,5km/l (com gasolina aditivada), já durante a primeira metade do ensaio, com gasolina Podium, mesclando com uso urbano e as exigências dos testes de aceleração, esse número caiu para 8,7km/l. Em geral, você vai chegar a fazer 410km com um tanque. Distância suficiente para ver que os bancos de couros são efetivamente confortáveis, e como disse um engenheiro amigo nosso que fabrica aeronaves experimentais, são ótimos para serem copiados. Já seu estilo, esse não dá para copiar, prefira o original. ■

ONDE ACHAR

Caltabiano MINI
Av. Eusébio Matoso, 730 – Pinheiros - São Paulo
Tel.: (11) 3092-1000 / www.caltabianomini.com.br

Euro Import MINI
Av. Pres. Arthur da Silva Bernardes, 575 - Curitiba
Tel.: (41) 3014-9800 / www.euroimportmini.com.br



Ilha Splendor. Uma pousada inesquecível.



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



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

A HORA



O consenso era de que uma leve razão de subida estava começando a aparecer. O mercado de aviação executiva talvez esteja respirando mais aliviado. Se você lembra da imagem negativa de que o segmento teve no auge da crise, com o governo americano repudiando a visita dos empresários da indústria automotiva, que foram até Washington para passar o chapéu, cada um em seu jato corporativo,

de aeronaves executivas do mundo e que chegou a cortar pela metade o seu quadro de 16 mil funcionários, acha que ainda está cedo para chamar o momento de virada, mas sem dúvidas está mais otimista para o ano de 2010.

Apostando nesse conceito há fabricante que não está parado. A Gulfstream está a pleno vapor no desenvolvimento do G650 e do G250. A primeira apresentação de ambos os modelos

DA XEPA

mais a montanha de cancelamentos de encomendas e uma consequente redução do tráfego aéreo, a NBAA, a maior feira do planeta dedicado a esse tipo de transporte, apesar de seus corredores com baixo quórum, até que mostrou um ambiente mais propício aos negócios. Principalmente aos brasileiros. Ainda bem, pois empresas como a Cessna, nem querem saber mais de 2008. Jack Pelton, presidente da maior fabricante

aconteceu há poucos meses e os primeiros voos devem ocorrer até o final de 2009.

Certo, você vai dizer que a própria Cessna cancelou o programa de desenvolvimento do Columbus, que seria o seu maior jato e que a Cirrus está a procura de novos investidores e deixar a empresa mais saudável para a finalização dos trabalhos em cima do monojato SF50 Vision, que deve receber a certificação em 2012. A Piper de-

clarou que vai investir num aumento de 50% na suas linhas de produção do ano que vem, mas deve ser levado em consideração que esse aumento será baseado nos atuais números de fabricação que sofreu severos cortes. No primeiro semestre de 2009 a tradicional fabricante produziu 45 aeronaves, sendo que o total em 2008 fora de 268 aeronaves.

Mesmo assim, uma NBAA nunca é de jogar fora.

Talvez a grande novidade tenha sido apresentada pela Embraer. O Legacy agora tem nova versão, o que era 600 agora se tornou 650. O jato pode cumprir etapas de até 3.900mn (7.223km) com quatro passageiros a bordo. Se colocar mais quatro passageiros o alcance reduz em apenas 100mn. O alcance é cerca de 926km maior do que a versão anterior, resultado da instalação de um tanque de combustível ventral maior e do aumento na capacidade dos tanques da parte central das asas. O Legacy 650 carrega agora 9.042kg de combustível, 1.160kg a mais. O peso máximo de decolagem passou para 22.570kg. Os motores Rolls-Royce AE3007-A2 de 9.020lbs de empuxo é uma nova versão 10% mais potente dos que equipavam anteriormente o primeiro jato executivo da Embraer, e se difere também por ter duas



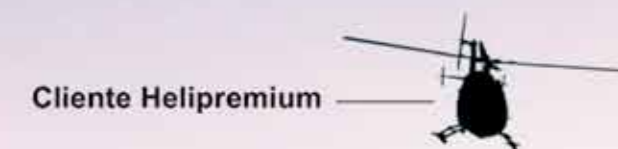
Corredores com bastante espaço para circular e muita gente querendo puxar conversa. Essa foi a imagem geral da NBAA 2009.



palhetas a menos, 24 no total, no disco da turbina. As asas agora são as mesmas utilizadas no ERJ-145XR. A tabela de preço do Legacy 650 também aumentou passando de US\$ 27,45 milhões para US\$ 29,5 milhões. Para os pilotos, o painel Primus 1000 deu lugar a suíte Primus Elite com telas de LCD no lugar dos antigos tubos de raios catódicos.

Na Bombardier, os esforços estavam em cima da versão corporativa do jato regional CSeries e para não dizer que nesse segmento não há espaço para compras nababescas, a Airbus vendeu dois A340-500 em versão executiva para um chefe de estado Oriente Médio. Esse grandes jatos deverão ser entregues até 2013, depois de passarem 18 meses por trabalhos de configuração interna.

Para os brasileiros, a impressão é que os americanos vão ter que remar muito para o mercado voltar a crescer. E botam muita fé nos negócios abaixo do equador. Muitos foram até a feira mais para dar um apoio aos representantes das diversas marcas expositoras e aos clientes, teve gente que não ficou com Nextel sem funcionar. Ana Quirino, da National Freight viu que neste ano a NBAA se mostrou bem proveitosa para fazer negócios, até mesmo por conta da falta de público. Tempo disponível para as boas conversas de negócios não faltou. Pelo jeito, para quem comercializa aeronaves no Brasil, a impressão é a de estar com a faca e o queijo na mão. ■



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

○ SABOR DA VIDA



Macarrão, fonte de vida. Essa não foi a minha mãe quem disse apesar dela sempre ter acreditado que um prato de pasta italiana sempre faria bem à saúde. Macarrão pode ser o prumo para uma vida, além de fornecer os benefícios alimentares. Pelo menos para Giovanna Squadroni. Essa nonna, como toda boa moça italiana, conviveu com a cozinha desde criança. O barato dela era fazer macarrão, fazer pasta. Veio para o Brasil como tantos imigrantes, casou e formou família. O tempo passou e sua história poderia ser uma entre tantas que a gente não se cansa de ouvir. A vida lhe deu felicidades e tristezas, uma das filhas sucumbiu ao câncer, teve que ver o marido dar adeus prematuramente. Na terceira idade resolveu que essa história de ficar esperando sentada o tempo passar era balela e resolveu fazer o que sempre gostou. Macarrão. Primeiro as amigas vizinhas começaram a comprar seus produtos, depois a notícia se espalhou e o jeito foi inventar uma marca. O Sabores da Nonna fabrica por enquanto massas secas mas deve abrir seu leque com massas frescas em breve. Nas caixinhas de papelão, a quantidade certa para você se esbaldar, por exemplo, em tagliarinis de moranga, espinafre ou ao natural. Nada de água como ingrediente para fazer a massa. Somente farinha, ovos e óleo. A indicação dessa história veio do Chef Vinícius Manfredi, membro da FIC - Federação Italiana de Chefs. Ele também foi o responsável por botar a mão na massa e nos mostrar o potencial dos produtos da dona Giovanna. A receita seria até simples, um tagliarini de moranga (R\$ 20,00 o quilo) com molho meio pomodoro, quase um putanesca, só que sem anchovas. A base do refogado para fazer o molho de tomate recebeu um copo de vinho tinto e a finalização mereceu manjeriça e queijo pecorino. Para comer de joelhos. O cenário das fotos é da loja Espaço Gourmet, local perto do aeroporto de Congonhas (SP) e que como pode ver, vende jóias para a cozinha. Do fogão Gourmet (R\$ 5.680,00 o de quatro bocas e R\$ 6.498,00 o de seis) à panela espagueiteira Artinox (R\$ 180,00), tudo que é preciso para montar uma cozinha de alto nível, tanto em restaurantes como para aqueles Chefs caseiros que desejam receber os amigos, pode ser encontrado nesta loja. A visita ao lugar é diversão garantida para quem gosta de culinária. E sim, tivemos vinhos para dar o arremate ao dia. O carmenère escolhido, o da vinícola chilena Anakena, trazido ao Brasil pela Mercovino e que pode ser encontrado na Ilhabela Freeshop. A garrafa de R\$ 29,00 o fez uma bela escolha com custo benefício atraente, fator relevante e que somado a própria boa qualidade do líquido, transformou a sessão de fotos numa verdadeira Festa de Babette que poderia ter se estendido pelo resto do dia. ■







ONDE ACHAR

Sabores da Nonna
www.saboresdanonna.com.br

Mercovino
www.mercovino.com.br
Representante:
Ilhabela Freeshop
Tel.: (11) 8281-3546 / (12) 3896-5428
www.ilhabelafreeshop.com.br

Espaço do Gourmet
Av. Washington Luis, 3567
Aeroporto - São Paulo
Tel.: (11) 5681 9055
www.espacodogourmet.com.br

Vinícius Manfredi
www.campanhamanfredi.com
manfredi@campanhamanfredi.com



**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

NÃO DORME NO PONTO

TEXTO E FOTOS: MARCIO JUMPEI

O empresário brasileiro estava fazendo um voo entre os Estados Unidos e a Europa quando inesperadamente seu avião apresentou um problema e a viagem teve que ser interrompida no meio do caminho. No solo, um breve telefonema para o Brasil e na manhã seguinte um outro jato similar ao dele já estava a postos para completar a missão enquanto a manutenção de sua aeronave era feita.

Este é o típico exemplo de eficiência que se espera quando a Jet Aviation apresenta seus produtos e serviços. A empresa que nasceu suíça e hoje está debaixo do mesmo guarda chuva da Gulfstream, começa a expandir sua atuação em terras tapuias com a inauguração de seu novo hangar em Sorocaba (SP). Mais do que a construção em si, a Jet Aviation pretende aplicar aqui um padrão reconhecido no resto do planeta. O nome é quase uma grife em termos de prestação de serviços no mercado de aviação executiva.

O projeto do hangar começou em 2008, mas Sorocaba não foi a primeira escolha para a instalação da base. O aeroporto de Viracopos em Campinas era uma opção mais desejada. A condição de aeroporto internacional seria a grande vantagem, além do amplo espaço físico do pátio e a pista de metragem mais que o suficiente para voos de longas distâncias. Percalços com problemas ambientais e do projeto de ampliação de Viracopos, que até agora não saiu do papel, impossibilitaram a construção do hangar. Então os olhos voltaram-se para Sorocaba, que segundo a própria Jet Aviation, por acreditar nos planos de desenvolvimento do aeroporto que, por exemplo, deve receber equipamentos para operações por instrumentos em breve.

O hangar pode receber aeronaves até o porte de um Gulfstream G550, a estrutura do piso foi toda planejada para receber esses grandes jatos. A Jet

Aviation pretende dividir área de 2.000m² coberta do hangar em duas partes. Uma dedicada a hangaragem e uma segunda para os serviços de manutenção. Já nos primeiros dias de funcionamento do hangar, três contratos de hangaragem estavam sendo fechados. Há três andares com espaço para salas que os clientes podem adequar ao seu gosto e mais uma sala vip de atendimento geral.

A Jet Aviation como em todo mundo, é uma empresa de atendimento multimarca, sendo assim, é plausível que num futuro próximo, por volta de 2011, além de ser o centro de serviços Gulfstream, ela comece a atender outras bandeiras. Na prática estará atuando num mercado de porte de um King Air para cima.

Seus serviços vão além dos oferecidos dentro do hangar. Na Labace 2008 foi anunciado um acordo com a Tropic Air oferecendo os serviços de gerenciamento de frota e fretamento. Por enquanto o principal modelo oferecido para fretamento é um Cessna Citation CJ3. Se você precisar de um helicóptero saiba que pelo padrão da companhia, serão oferecidos apenas modelos biturbina e com uma dupla de pilotos a bordo. Nada de táxi aéreo pirata na área da Jet Aviation. Para prestar serviços, não basta o táxi aéreo existir. Ele vai ter que



passar pelo crivo de um inspetor da Jet Aviation que vem ao Brasil de tempos em tempo para ver o que está sendo feito. E isso inclui padrões operacionais. O rigor é todo para garantir que aquele cliente da marca em outros país, receba o mesmo tratamento quando vier ao Brasil. Este inclusive é arma de venda. Ele quer encontrar aqui o mesmo padrão de serviço que encontra na Jet Aviation em outros cantos do mundo, que pode ser medido com um outro produto, o Flight Following, sistema que informa a todo instante como está indo o voo do cliente. Quem precisa saber, vai receber constantemente notícias se o voo chegou no horário certo, se o passageiro embarcou corretamente. Isso nem que seja necessário o representante da Jet Aviation ir dormir com vários telefones ao pé do ouvido. ■

ONDEACHAR

Jet Aviation
Tel.: (11) 5053 3508
www.jetaviation.com
charter_brasil@jetaviation.com

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

○ MUNDO AOS SEUS PÉS



TEXTO: EDUARDO BASKERTIN
FOTOS: DIVULGAÇÃO

Imagine o que uma designer de tapetes poderia fazer na sua casa. O elemento que serve como um arremate na decoração, dá o clima aconchegante, sobre um degrau e se torna arte. Tudo culpa de uma irrequieta novaiorquina que estabeleceu raízes e filhos no Brasil há seis anos. Lina Miranda estudou e começou a trabalhar com tapetes ainda nos Estados Unidos mas

1.200,00 o metro quadrado), e em dhurries indianos, mais finos (R\$ 700,00 o metro quadrado). Os modelos tibetanos são feitos com técnica milenar, passado de geração para geração. A matéria prima é lã de carneiro criado nas montanhas e que possuem alto teor de lanolina, o que lhe garante extrema maciez e maior durabilidade. A lã é fiada manualmente como também é o processo de tingi-



veio para cá e agradou gente de peso. Nomes como Sig Bergamin, Roberto Migotto, Kiko Salomão e Diego Revollo viram suas peças e notaram que seus desenhos eram algo mais. Os trabalhos de Lina não são mesmo qualquer coisa, meticulosa, ela foi atrás da melhor produção e chegou no Nepal e na Índia. Sua grife, a Square Foot é especializada em tapetes tibetanos, mais espessos (R\$

mento. O tapete é tecido por nós e no processo também é utilizado a seda pura e outras fibras vegetais. Os dhurries por sua vez, são feitos em teares horizontais. Todo tramado, é feito de algodão, chenille e seda. Toda essa beleza é produzida atrelada em ações sociais. No Nepal, os tapetes são feitos numa comunidade de artesãos procurados, além da própria Lina, por dois outros importantes



designers do ramo, um alemão e uma australiana. E o trio mantém, com um percentual do custo de produção de cada peça, uma creche e uma enfermaria anexo à fábrica. Toda a produção também é certificada pela Rugmark e pela Care Faire, instituições que garantem e dão aval de que todo o processo não utilizou de trabalho infantil. O planeta agradece. Não só por esses motivos, mas pela beleza dos desenhos da Lina, seus tapetes mal chegam ao Brasil e encontram compradores. São duas coleções ao ano, uma no inverno e outra no verão. As cores fortes são característica de seu estilo, que gosta da vivacidade no ambiente. Neste final de ano chegaram os primeiros exemplares da coleção 2010 com padrões inspirados no Mediterrâneo. As cores predominantes são o azul e o coral, uma das fontes de inspiração é a cerâmica Iznic. Escamas e padrões de listras completam a referência à aquela parte do planeta. E ao que parece, esse tipo de arte tem sido bem assimilado por quem entende. Em época de crise, os tapetes da Lina não ficaram parados. Voaram direto para as casas dos clientes. Talvez pelo povo ver que pode ser muito mais rentável e agradável aplicar dinheiro num bem que vai lhe trazer muito mais satisfação do que os altos e baixos da bolsa. ■

ONDE ACHAR

Square Foot
Tel.: (11) 3083 3425
www.squarefoot.com.br



Com que roupa eu vou? Não importa a roupa, o manequim tem que ser Expor!

Realistas, estilizados, plásticos, básicos, ousados... Seja qual for o seu estilo, a Expor tem o manequim certo para a sua loja. Há 40 anos, na vanguarda, oferecendo diferentes linhas de manequins que inovam em design e tecnologia, lançando tendências no mercado.

Quem faz moda quer Expor.



Showroom: Av. Brasil, 637 • Jd. Paulista • Cep: 01431-000 • São Paulo • SP • Tel: 55 11 3887-3205 • Fax: 55 11 3884-5365 • www.expormanequins.com.br

AQUI OS SONHOS VOAM ALTO

MUITA TECNOLOGIA E ENTUSIASMO FOI
NECESSÁRIO PARA VENCER UMA DAS MAIS DURAS
COMPETIÇÕES DO SEGMENTO AERONÁUTICO



Em plena semana de comemorações ao mês da aviação, no berço aeronáutico de São José dos Campos (SP) oitenta e um aviões esperam a sua vez de decolar. Graças aos deuses, não é nenhum problema de congestionamento aéreo e sim, a rotina diária do XI AeroDesign, competição organizada pela SAE Brasil e patrocinada por grandes empresas do setor, como EADS, Embraer, Dassault Aviation, GE, Honeywell, Rolls-Royce, SAP, SSAB, CEF, Rockwell Collins, Infraero, Zodiac e Parker Aerospace. Na taxiway transformada em pista de decolagem, as mais mirabolantes soluções de engenharia aeronáutica estão sendo colocadas à prova. Tudo feito por equipes compostas de futuros profissionais do setor. Havia 91 equipes inscritas e, desse total, 81 compareceram vindos de 15 estados brasileiros, do Distrito Federal além de países como a Venezuela, México e Índia. O objetivo para os competidores era de construir uma máquina voadora rá-

dio controlada que fosse capaz de carregar, dependendo da categoria, determinados padrões de pesos e fazer um completo circuito de voo. Para a organização, o objetivo era bem maior. Estimular toda essa moçada a beira de ingressar na carreira profissional.

A competição, aliás, começava bem antes de colocar as máquinas para voar. Todo o projeto era sabatinado por comissões de juízes formados por engenheiros da indústria aeronáutica. Uma boa apresentação conta pontos. Depois disso, é hora de chegar ao céu. A cada bateria de decolagem ultrapassada, os aviões eram carregados com uma maior quantidade de carga, simuladas por barras de chumbo, até chegar no limite de cada projeto.

São três as classes de competição, Aberta, Regular e Micro. Na primeira não há restrições de medidas ou quantidade de motores instalados nas aeronaves (contanto que a soma das cilindradas esteja entre 15,08cc e 19,9cc) e há um limite de distância de 61m para a decolagem. Na

Regular são aceitos apenas monomotores com cilindrada de 10cc, existem restrições geométricas e de distância de decolagem, entre 30,5m e 61m. A grande novidade foi a classe Micro que teve sete equipes participantes. Os aviões devem caber numa caixa de 0,125m³ e podem usar motorização elétrica. Nesta classe os aviões devem decolar em até 30,5m.

Para variar, as equipes não economizaram em tecnologia. Material leve de construção como a fibra de carbono eram normal de ser encontrado. Muitas asas voadoras forma propostas, alguns projetos aproveitaram o interior das seções centrais para o carregamento da carga, uma delas, veja só, sem qualquer superfície de comando vertical. O controle direcional era feito por vetoramento de empuxo. Morram de inveja o Sukhoi Su-37 ou F-22 Raptor. Neste ano foi apresentado o primeiro quadrimotor equipado com motores de 0.3in3. Muita telemetria para coleta de dados também foi largamente utilizada pelas equipes. A coisa está ficando para lá de sofisticada. A indústria agradece, pois boa parte dessas equipes, vai acabar sendo empregada em empresas topo de linha. Alguns com emprego no exterior, e muitas vezes, a participação no AeroDesign serviu como fator considerado para a contratação. No final de muita vibração a equipe Cefast, do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, saiu campeã da classe Regular, na Aberta quem levou a taça foi a Charlie Open, da Escola de Engenharia de São Carlos. Da mesma cidade saiu a campeã da Micro, a Equipe EESC-USP Mike. As equipes que se classificaram em primeiro e segundo lugar (EESC-USP Alpha) na classe Regular garantiram a participação no SAE AeroDesign East Competition que acontece nos Estados Unidos no primeiro trimestre de 2010. Essas vão ter a companhia das primeiras colocadas nas classes Aberta e Micro. E se você quer saber, o Brasil sempre faz bonito, como todos os anos faz em São José dos Campos. ■

ONDEACHAR
www.saebrasil.com.br



Uma união entre a natureza, o design e a sustentabilidade



Em Piedade, a 105 km de São Paulo, o **Pouso e Gastronomia Ronco do Bugio** une design sofisticado e preservação da natureza. O projeto arquitetônico privilegia o uso de materiais de demolição, tanto em suas 13 suítes como no amplo Espaço Terapêutico, no restaurante, comandado pelo chef Luis dos Santos, e nas outras instalações do hotel. A preservação ambiental é premissa no **Ronco do Bugio**, que aliada a uma decoração rústica, confere conforto e sofisticação aos visitantes.

Informações e Reservas:
Tel.: (11) 8259-7788 / Tel.: (15) 3299-8600
www.roncodobugio.com.br
Piedade - SP

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN | FOTOS: MARCIO JUMPEI

CORRENDO *contra* TEMPO

Outubro, mês agitado em São Paulo. A cidade que mais fica parada no trânsito oferece feira de carro, moto, barco e além disso há a Fórmula 1. Mas para o turista entusiasta do corre corre que vai para ver isso tudo, o que ele encontra mais são os congestionamentos fora de controle. Deslocamentos rápidos só mesmo na pista com a Fórmula 1, que vive da diferença de milésimos de segundos. E verdade seja dita, um espetáculo como poucos merece ser visitado em alto estilo. Dando uma rasteira em toda a aglomeração de São Paulo, na cidade dos helicópteros um serviço oferecido pela LRC Eventos já virou tradição, em dia de corrida, o burburinho também está no ar.

Neste ano foram convocados 10 aeronaves, a maior parte monoturbinas AS350 Esquilo, mas no meio também haviam Agusta A109, Bell JetRanger e Robinson R-44 para fazer uma das mais movimentadas ligações aéreas do planeta. Em 2009 foram 120 passageiros que pagaram R\$ 1.700,00 por cabeça para chegar e sair da corrida com mais conforto. Isso num monoturbina, pois se desejasse contratar o serviço utilizando um biturbina, o valor subia para R\$ 2.100,00. Se você fosse com a sua própria aeronave, pagava uma taxa de R\$ 2.000,00. Os números já foram melhores, em 2008 foram trans-

portadas 180 passageiros. Se contar com os proprietários e passageiros que foram com suas máquinas próprias, neste ano passaram 450 pessoas pelo heliponto, enquanto que em 2008 esse número fora de 650.

O recorde aconteceu na época de Ayrton Senna quando foi registrado 1.050 passageiros. A coordenação dessa frota foi feita pela Helimarte, seu diretor Jorge Bittar, chegou a ter reunião com o grande chefe da FIA, Bernie Ecclestone, que queria saber se ele não ficaria na mão.

Na quarta feira antes da corrida aconteceu uma reunião de briefing com a participação de todos os 80 pilotos envolvidos para saber como seria feito o esquema especial de tráfego aéreo entorno da área de Interlagos. Garagem, Represa, Caixa d'água eram alguns dos nomes de pontos de referência que foram utilizados para demarcar o caminho que os helicópteros deveriam percorrer até o pouso. Na torre montada ao lado do cartódromo, uma estrutura de dar inveja a muito aeroporto por aí. Só da aeronáutica foram 27 militares, gente do SRPV que garantiu a segurança dos voos. A Anac também esteve por lá com nove fiscais de olho em tudo.

Para o passageiro, chegar na corrida pelo ar é fácil. Foram escolhidos locais básicos, a maioria em grandes hotéis. Era



Final de semana de Grande Prêmio é assim mesmo, movimento dentro e fora das pistas. O serviço de ponte aérea de helicópteros é um dos mais bem organizados do planeta e atende desde o impávido mas pouco social Räikkönen (no topo direito) até o público bacana que chega para ver a corrida.



só marcar o horário, chegar com alguns minutos de antecedência e subir até o heliponto no telhado para o embarque. Para quem não estava acostumado, um ritual que já despertava curiosidade. Para os pilotos, mais um pouso dos muitos que fazem ao longo da semana.

A manhã da corrida reservou uma meteorologia invejável, todos puderam ver bem a cidade por cima, ainda mais com um raro céu azul. O curto tempo de voo nem de longe se compara ao tempo gasto do mesmo trajeto feito de carro. Lá de cima, nem queira saber como é enfrentar o trânsito em dias normais de congestionamento. Fácil é chegar assim em Interlagos. Pouco antes do pouso já é possível ver como o evento é especial. Talvez somente numa etapa da Stock Car, e olhe lá, as arquibancadas ficam tão cheias. O público compareceu em massa, ops, desculpas pelo trocadilho, para ver Rubens Barrichello sair na pole. Na fonia, o trabalho da torre é intenso. Por mais reunião que tivesse sido feita, sempre sobra uma rebarba de bronca aqui ou acolá para o piloto que não segue o combinado. Um era o segundo na sequência para o pouso, mas se descuidou e, por favor, mantenha-se um pouco ao lado e dê a vez para quem vinha atrás. Outro chegava desavisado de Brasília. Esse, coitado, nem sabia para onde ir. Sinto muito, foi recomendado que se saísse da área e procurasse pouso em outro local. O pessoal do SRPV teve trabalho, mais pelo intenso ritmo do que por outra coisa. O final de semana da corrida começou encharcada no sábado, todo mundo viu São Pedro castigar a pista e pilotos. Pouca gente se aventurou a se molhar para ver o treino classificatório, mesmo ele reservando grandes emoções quando aconteceu para valer.

No domingo, a alegria. O heliponto montado para o evento era como um tapete vermelho. Celebidades, essas sim sempre aparecem. Daniela Mercury que foi cantar o Hino Nacional, passou por lá. Bruno Senna quase não repara que

um dos Esquilo que estavam por ali já tinha sido do seu tio mais famoso. Os pilotos da corrida chegam apressados. Mais ainda são os pilotos dos helicópteros, mesmo num ano com menor demanda, o ritmo de idas e vindas é intenso. E um balé é meio que formado sem muita intenção. Nos dois helipontos principais há equipes de balizamento comandada pelo Cmte. Jorge Faria, sua empresa, a JF, é responsável pela coordenação de



O Governador José Serra chegou somente no final do evento, só para marcar presença no pódio e não viu nada que foi feito no heliponto montado no cartódromo. Um lugar de desfile de máquinas e celebridades. Já Jorge Bittar, da Helimarte, à esquerda não só foi responsável pela coordenação de pilotos e frota de helicópteros, mas também colocava a mão na massa.



solo. Chega um Robinson R-44 vindo da Avenida Paulista. Na rampa final é guiado pelo primeiro balizador, que assim que o helicóptero está pairado a poucos metros do chão, indica o deslocamento lateral para o segundo heliponto. A cena lembra a de um porta aviões. Quando o R-44 fixa-se no chão uma segunda equipe se aproxima da aeronave para orientar os passageiros a seguir o bom caminho. Nada de mocinho ir em sentido perigoso, em direção ao rotor de cauda.

Um segundo helicóptero vem chegando. Um Agusta já está na aproximação e até que ele complete o pouso, o R-44 espera ao lado para decolar. Ao longo da manhã o pátio de estacionamento

fica colorido com as várias pinturas dos helicópteros. Hora de ver quem tem melhor gosto. Muito boa a coordenação da equipe que se mostrava interessada. Instruções de como era o fechamento de portas de cada modelo, por exemplo, eram constantemente repassadas entre os integrantes. O texto aqui relata uma coisa que poderia ser banal demais, mas são nesses pequenos detalhes que moram um tremendo perigo. Como o que foi visto e corrigido pela própria equipe em Interlagos. Um LongRanger chega, desembarca os passageiros, mas num dos lados foi visto que o cinto de segurança havia ficado para fora. O detalhe passou batido no heliponto de onde o helicóptero havia partido. O segurança por lá não repara



rou nisso e deu o aval para o comandante decolar. Resultado, uma correria para ver se os danos da fivela do cinto, batendo constantemente no bojo do LongRanger durante o voo, não teriam sido piores do que o barulho que fazia. O fato movimentou o já frenético domingo que só teve intervalo assim que as luzes da largada se apagaram. Nessa hora o barulho dos rotores sucumbiram ao imenso ronco dos V10 dos monopostos da F1. Rubens Barrichello seguia na ponta, com Mark Weber da Red Bull em segundo e o Esquilo Globocop em terceiro. O helicóptero da Globo fazia o seu show para captar as imagens aéreas. Enquanto isso, os pilotos e pessoal de solo conseguiam alguns minutos para almoçar ou mesmo assistir a corrida. Tudo preparativo pós evento. A segunda fase dos voos se mostra bem mais complexa, todo mundo quer ir embora de uma vez e bem rápido. Bernie Ecclestone, sai logo depois da bandeirada. Os helicópteros saem apressados, o tempo está virando. Depois de alguns momentos alguns pilotos da F1 começam a se retirar. Nada do campeão Jason Button ou Barrichello, mas teve um Nico Rosberg aguardando a vez na fila. Niki Lauda também teve que ficar na fila, o tempo não deu trégua e fecha de vez, o teto é extremamente baixo, impossibilitando as operações. O ator Luigi Baricelli, cheio de sorrisos era o total contraposto do piloto da Ferrari, Kimi Raikkonen, o exemplo de pouca simpatia com o olhar voltado sempre para o infinito. Alguns, como a dupla de pilotos da McLaren, ficaram esperando numa van até que os voos fossem retomados. Quando São Pedro resolveu ajudar, mais uma hora de correria até que todos fossem embora. Luiz Roberto Coutinho, o dono da LRC, deve ter decolado contente. Nenhum fato grave ocorreu nas 320 operações registradas e o serviço fora bem executado. Agora é só esperar o outubro do ano que vem para armar novamente o seu circo, que como o da Fórmula 1, vive de fazer bem no menor tempo possível. ■



A Anac de olho em tudo. Afinal, a operação era complexa. E tinha gente que chegava de todos os cantos, vindo de helipontos elevados ou até na alternativo serviço de vans que a LRC também ofereceu.



galeria



A D3000 tem a dura missão de ser o modelo de entrada da Nikon para quem não tem experiência com fotografia mas, ao mesmo tempo, quer começar a trabalhar com opções de troca de lentes. Ela tão versátil quanto uma câmera compacta e bem completa como uma reflex moderna. Inclusive tem até um manual embutido bem explicativo e que pode ser consultado pelo monitor de 3". Fora isso ela conta com bons recursos como o novo sensor de 10,7 megapixels (com fator de corte de 1,5x), mais do que o suficiente para fazer grandes ampliações. A D3000 funciona em velocidades de 30s à 1/4000s e sensibilidade ISO de 100 à 1600. Com uma lente Nikon 18-55mm, ótima opção para começar a tirar suas fotos, a câmera é vendida por R\$ 2.500,00 na Angel Equipamentos Fotográficos. O resultado pode ser esse aí em cima. A simpatia da Nonna captada numa imagem para guardar para sempre. ■

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

CONFORTO INIGUALÁVEL. TECNOLOGIA INSUPERÁVEL.



G250 – SÓ PODERIA SER UM GULFSTREAM.

Quem entra num G250 logo percebe porque ele é um legítimo membro da família Gulfstream. Desde o maior espaço interno, com cabine mais alta e ar 100% fresco, até o acabamento impecável de poltronas e galleys, o G250 é muito superior aos concorrentes de sua categoria. E, quando o assunto é tecnologia e desempenho, o G250 está também milhas à frente, com seu exclusivo painel PlaneView e alcance e velocidade da concorrência - 30.400 milhas náuticas a Mach 0.8. G250 – o que todos os jatos médios queriam ser.

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

Gulfstream
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

www.gulfstreamG250.com

Leasing Bradesco. É a presença do Bradesco facilitando as suas conquistas.

Você e a sua empresa podem contar com a presença do Bradesco para ter a aeronave que precisam. Com a modalidade **Leasing Importação por Encomenda**, o valor da operação é em real, 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 273 3486, o tira-dúvidas do crédito, e saiba mais.



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

Pensou Crédito, pensou Bradesco.



Bradesco